CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

Rapport technique et statistique

Enquête d'évaluation du corridor Cotonou – Niamey

Facilitation du transit, du transport et des échanges en Afrique de l'Ouest

Nations Unies

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

Rapport technique et statistique

Enquête d'évaluation du corridor Cotonou – Niamey

Facilitation du transit, du transport et des échanges en Afrique de l'Ouest

Nations Unies
Genève, 2025

© 2025, Nations Unies

Ce document est disponible en libre accès dans le cadre de la licence Creative Commons, créée pour les organisations intergouvernementales et disponible à http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/.

Les affirmations, les interprétations et les conclusions exprimées dans le présent document sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues de l'Organisation des Nations Unies ou de ses fonctionnaires ou de ses États Membres.

Les appellations employées et l'information qui figurent sur les cartes dans la présente publication n'impliquent de la part de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

La photocopie et la reproduction d'extraits sont autorisées sous réserve de l'inclusion des références appropriées.

Le présent document n'a pas fait l'objet d'une relecture par les services d'édition.

Ouvrage des Nations Unies publié par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

UNCTAD/ALDC/2024/5

eISBN: 978-92-1-107074-3

Remerciements

Cette publication de l'Organisation des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a été préparé sous la supervision de Stefano Inama, Conseiller Interrégional du Programme Consultatif Régional par Ludovica Poponcini, Serafino Marchese, Carlo Federico Cattani, Regina Ledesma et Chuyu Zhou (CNUCED); Jean Acri, Juriste, expert en facilitation des transports et du commerce et Francesco Abbate, Consultants à la CNUCED, dans le cadre du projet sur la "Facilitation du transit, du transport et des échanges en Afrique de l'Ouest pour une meilleure participation aux chaînes de valeur", Division de l'Afrique, des pays les moins avancés et des programmes spéciaux.

Les données sur la chronologie des véhicules ont été fournies par l'Union des Conducteurs Routiers de l'Afrique de l'Ouest, de la Mauritanie et du Maroc (UCRAO) et Azar Transit et Transport International.

L'équipe de projet "Facilitation du transit, du transport et des échanges en Afrique de l'Ouest pour une meilleure participation aux chaines de valeur" souhaite remercier les transporteurs publics qui ont participé à cette enquête, ainsi qu'aux interlocuteurs publics et privés qui ont généreusement partagé des informations précises et utiles. Leur collaboration a été essentielle pour cette étude, permettant d'approfondir la compréhension des conditions opérationnelles réelles sur le corridor et aux passages des frontières.

Abréviations

AFE	Accord sur la Facilitation des Échanges
ANaTT	Agence Nationale des Transports Terrestres
BAD	Banque Africaine de Développement
BC	Benin Control
BFU	Bordereau de Frais Unique
BSE	Bordereau de Suivi Électronique
CAD	Commissionnaire Agréé en Douane
CC	Chambre de Commerce
CEDEAO	Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CNFE	Comité National de la Facilitation des Échanges
CNSR	Centre National de Sécurité Routière
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
CNUT	Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transport Publics
CTB	Collectif des Transporteurs du Bénin
DGD	Direction Générale des Douanes
FCFA	Franc de la Communauté Financière Africaine
GUCE	Guichet Unique du Commerce Extérieur
OHADA	Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
OMC	Organisation Mondiale du Commerce
OPA	Observatoire des Pratiques Anormales
PAC	Port Autonome de Cotonou
PCJ	Poste de Contrôle Juxtaposé
PMA	Pays les Moins Avancés
PTAC	Poids Total Autorisé en Charge
SIGMAT	Système Interconnecté de Gestion des Marchandises en Transit
SYDONIA	Système Douanier Automatisé
UEMOA	Union Économique et Monétaire de l'Afrique de l'Ouest
UMCC	Unité de Mise en Contrôle des Conteneurs
UCRAO	Union des Conducteurs Routiers de l'Afrique de l'Ouest, de la Mauritanie et du Maroc
ZLECAf	Zone de Libre-Échange Continentale Africaine

Table des matières

Chapitre I
Introduction : cadre d'intervention 1
Évaluations antérieures des corridors 4
Approche : analyser le parcours des transports de marchandises 6
Objectif de l'enquête et évaluation du corridor 6

Chapitre II
Méthodologie 9
Phase 1 : Engagement des acteurs (mai - août 2022) 12
Phase 2 : Obtention des informations sur le terrain (octobre 2022- avril 2023) 12
Phase 3 : Examen des questionnaires et rédaction du rapport (février – avril 2023) 13
Phase 4 : Rédaction et dissémination du rapport (avril -mai 2023) 13

Chapitre III
La contribution de l'UCRAO à l'enquête 15

Chapitre IV
Cartographie des étapes de passage des véhicules 19

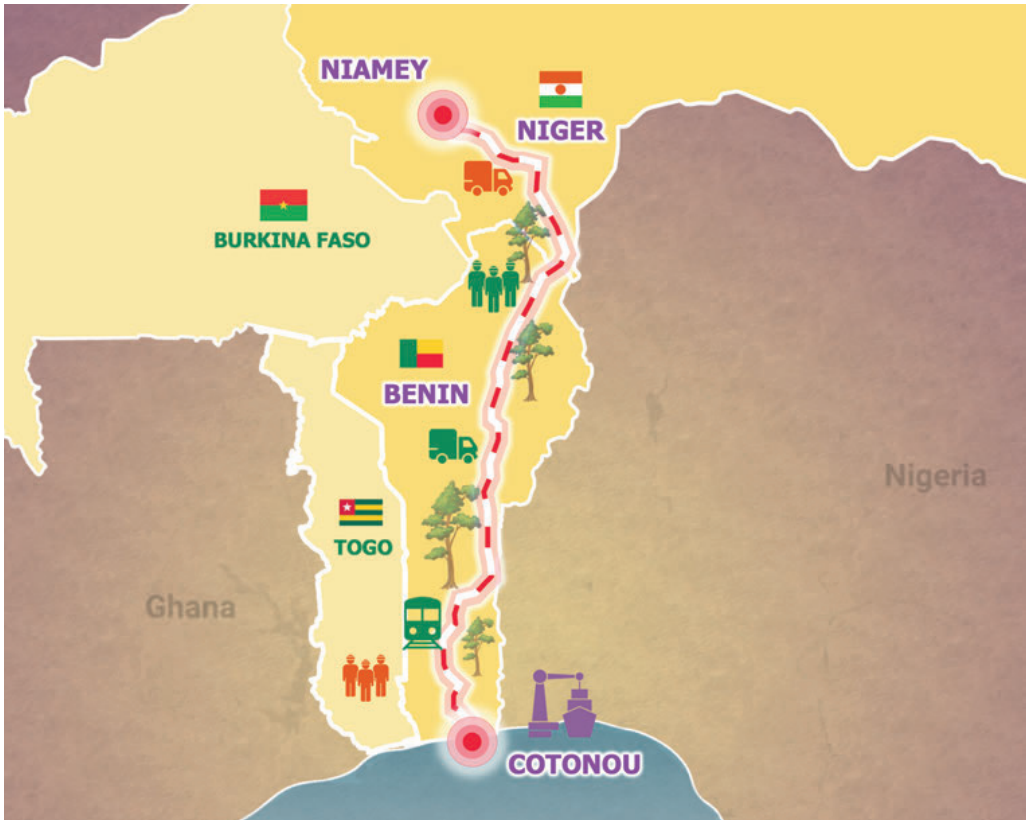
Chapitre V
Consultations et enquête le long du corridor 23
Aperçu général de l'enquête 25
Situation au port de Cotonou 30
Circuit des véhicules : consultation des parties prenantes 32
Les pénalités 37
Les postes de pesage et de péage 38
La multiplication des postes de pesage sur le corridor au Bénin 38
La lutte contre la surcharge 39
La compétitivité du corridor 41
Le parcours, les coûts et les nombres d'arrêts en route 42
Les tracasseries routières 44
Consultations sur le Poste de Contrôle Juxtaposé 45
Coopération des agences aux frontières 45

Le traitement des erreurs 45
Déroutements : un transit trilatéral et le besoin d'une garantie unique multilatérale 46
Le fonctionnement du Poste de Contrôle Juxtaposé de Malanville 47
La documentation, les procédures administratives et les systèmes d'échanges de données 49
Les systèmes informatiques d'échanges de données 49
Visite du poste de dédouanement à Niamey Route 50

Chapitre VI
Conclusions et recommandations principales 57

Chapitre VII
Références 61
Références 63

Chapitre VIII
Annexe – Questionnaire 65



Chapitre I

Introduction : cadre d’intervention

© sope Adelaja/Shutterstoc

Dans le cadre du projet sur la ''Facilitation du transit, du transport et des échanges en Afrique de l'Ouest pour une meilleure participation aux chaînes de valeur", il a été envisagé d'effectuer des évaluations sur les corridors routiers de Lomé-Ouagadougou et Cotonou-Niamey couvrant les quatre pays bénéficiaires du projet : le Bénin, le Burkina Faso, le Niger et le Togo.

Cette initiative vise à sensibiliser les acteurs institutionnels de la sous-région, à renforcer les synergies entre les acteurs présents tout au long du corridor et aux frontières et à accroître l'ampleur des efforts dans le domaine de la facilitation des transits, des transports et des échanges. L'objectif principal est de fluidifier le passage des marchandises en transit le long des corridors et aux Postes de Contrôle Juxtaposés (PCJ) afin de renforcer la capacité des pays à participer activement dans le commerce sous-régional et international et à en tirer le meilleur parti possible. Sur le moyen terme, cette initiative vise à éliminer les goulots d'étranglement le long des corridors qui ralentissent le flux du commerce et renchérissent les coûts logistiques globaux ; et par conséquent le coût des marchandises arrivant dans les pays de l'hinterland en Afrique de l'Ouest.

Cette enquête concernant le corridor Cotonou-Niamey est ponctuelle et a été conduit en 2022-2023 ; elle n'a pas la prétention de donner une image définitive des performances du corridor. Son but est de faire le point de la situation au moment de cet enquête et des contraintes que les opérateurs rencontrent de façon aléatoire en empruntant le corridor. Elle ne permet pas de généraliser les conclusions de façon définitive, mais elle donne des indications pertinentes et vérifiées sur la période d'enquête et sur les transports pris en compte.

Cette étude porte sur six domaines pertinents pouvant contribuer à l'évaluation de la compétitivité du corridor :

Fluidifier le passage des marchandises en transit pour renforcer la participation au commerce international.

Le Port Autonome de Cotonou

Couvrant la procédure administrative avant l'entrée au port, l'entrée effective du véhicule jusqu'à sa sortie, chargé de marchandise.

Les tracasseries routières

Nombre d'arrêts justifiés ou non justifiés par des autorités (police, douane etc.).

Les postes de péage et de pesage

Y compris les coûts encourus qui sont liés au contrôle de la surcharge.

Les postes de contrôle juxtaposés

Documents administratifs, procédures, contrôle et passage frontière.

Les arrêts en route

En fonction des besoins du conducteur (pause repas ou repos), des conditions météo mais également des imprévus comme accident ou panne du véhicule, arrêt de manutention et/ou vérification du véhicule.

La documentation et les procédures administratives

Duplication de demande de documents, inefficacité, problématiques, lenteur de certaines procédures.

Évaluations antérieures des corridors

L'étude **identifie les goulots** d'étranglement ralentissant le commerce et augmentant les coûts logistiques.

De nombreuses évaluations avec différentes modalités ont été réalisées sur les corridors routiers, essentiels pour le commerce des pays de l'Afrique de l'Ouest, et pour le transport de marchandises des pays enclavés de la région. Cela concerne particulièrement les corridors Cotonou-Niamey et Lomé-Ouagadougou. De nombreuses études et enquêtes ont été menées par des institutions publiques ou privées, de manière autonome ou en comité regroupant plusieurs acteurs, et à différents niveaux : national, bilatéral, sous-régional, et également communautaire par des équipes de l'Union Économique et Monétaire de l'Afrique de l'Ouest (UEMOA) ou de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Sur le plan international, plusieurs partenaires de développement sont impliqués sur la compétitivité des corridors tels que la Banque Mondiale, la Banque Africaine de Développement, l'Union Européenne, le Millennium Challenge Corporation, et la CNUCED parmi d'autres.

Le but de ces missions d'évaluation ponctuelle des corridors est de pouvoir identifier les goulots d'étranglement et mettre en avant des recommandations pour enfin pouvoir faciliter et accélérer le flux de marchandises le long des corridors clés d'Afrique de l'Ouest qui desservent les pays enclavés comme, dans ce cas, le Niger. L'encadré 1 synthétise les résultats de certaines évaluations et articles de presse concernant le corridor Cotonou-Niamey.

Encadré I. 1
Évaluations et articles de presse sur le corridor Cotonou-Niamey : obstacles et solutions

a) État des routes :

La dégradation de la route à partir de N'Dali jusqu'à Kandi est à l'origine de plusieurs accidents. Cela rallonge les délais de transit et engendre des coûts supplémentaires pour les réparations. De Cotonou à Bohicon en passant par Allada, la circulation est caractérisée par des embouteillages amplifiés au carrefour Toyota à Cotonou et au carrefour Kpota à Abomey-Calavi. Les conducteurs expriment leur mécontentement face à l'allongement des temps de parcours, à la hausse de la consommation de carburant, ainsi qu'aux coûts supplémentaires engendrés par les embouteillages. Ce mécontentement croissant parmi les conducteurs souligne l'impact négatif de ces conditions sur leur activité.

Pour y remédier, des travaux de réfection des infrastructures dégradées sur la portion Dassa-Zoumè à Savè sont prévus. La Millennium Challenge Corporation (MCC) a approuvé, en 2022, une enveloppe de plus de 500 millions de dollars pour l'amélioration du réseau routier au titre du 1er compact régional Niger-Bénin.

b) Port Autonome de Cotonou (PAC) :

Malgré l'augmentation du trafic de marchandises, le PAC continue d'être peu efficace par rapport aux besoins des pays enclavés et à la concurrence du Port de Lomé. En effet, le Port Autonome de Cotonou dispose du plus petit nombre de postes d'amarrage, de la profondeur d'eau la plus faible et traite le plus faible tonnage par rapport aux ports voisins. Dans ce contexte, le projet d'expansion du

PAC en cours concerne la jetée, la capacité des postes à quai des porte-conteneurs, l'extension de la zone d'hydrocarbures et l'accès au port. Tous ces éléments sont essentiels pour que le PAC puisse protéger sa position, faire face à la concurrence régionale et améliorer sa compétitivité.

Pour la décongestion du port, un parc à conteneurs a été créé à Allada qui accueille les conteneurs transférés directement de l'enceinte portuaire pour leur dépotage et chargement sur les véhicules en transit à destination du Niger. De plus, le gouvernement a décidé de créer une nouvelle société de manutention pour la gestion du terminal polyvalent et du terminal vraquier afin d'adapter ses équipements aux besoins de l'industrie maritime.

c) Postes de contrôle juxtaposés (PCJ) :

Le Règlement n°15/2009/CM/UEMOA, qui détermine le régime juridique des PCJ aux frontières des États membres, n'est pas, ou est très peu, appliqué. Ainsi, l'article 12 dudit Règlement stipule que « les États frontaliers juxtaposent leurs postes de contrôle à la frontière dans les espaces, les locaux et les autres installations mis à leur disposition », ce qui n'est pas reflété dans la description des processus observés. Les services des deux côtés ne sont pas présents à la frontière. Les responsables nigériens sont notamment absents du PCJ de Malanville, à l'exception de la Police des Frontières et d'un douanier validant le régime d'« Entrée frontière ». En outre, des coupures fréquentes de courant électrique et une connexion internet souvent défaillante sont reportées au sein du PCJ, résultant en un enregistrement manuel des données douanières et de longs délais d'attente. Les systèmes d'échange et de partage de données représentent également un obstacle au transport, faisant de WhatsApp le moyen privilégié d'échange de fichiers au niveau des agences des deux pays. Enfin, les Douanes retiennent les véhicules sur le site de Koumate pendant au moins 24 heures pour compléter l'ensemble des procédures requises. Ce n'est que le lendemain matin, et en une seule vague, que la traversée de la frontière vers le Niger est autorisée, ce qui allonge considérablement la durée du passage frontalier. Cette situation entraîne également des coûts supplémentaires de stationnement pour les conducteurs de camions transportant des marchandises.

Pour améliorer l'efficacité des procédures frontalières, le PCJ de Malanville et les différentes administrations doivent pouvoir bénéficier d'un internet de qualité et de haut débit et l'électricité doit être disponible en permanence dans le domaine du PCJ. A cet effet, des mesures sont déjà en cours pour doter le PCJ d'énergie solaire. Par ailleurs, pour éliminer progressivement l'utilisation des documents papier, il serait nécessaire de connecter toutes les administrations frontalières au sein d'un pays, puis les relier à celles du pays voisin pour un échange et un partage d'informations plus rapide. De plus, l'application intégrale du Règlement n°15/2009/CM/UEMOA permettrait assurément de faciliter le transport et le commerce de transit.

d) Pratiques anormales :

Dans l'enquête de l'observatoire des pratiques anormales (OPA) de 2019, le corridor Cotonou-Niamey s'impose comme le plus fluide de la sous-région : 2,7 postes de contrôle sont reportés, le corridor est jugé « moins critique », les perceptions illicites sont inférieures à 10.000 FCFA et les temps de contrôle de 17 minutes. Cependant, ces données sont en contraste avec les informations recueillies par la présente enquête car les opérateurs ont signalé 10 à 15 contrôles sur le seul territoire nigérien entre Gaya et Niamey.

Source: BAD, 2016 ; Banque Mondiale, 2022 ; CommodAfrica, 2022 ; Cotonou.com, 2022 ; L'Economiste du Faso. 2021 ; Lihoussou, 2014 ; Lihoussou et Orou Guidou, 2023 ; UEMOA, 2022

Approche : analyser le parcours des transports de marchandises

Cette étude du parcours des transporteurs publics agissant pour le compte d'intermédiaires de transport sur le corridor Cotonou-Niamey a pour but d'analyser la situation du transport et du transit des véhicules transportant de la marchandise en provenance du port de Cotonou vers Niamey en passant par le Poste de Contrôle Juxtaposé (PCJ) de Malanville (frontière Bénin-Niger) et vice-versa. Cette étude a été réalisée sous forme d'enquête à travers des questionnaires visant à récupérer les informations essentielles du trajet auprès d'un échantillon de rotations (47 au total)[1] par des transporteurs publics accoutumés au transport de marchandises sur ce corridor. Pour cela, des questionnaires ont été remplis le long de la route par les conducteurs en charge de ces rotations qui se sont déroulées d'octobre 2022 à avril 2023.

Les informations collectées permettent de visualiser avec exactitude les étapes et procédures du passage des marchandises en frontière et de capturer les obstacles et ralentissements le long du parcours des marchandises en transit - et le parcours des conducteurs dans son environnement naturel - pour mieux identifier les goulots d'étranglement qui bloquent la facilitation des échanges, surenchérissent le coût final des marchandises et contribuent à rallonger le temps de transit des marchandises.

Les questionnaires ont été remplis par les transporteurs avec des données qualitatives (remarques, commentaires, notes sur les obstacles) et quantitatives (temps, coûts, densité de passage des camions).[2]

Objectif de l'enquête et évaluation du corridor

L'analyse de la situation actuelle du transport et du transit routier sur les corridors des pays concernés permet d'identifier les opportunités et les obstacles au commerce. Les rapports d'analyse qui en résultent constituent une contribution précieuse à la participation de ces pays aux discussions sur la facilitation du transport, du transit et du commerce, notamment lors des réunions des Comités Nationaux de la Facilitation des Échanges (CNFE) qui offrent un cadre idéal pour aborder les goulots d'étranglement et autres obstacles au commerce sur ces axes routiers. Cette analyse permet également d'aider les pays les moins avancés (PMA) à identifier les domaines dans lesquels ils pourraient bénéficier de l'assistance des bailleurs de fonds pour des projets visant à la mise en place de réformes pour la facilitation des échanges, la modernisation des infrastructures et la digitalisation des corridors. De plus, elle met particulièrement en évidence les priorités d'actions à entreprendre pour une mise en œuvre

[1] L'étude initiale comporte 15 questionnaires remplis par des transporteurs d'une entreprise privé du Burkina Faso auxquels se rajoutent 32 questionnaires supplémentaires collectés avec la collaboration de l'Union des Conducteurs Routiers de l'Afrique de l'Ouest, de la Mauritanie et du Maroc (UCRAO). En total 47 questionnaires dument remplis ont été reçus pour être utilisés de base pour cette étude.

[2] Voir en annexe un exemplaire du questionnaire.

complète de l'Accord de Facilitation des Échanges (AFE) de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) et de la Zone de Libre-échange Continentale Africaine (ZLECAf).

L'objectif de cette enquête est également de recueillir les difficultés quotidiennes rencontrées par les transporteurs tout au long de leur itinéraire. En tant qu'acteurs clés parcourant quotidiennement ces corridors, les conducteurs de poids lourds sont les mieux placés pour fournir des informations essentielles sur les obstacles réels dans le transport de marchandises. Sur la base des analyses de questionnaires et de ce rapport, des recommandations émergent, permettant de progresser au niveau national, bilatéral et sous-régional. Ces recommandations contribuent à l'élaboration d'une stratégie globale de simplification des réglementations douanières et frontalières entre les pays bénéficiaires le long du corridor Cotonou-Niamey. Cette analyse permet d'identifier les axes prioritaires du plan de travail des CNFE et promouvoir les actions nécessaires pour faciliter le commerce et fluidifier le flux de marchandises.

La CNUCED espère que ce rapport aidera les gouvernements du Bénin et du Niger dans leurs efforts pour faciliter le transit, le transport et les échanges le long du corridor Cotonou-Niamey. Ce rapport met également en évidence les actions nécessaires pour améliorer l'efficacité des opérations au PCJ de Malanville, afin de renforcer la participation des pays au commerce et aux chaînes de valeur, tout en ayant un impact favorable sur les entreprises et la croissance économique.

Les résultats visent à améliorer la compétitivité du corridor et les synergies entre acteurs.

Chapitre II

Méthodologie

© Wolfgang Hauke - stockadobe.com

La méthodologie choisie pour l'évaluation du corridor Cotonou-Niamey combine une approche à la fois quantitative et qualitative. Sur le plan quantitatif, elle examine des aspects tels que le nombre de pesages et péages, le temps nécessaire, les taxes et les coûts encourus à chaque étape du parcours des marchandises en transit. Sur le plan qualitatif, elle analyse, à travers des consultations approfondies et des recherches, le fonctionnement des douanes, le soutien des Chambres de Commerce, les tracasseries administratives, les incongruités et le manque de coordination, ainsi que les demandes de paiements injustifiées ou frauduleuses.

QUANTITATIVE
QUESTIONNAIRE

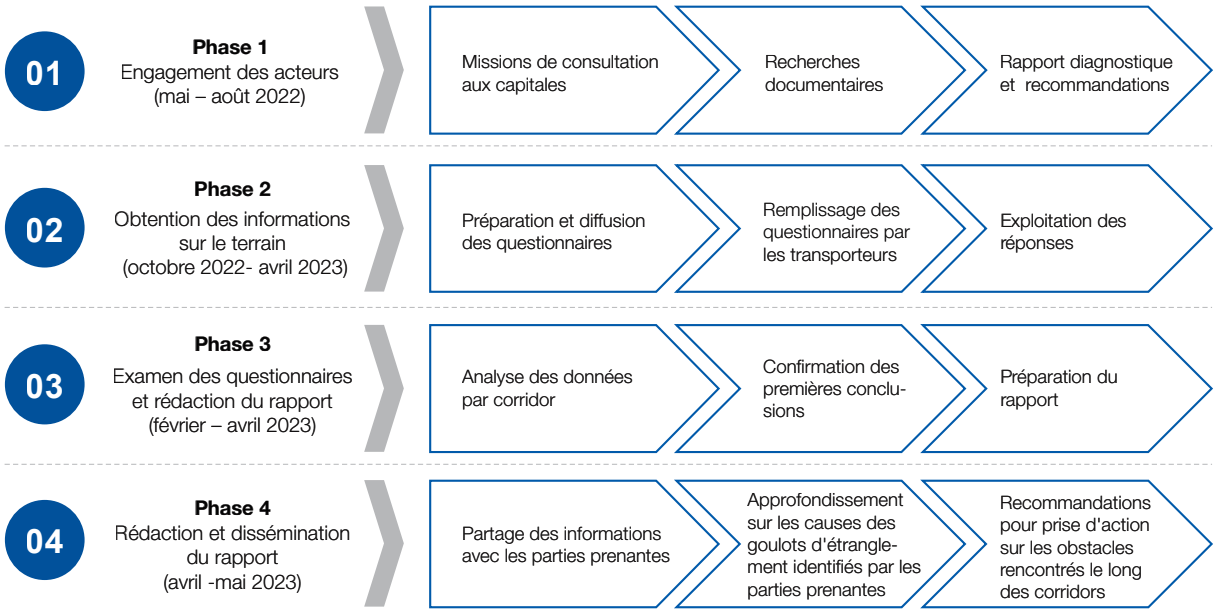
QUALITATIVE
CONSULTATIONS

L'évaluation démarre par une analyse approfondie de la situation actuelle du passage des véhicules chargés de marchandises, notamment en transit vers ou depuis le port de Cotonou et au PCJ de Malanville (frontière Bénin-Niger). L'objectif est de recueillir des informations clé auprès des divers acteurs présents sur le terrain, de dresser un état des lieux précis et d'établir un diagnostic détaillé.

À travers cette enquête, le projet "Facilitation du transit, du transport et des échanges en Afrique de l'Ouest pour une meilleure participation aux chaînes de valeur" examine de près le transit de marchandises au PCJ de Malanville dans son environnement opérationnel. L'évaluation cherche à donner une image claire et concrète du parcours des véhicules de transport routier en intégrant les données provenant des consultations et des réponses obtenues à travers les questionnaires des transporteurs de marchandises, valorisant ainsi l'expérience quotidienne des transporteurs sur ce corridor. Elle cherche également à comprendre le fonctionnement réel du PCJ et à identifier les origines des pratiques responsables des dysfonctionnements et de la non-conformité aux normes réglementaires communautaires.

L'évaluation analyse les **goulots d'étranglement du transit** et propose des **recommandations stratégiques**.

Figure II. 1
Quatre phases de mise en œuvre du projet



Phase 1 : Engagement des acteurs (mai - août 2022)

La première phase implique l'engagement avec les parties prenantes, la collecte d'informations et la recherche documentaire. Cette étape a permis de réaliser une analyse préliminaire en examinant la documentation disponible sur les pays concernés, en recherchant des données statistiques et des informations qualitatives provenant de diverses sources. Ces informations ont été compilées par la CNUCED avec la collaboration des Unités de mise en œuvre du Cadre intégré renforcé (CIR) dans les pays bénéficiaires, ainsi que la Banque Mondiale à travers le Programme de Facilitation des Échanges en Afrique de l'Ouest.

Lors de la mission de la CNUCED à Ouagadougou (en juillet 2022) et à Lomé (en janvier 2023, lorsque le Togo a rejoint le projet "Facilitation du transit, du transport et des échanges en Afrique de l'Ouest pour une meilleure participation aux chaînes de valeur"), des consultations ont été menées pour valider les premières indications concernant les difficultés dans les domaines du transport, du transit et des échanges. Des réunions ont été organisées avec les acteurs du secteur public et privé. Cette mission a également permis de tenir des rencontres avec des représentants d'institutions clés telles que les Guichets Uniques du Commerce Extérieur, les représentants des Comités Nationaux de la Facilitation des Échanges (CNFE), les Ministères, les Chambres de Commerce, les Associations et Syndicats de transporteurs, ainsi que d'autres organisations de la société civile.

Les questionnaires des transporteurs permettent de mesurer **les coûts, le temps et les procédures de transit**.

Phase 2 : Obtention des informations sur le terrain (octobre 2022- avril 2023)

La deuxième phase implique la réflexion sur différentes méthodologies pour évaluer de manière précise l'efficacité et la compétitivité des corridors. Cela inclut la sélection d'une méthodologie appropriée pour la collecte de données primaires, l'adaptation et la diffusion de l'enquête, ainsi que l'établissement de contacts avec des entreprises de transport afin de mobiliser un réseau de transporteurs expérimentés sur les corridors à évaluer.

Les questionnaires remplis par les transporteurs ont permis de mettre en lumière plusieurs aspects clés :

Temps de parcours :

- Quel est le trajet des véhicules de marchandises pour les procédures douanières ?
- Combien d'arrêts les véhicules effectuent-ils, à quels endroits et pourquoi ?
- Combien de temps les véhicules restent-ils arrêtés ? Y a-t-il des délais moyens ? Des ralentissements ? Si oui, quels en sont les causes ?

Coûts :

- Quels sont les frais engagés du port de Cotonou jusqu'à Niamey ?
- Quels sont les frais au passage de Malanville ?
- Quels sont les frais supportés par les transporteurs pour les procédures et les formalités ?
- Quels sont les coûts liés à la permanence dans les parcs de stationnement des véhicules ?

Les procédures de passage des véhicules :

- Quelles sont les procédures d'inspection des véhicules ?
- Quels contrôles physiques sont effectués sur les marchandises et comment cela se déroule-t-il ?
- Quelles destinations sont visées par les véhicules ?
- Quand les véhicules peuvent-

ils reprendre leur route une fois les formalités terminées ?

- Quel est le processus d'arrivée et de traitement des véhicules au PCJ ? Quelle est leur destination finale après le passage au PCJ ?

Cette phase vise à obtenir des données détaillées et spécifiques pour mieux comprendre les défis rencontrés sur le corridor étudié, et ainsi formuler des recommandations stratégiques visant à améliorer l'efficacité et la compétitivité du transport et du transit de marchandises dans la région.

Phase 3 : Examen des questionnaires et rédaction du rapport (février – avril 2023)

La troisième phase implique l'analyse approfondie des données obtenues à partir des questionnaires remplis par les transporteurs. Cela comprend l'examen des tendances émergentes et la validation des premières conclusions préalablement établies, en préparation de la rédaction du rapport final. L'objectif principal est de mettre en lumière les conclusions tirées de cette analyse de données approfondie.

Pendant cette phase, les données sont examinées pour identifier les corrélations significatives. Les informations collectées concernant le temps de parcours, les coûts associés, les procédures de passage des véhicules, ainsi que d'autres aspects clés du transit sont évaluées en calculant les maximums, les minimums et les moyennes. Les conclusions préliminaires sont ensuite confirmées ou ajustées en fonction des nouvelles perspectives issues de l'analyse approfondie des données quantitatives et qualitatives.

Phase 4 : Rédaction et dissémination du rapport (avril -mai 2023)

La quatrième phase se concentre sur la rédaction du rapport final et sa présentation aux parties prenantes. **Ce rapport est structuré autour de six domaines thématiques clés qui ont servi de piliers à l'évaluation :**

1. *Le Port Autonome de Cotonou*
2. *Les postes de péage et de pesage*
3. *Les arrêts en route*
4. *Les tracasseries routières*
5. *Les postes de contrôle juxtaposés*
6. *La documentation et les procédures administratives*

Chacun de ces domaines est examiné en détail afin de fournir une analyse complète des défis rencontrés le long du corridor Cotonou-Niamey. Cette phase vise à formuler des recommandations stratégiques et des solutions adaptées pour renforcer l'efficacité et accroître la compétitivité du corridor étudié. Les résultats obtenus constituent une base solide pour éclairer les décideurs et les parties prenantes sur les actions prioritaires nécessaires pour faciliter le transport et le transit de marchandises dans la région.

> La phase finale du rapport se concentre sur des **solutions pour améliorer l'efficacité du corridor**.

Chapitre III

La contribution de l'UCRAO à l'enquête

© UNCTAD

Avec la collaboration de l'Union des Conducteurs Routiers de l'Afrique de l'Ouest, de la Mauritanie et du Maroc (UCRAO), l'enquête a été étendue à un échantillon plus large, totalisant 47 questionnaires collectés[1]. L'UCRAO a facilité la collecte de données en faisant remplir les questionnaires directement par les chauffeurs tout au long de leurs voyages, avec des points focaux établis pour ce faire.

La première phase, du 6 au 30 avril 2023, a consisté dans la distribution de 100 questionnaires[2] dont 50 de camions chargés à Cotonou et 50 de camions vides à Niamey. Dans la deuxième phase, du 1 au 30 mai 2023, l'UCRAO a recueilli 32 questionnaires dument remplis pour l'itinéraire Cotonou Niamey et 42 questionnaires dument remplis pour l'itinéraire Niamey-Cotonou. Un rapport préliminaire a été préparé dont les principaux points sont résumés ci-dessous :

- Les conducteurs de camions vides doivent se déclarer auprès des coxers (courtiers informels) et payer une commission d'environ 10% du coût du transport. Sans cela, ils peuvent attendre jusqu'à trois mois pour obtenir un contrat. Par ailleurs, le coxer reçoit également une commission équivalente, voire supérieure, de la part du donneur d'ordre, ce qui enfreint la réglementation OHADA[3] sur l'intermédiation commerciale.
- La société privée en charge du contrôle des "appelé camion" prétexte le manque de connexion internet pour exiger la somme de 1 000 FCFA auprès des chauffeurs.
- Au port de Cotonou, les camions des importateurs passent prioritaires au détriment de ceux des privés même si ceux-ci sont déjà positionnés sur le quai de chargement. Les bateaux qui apportent de l'engrais ont priorité et la Capitainerie peut renvoyer en mer un bateau même en cours de déchargement pour faire de la place à celui qui transporte de l'engrais.
- Les parkings, en particulier celui de Bodjékali à Malanville, sont dans un état d'insalubrité préoccupant.
- Contrairement au règlement n°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les états membres de l'Union économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) qui fixe à deux le nombre de pesages[4], au Bénin il y a trois postes de pesage tous payants.

[1] L'étude initiale comporte 15 questionnaires remplis par des transporteurs auxquels se rajoutent 32 questionnaires supplémentaires collectés avec la collaboration de l'Union des Conducteurs Routiers de l'Afrique de l'Ouest, de la Mauritanie et du Maroc (UCRAO). En total 47 questionnaires dument remplis sur le tronçon Cotonou-Niamey ont été reçus pour être utilisés de base pour cette étude.

[2] Il est constaté que sur 100 questionnaires distribués, tous ne sont pas systématiquement remplis de manière adéquate. Cette lacune résulte de plusieurs facteurs, y compris la complexité des questions posées, des barrières linguistiques, ou encore des interruptions fréquentes pendant le remplissage des questionnaires en raison des exigences opérationnelles des conducteurs. De plus, une difficulté significative est que beaucoup de conducteurs sont illettrés, ce qui a rendu la lecture et la compréhension des questionnaires un défi supplémentaire pour cette évaluation du corridor.

[3] Organisation pour L'harmonisation En Afrique Du Droit Des Affaires : https://www.ohada.org/

[4] Dans son article Article 13.1. : Système de postes fixes de contrôle sur route, l'alinéa E mentionne "*Sur tout itinéraire communautaire de transit dans un État membre, le nombre de postes de contrôle ne peut dépasser deux postes fixes de contrôle dans chaque sens de circulation, y compris les postes aux environs des sources d'émission de trafic lourd citées ci-dessus lorsqu'ils se situent sur l'itinéraires et les postes aux frontières, compris. Les postes situés sur les routes accédant à l'itinéraire communautaire de transit sont exclus du décompte". Il faut noter que l'alinéa F précise que 'Les postes de pesage-péage ne sont pas décomptés dans le nombre de postes fixes de contrôle mentionné à l'alinéa e- ci-dessus. Les véhicules assurant un transport de transit, munis du macaron prévu dans le plan régional de contrôle routier, ne sont pas soumis aux formalités de pesage au niveau de ces postes de péage-pesage.*"

- À la douane de Malanville, la connexion est rétablie moyennant des frais de 5 000 FCFA. Le même problème se présente à Gaya.
- Entre Gaya et Niamey, il est fréquent de trouver des groupes criminels, ce qui expose les convois à des attaques nocturnes fréquentes. À la douane de Niamey, l'insuffisance des espaces de stationnement est utilisée comme prétexte pour solliciter de modestes contributions financières, une pratique que l'on pourrait qualifier d'irrégulière.
- A destination, lorsqu'ils déchargent leurs marchandises et faute de magasins disponibles, certains commerçants stationnent leurs camions dans les ruelles afin de rechercher des acheteurs. Ainsi, le camion devient leur point de vente, où les transactions se font au compte-gouttes en fonction des quantités achetées. Ce processus de déchargement peut s'étendre sur une période de 1 à 2 mois.

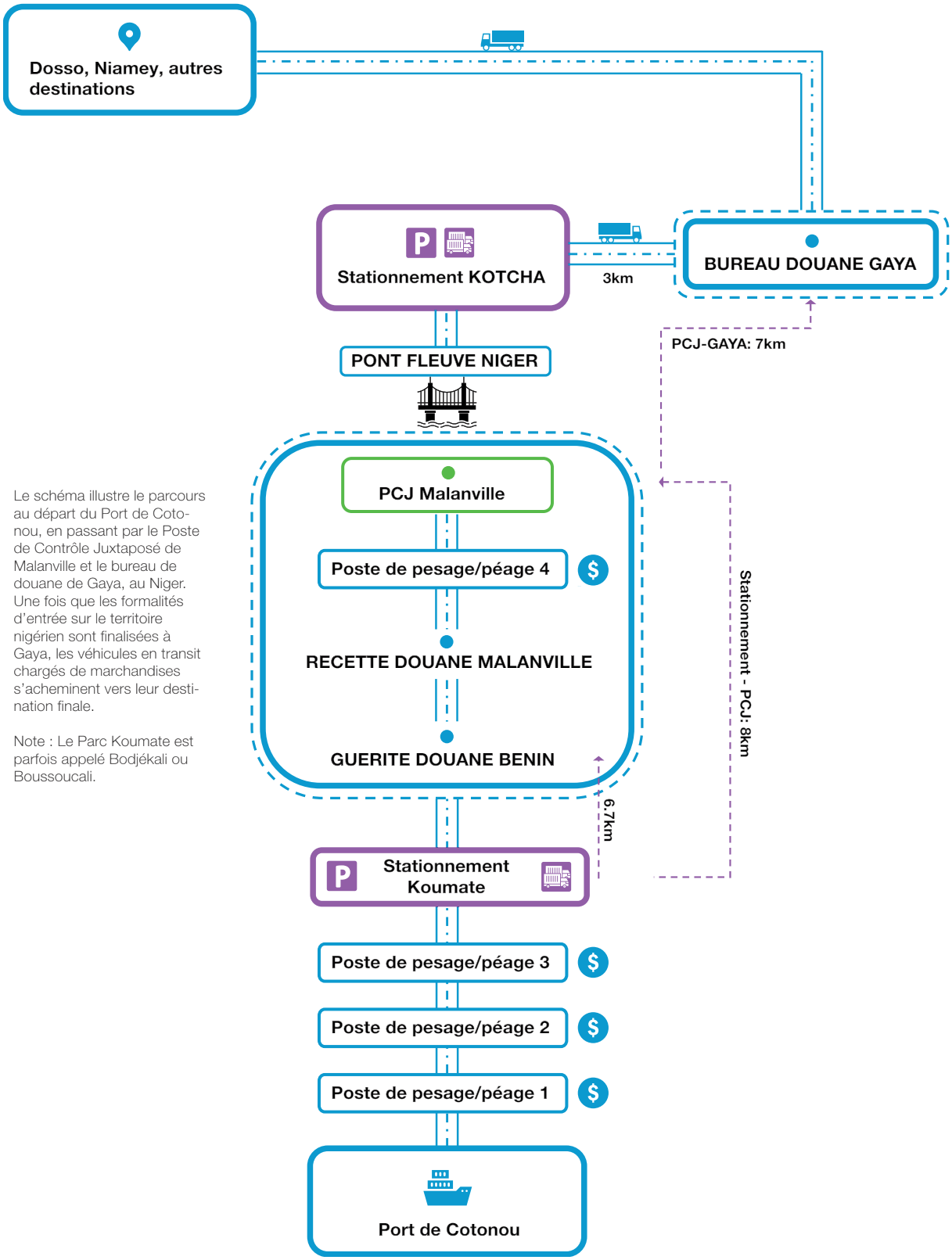
Chapitre IV

Cartographie des étapes de passage des véhicules

© Anze - stock.adobe.com

Figure IV.1

Value (current prices) and volume (constant prices) indices of online retail sales, 2018–2023



Le schéma illustre le parcours au départ du Port de Cotonou, en passant par le Poste de Contrôle Juxtaposé de Malanville et le bureau de douane de Gaya, au Niger. Une fois que les formalités d'entrée sur le territoire nigérien sont finalisées à Gaya, les véhicules en transit chargés de marchandises s'acheminent vers leur destination finale.

Note : Le Parc Koumate est parfois appelé Bodjékali ou Boussoucali.

Chapitre V

Consultations et enquête le long du corridor

© UNCTAD

Aperçu général de l'enquête

L'échantillon

Les 47 transporteurs ayant participé à l'enquête possèdent une expérience allant de 1 à 28 années, avec une moyenne d'environ 9 ans.

Le poids[1] des marchandises transportées varie entre 42 et 70 tonnes, avec une moyenne d'environ 57 tonnes. Cette situation soulève des questions quant à l'application du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA[2], dont les normes de poids sont bien inférieures à la moyenne observée.

Les produits transportés sont diversifiés, comprenant principalement du riz et/ou du sucre (21 transporteurs). On trouve également des transporteurs d'huile (1), d'hydrocarbures (13), de pâtes alimentaires (2), ainsi que de conteneurs (5) et de marchandises non spécifiées en vrac (5).

La destination finale des véhicules est majoritairement située au Niger : Niamey (34), Maradi (2), et Douane Tahoua (1). Pour le reste des questionnaires, la destination finale n'a pas été spécifiée.

Le temps de parcours

Selon l'enquête, en dehors du temps passé dans l'enceinte du Port Autonome de Cotonou, la durée totale du voyage de Cotonou jusqu'à destination au Niger varie entre 2 et 52 jours.

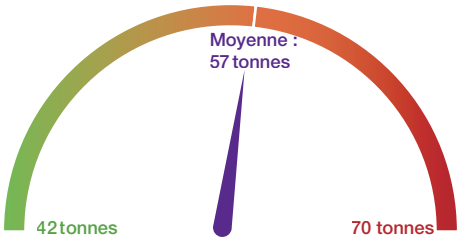
Pour la majorité des véhicules, le temps de trajet varie entre 3 et 4 jours.

Cependant, 7 véhicules ont mis moins de 3 jours, 8 véhicules ont pris entre 3 et 4 jours, et 4 véhicules ont reporté des voyages exceptionnellement longs de 19, 23, 35, et 52 jours respectivement.

À ce temps de parcours, il faut ajouter le temps passé avant le chargement au port de Cotonou, ainsi que le temps passé à stationner en dehors du port une fois le véhicule chargé. Il est essentiel de comprendre les raisons de ce long stationnement et de trouver des solutions viables et mutuellement avantageuses pour les transporteurs et les autorités béninoises afin de résoudre cet engorgement aux abords du port de Cotonou.

> Le trajet de Cotonou à Niamey prend entre **2 et 52 jours**, selon les conditions de transport.

Figure V. 1
Poids des marchandises transportées et durée totale du voyage de Cotonou jusqu'à destination au Niger



Le poids des marchandises transportées

La durée totale du voyage de Cotonou jusqu'à destination au Niger

[1] Le poids total autorisé en charge (PTAC), c'est-à-dire le poids à vide plus la charge utile.
[2] N°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge a l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les états membres de l'Union économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) : https://e-docucenter.uemoa.int/fr/reglement-ndeg142005cmuemoa-relatif-lharmonisation-des-normes-et-des-procedures-du-controle-du

Les dépenses totales et les coûts liés aux postes de pesage-péage

Les dépenses totales du voyage varient approximativement entre 60 000 et 678 000 FCFA. Pour le trajet du port de Cotonou à Malanville, les coûts aux trois postes de péage s'élèvent à 30 000 FCFA par péage pour les véhicules d'environ 40 tonnes.

Selon l'enquête, les véhicules de 35 tonnes paient 12 000 FCFA par péage, ceux de 45 tonnes paient 30 000 FCFA, et ceux de 48 ou 50 tonnes (7 essieux) paient 41 000 FCFA.

Pour le passage d'un véhicule vide de moins de 6 essieux, le coût est de 1 000 FCFA et pour un véhicule de plus de 6 essieux, 2 000 FCFA.

Table V. 1

Natem rem quis eatquis ipitatem audi dendus

Ectaquisi vent eostiostiae

POSTES DE PÉAGE MENTIONNÉS LE LONG DU CORRIDOR EN DIRECTION DU NORD	
1	À Houègbo
2	À Savé : les chauffeurs l'appellent le péage de Savé mais son véritable nom est le poste de péage et de pesage de Diho
3	À Sirarou
4	À la frontière entre le Bénin et le Niger

Le passage frontière : Bodjékali et passage du PCJ de Malanville

En arrivant au PCJ de Malanville, à la frontière entre le Bénin et le Niger, l'entrée au parking de Bodjékali coûte 10 000 FCFA, une somme parfois jugée excessive.

Sept des 47 véhicules ont quitté le parking de Bodjékali avec une escorte vers le pont afin de franchi la frontière.

Selon l'enquête, le temps de stationnement dans le parking de Bodjékali est relativement long, avec une moyenne de près de 19 heures (le stationnement le plus court étant de 2 heures et le plus long de presque 5 jours). Le passage est plus rapide pour les véhicules arrivant en début de journée, tandis que ceux arrivant en milieu ou fin d'après-midi doivent attendre le lendemain pour effectuer les opérations nécessaires au passage de la frontière.

À Malanville, tous les véhicules avec escorte, et certains autres, passent par la dépose de la balise.

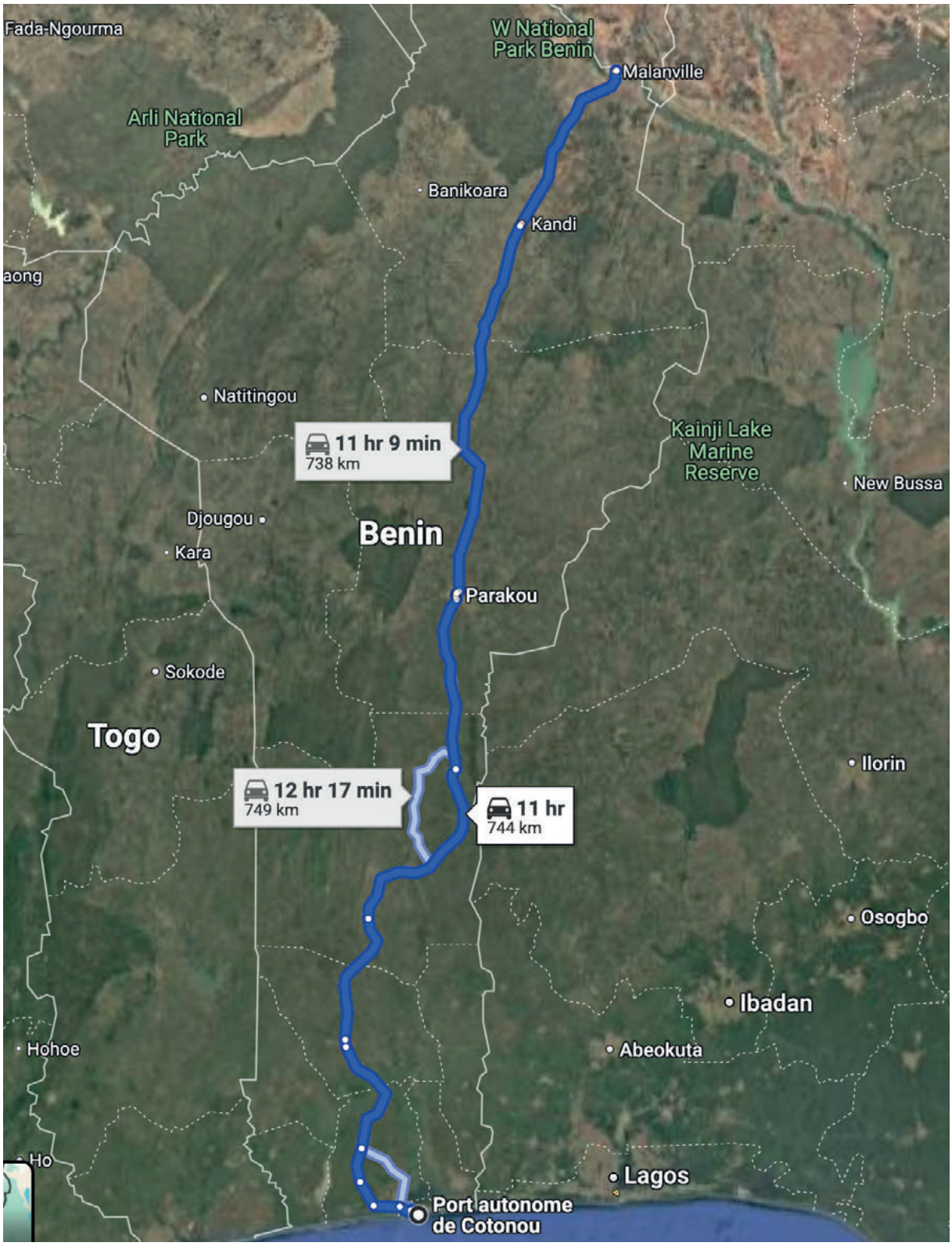
Les coûts de péage varient : 1 000 FCFA (16 répondants), 2 000 FCFA (3 répondants), 3 000 FCFA (1 répondant), 4 000 FCFA (1 répondant), 10 000 FCFA (2 répondants). Certains répondants n'ont pas signalé de coûts (4 répondants) et d'autres n'ont pas fourni d'informations (22 répondants).

Une fois passés à Malanville (côté Bénin), les véhicules entrent au Niger pour se rendre à Gaya. À Gaya, les coûts sont très variables, par exemple : 3 000 FCFA pour la douane et 500 FCFA pour le syndicat selon un répondant. D'autres coûts rapportés incluent :

- **10 000 FCFA** (6 répondants) : laissez-passer
- **12 000 FCFA** (1 répondant) : laissez-passer à 10 000 FCFA et ticket à 2 000 FCFA
- **12 500 FCFA** (2 répondants) : laissez-passer à 10 000 FCFA, 2 000 FCFA pour la douane, 500 FCFA pour la police ; laissez-passer à 10 000 FCFA, 500 FCFA, et 2 000 FCFA sans spécifier le motif.
- **13 000 FCFA** (1 répondant) : laissez-passer à 10 000 FCFA, 2 000 FCFA pour le ticket de route, 500 FCFA pour le ticket de parking, et 500 FCFA pour un carnet.
- **14 500 FCFA** (1 répondant) : laissez-passer à 10 000 FCFA, 2 000 FCFA pour la police, 2 000 FCFA pour la douane, et 500 FCFA pour le syndicat.
- **16 000 FCFA** (1 répondant) : laissez-passer à 10 000 FCFA, 2 000 FCFA

Figure V. 2

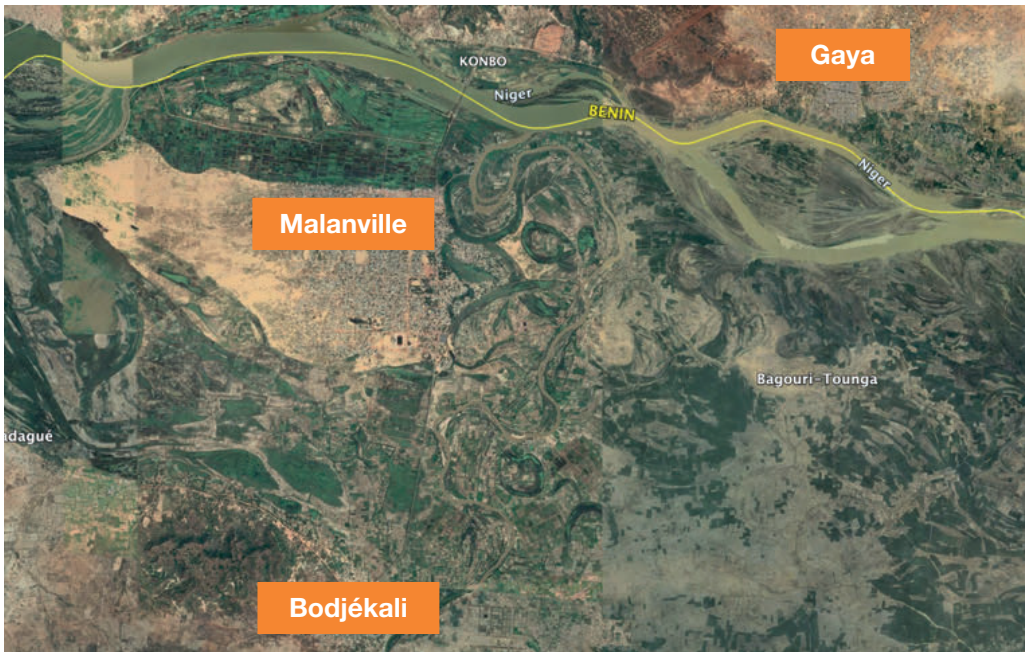
Image du parcours du Port Autonme de Cotonou au Poste de Contrôle Juxtaposé de Malanville (fronitère Bénin-Niger)



Source: Google Maps

Figure V. 3

Image de la Frontière Bénin-Niger : Parking de Bodjékali, Malanville et Gaya



Source: Google Maps

pour le ticket de route, et 4 000 FCFA pour le ticket de parking.

- **16 500 FCFA** (1 répondant) : laissez-passer à 10 000 FCFA, 2 000 FCFA pour le ticket de route, 500 FCFA pour le carnet, et 4 000 FCFA sans spécifier le motif.

Pour certains répondants, le passage à Malanville a pris trop de temps ; pour d'autres, il a été relativement rapide, prenant en moyenne une heure environ. Le passage au PCJ lui-même est généralement rapide, ce qui est compréhensible puisque l'essentiel des opérations est effectué à Bodjékali (côté béninois) et finalisé à Gaya (côté nigérien).

Le retour vers le Port de Cotonou : un voyage souvent fait à vide

Pour le voyage de retour, les 15 répondants de la première série de questionnaires ont indiqué avoir effectué le trajet Niamey-Cotonou à vide, car ils ne sont pas autorisés à transporter des marchandises en raison des quotas de répartition de fret (2/3 et 1/3). Pour la deuxième série de questionnaires, la quasi-totalité des 42 répondants[3] ayant participé ont également rapporté avoir fait le retour à vide. Cette situation, liée aux interdictions imposées par les syndicats pour le transport du Niger vers le Bénin, pose un problème significatif. De plus, de nombreux véhicules retournent à vide au Port de Cotonou car ils transportent des conteneurs qui doivent être rendus au port dans un délai précis[4], ce qui ne permet pas de prendre le temps de charger des marchandises pour le voyage de retour.

Lors du passage de la frontière pour le retour à vide, la douane vérifie que les documents du véhicule sont à jour et que le conteneur est vide. Si ces conditions sont remplies, le véhicule est autorisé à franchir la frontière et à entrer sur le territoire béninois.

[3] Sur 50 questionnaires partagés pour le voyage Niamey-Cotonou par l'Union des Conducteurs Routiers de l'Afrique de l'Ouest, de la Mauritanie et du Maroc (UCRAO) 42 questionnaires ont été dûment remplis.

[4] Délai de franchise de 21 jours.

Un répondant a précisé que les documents requis incluent la pièce camion (immatriculation), le bordereau de livraison (conteneur), et un laissez-passer valide. Il a été rapporté que le coût de la traversée de la frontière varie entre 1 000 et 5 500 FCFA.

Pour ceux qui ont répondu à cette section du questionnaire, les coûts liés au voyage de retour varient entre 2 000 et 38 500 FCFA, avec une moyenne de 15 190 FCFA. Ces coûts comprennent les péages, les contrôles de police et les frais de douane. Les trois postes de péage coûtent chacun 1 000 FCFA, bien que certains conducteurs aient rapporté des frais de péage de 2 000 FCFA, potentiellement en fonction de la taille du camion.

À Gaya, pour l'enregistrement, les répondants ont mentionné des frais variants entre 1 000 et 2 500 FCFA. Voici quelques exemples de la décomposition des coûts rapportés :

- **Répondant 1 :** Ticket syndicat 500 FCFA, police routière 5 000 FCFA, traversée frontière 3 000 FCFA (Total 8 500 FCFA).
- **Répondant 2 :** Ticket syndicat 500 FCFA, police routière 5 000 FCFA, traversée frontière 3 000 FCFA (Total 8 500 FCFA).
- **Répondant 3 :** Traversée frontière 2 000 FCFA, enregistrement auprès de la police 2 000 FCFA (Total 4 000 FCFA).
- **Répondant 4 :** Malanville 5 000 FCFA, péage 2 000 FCFA, parking 500 FCFA (Total 7 500 FCFA).

Les répondants 1, 2 et 4 ont commenté qu'il y a trop de dépenses à effectuer pour le voyage de retour.

Le temps de retour varie considérablement, avec des durées allant de 1 à 8 jours. Le temps moyen de retour est de 3 à 4 jours, bien que de multiples facteurs puissent expliquer cette disparité.

Arrivée des véhicules à destination au Niger : Niamey, ou d'autre villes

Dans la plupart des cas, le déchargement des véhicules à leur destination finale au Niger, comme Niamey ou d'autres villes, se déroule globalement de manière rapide après leur arrivée. Il y a trois étapes principales :

1. **Arrivée**
2. **Autorisation de déchargement**
3. **Déchargement effectif**

La majorité des véhicules reçoivent l'autorisation de déchargement en quelques heures (moins d'un jour) et procèdent au déchargement dans les heures suivantes. En général, l'ensemble du processus prend environ deux jours, le plus rapide l'ayant accompli en une journée.

Cependant, quelques transporteurs ont signalé des lenteurs importantes. Par exemple :

- **Répondant 1 :** Le véhicule est arrivé le 11 octobre, a obtenu l'autorisation de déchargement le 26 octobre, et a commencé le déchargement effectif le jour suivant.
- **Répondant 2 :** Un véhicule est arrivé le 20 mai, a obtenu l'autorisation de déchargement le 7 juin, et a commencé le déchargement le 8 juin pour terminer le 22 juin.

Cette attente anormalement longue n'est pas inhabituelle et a été observée par l'équipe projet lors des consultations en personne au poste de dédouanement de Niamey Route. Souvent, la plupart des importateurs ne préparent pas toute la documentation nécessaire pour les formalités douanières et attendent le dernier moment pour le faire, ce qui entraîne des retards.

> Le processus de déchargement au Niger prend généralement entre **1 et 2 jours**.

Situation au port de Cotonou

La mise en place du système "**appelé camions**" au port de Cotonou.

Pour prévenir les congestions au port en coordonnant efficacement l'enlèvement des conteneurs, le système "appelé camions" a été mis en place au Port Autonome de Cotonou pour optimiser les opérations de validation en ligne. Ce système implique l'enregistrement préalable du camion et du chauffeur. Une fois toutes les formalités remplies, les transporteurs et les sociétés de transit sont informés que leur conteneur est prêt à être récupéré. Ils se présentent alors avec leur document "appelé camions", qui contient les références du camion.

Selon l'enquête, le temps passé au port de Cotonou varie considérablement, allant de 4 heures à près de 5 jours, avec une moyenne de 23 heures et 30 minutes. Ce calcul englobe le temps depuis l'entrée au port, à travers le parking d'attente jusqu'à la sortie effective du port.

Ce qui semble prendre du temps est l'écart entre le moment où le véhicule reçoit son ''appelé camion'' et son entrée effective dans le port[5]. Cet écart peut varier de quelques dizaines de minutes à près de 19 heures. Par exemple, un véhicule a reçu le document ''appelé camion" à 8h du matin et n'est entré dans le port qu'à 16h.

Il est essentiel de noter que dans les questionnaires partagés le départ est considéré comme le moment où le véhicule entre dans le port de Cotonou. À l'intérieur du port, le véhicule récupère le bon de sortie[6] et entre dans le parking interne en attendant d'être appelé pour récupérer la marchandise qui a été déchargée du bateau et placée sur le quai. Bien que les statistiques du port de Cotonou indiquent que les véhicules quittent le port en moyenne en 24 heures, cela n'inclut pas le temps passé dans le parking interne du port avant que le véhicule ne soit appelé pour récupérer la marchandise.

Le chargement de la marchandise semble être relativement rapide, se déroulant généralement entre 30 minutes et 5 heures. La plupart des répondants indiquent avoir pu charger la marchandise en moins de 2 heures. Pour les conteneurs, le chargement est généralement plus rapide par rapport au chargement en vrac comme le riz et le sucre. Par exemple, un répondant a pu récupérer son conteneur du quai en seulement 22 minutes.

Une fois la marchandise chargée sur le véhicule, il est autorisé à sortir de la zone de chargement pour passer à l'étape du pesage. En moyenne, cette opération prend environ 33 minutes, bien que cela puisse varier au cas par cas allant de quelques minutes jusqu'à 95 minutes dans cette enquête.

Ensuite, vient l'étape de la pose de la balise[7], qui est effectuée rapidement en quelques minutes. Selon les résultats de l'enquête, tous les véhicules sont soumis à cette procédure.

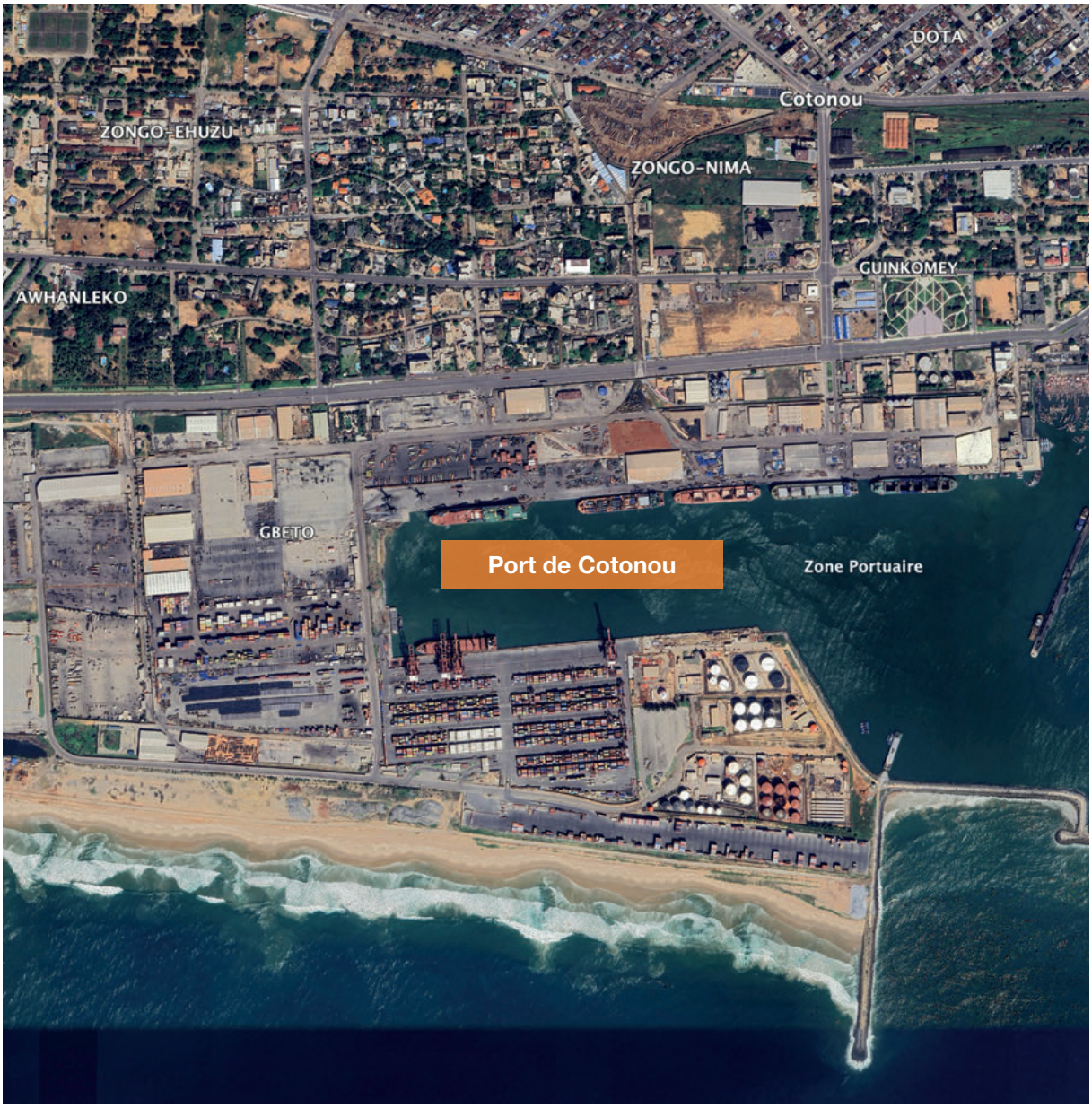
Le scanning des conteneurs est effectué, mais cela ne semble pas être systématique pour tous les camions. Tous les répondants de cette enquête ayant des conteneurs ont été scannés, tandis que pour ceux transportant des marchandises en vrac, cette pratique est moins fréquente et plus aléatoire.

[5] Le système des entrées et sorties des camions est dénommé "Appelé camions". De la demande d'entrée du camion, actée par le Commissionnaire Agréé en Douane (CAD), à l'obtention de l '« appelé camion » et à la finalisation de l'opération, plusieurs étapes et formalités doivent être accomplies. Pour assurer la fluidité et la célérité dans la gestion des flux de camions, le Port de Cotonou a numérisé cette activité à travers une plateforme (accès camions) au lien suivant : https://portdecotonou.bj/services/acces-camion/

[6] Le ''bon de sortie" est le document qui permettra au camion de sortir de l'enceinte du port.

[7] La pose de la balise consiste à installer un dispositif électronique sur le véhicule, permettant de suivre son parcours et de vérifier sa localisation. Cette étape est essentielle pour assurer la traçabilité des marchandises et garantir leur sécurité tout au long du transport.

Figure V. 4
Port de Cotonou



Source: Google Maps

Circuit des véhicules : consultation des parties prenantes

Lors des consultations avec parties prenantes au Port Autonome de Cotonou, **les étapes du parcours des véhicules depuis leur entrée jusqu'à leur sortie du port ont été identifiées comme suit :**

Etape 1
Pré-entrée du véhicule au port

La marchandise arrive au Port Autonome de Cotonou et est déchargée du bateau pour être posée à terre. Elle peut se présenter sous différentes formes : dans des conteneurs, en vrac, liquide ou conventionnelle.

- Le destinataire remet les documents requis à son agent désigné, le Commissionnaire Agréé en Douane (CAD), qui initie les formalités douanières. Le CAD effectue la déclaration à la Douane, déterminant ainsi la valeur douanière de la marchandise.
- Au Guichet Unique du Commerce Extérieur (GUCE), les informations sont transmises après le paiement des frais requis. Le Bordereau de Frais Unique (BFU) est utilisé pour le paiement des frais (à payer une seule tranche dans une banque partenaire). Une fois le BFU payé et validé, l'autorisation d'entrée au port pour récupérer la marchandise est accordée.
- Le CAD sélectionne le véhicule qui sera utilisé. En principe cela devrait être fait en se référant aux sociétés de transport, cependant, au Bénin, le CAD peut choisir un chauffeur ou un véhicule disponible à proximité du port.
- Le CAD se rend au port de Cotonou pour obtenir le document "appelé camion". Cela ressemble à un macaron qui permet au véhicule d'accéder au port. La demande est traitée au centre de validation du port de Cotonou, où tous les véhicules en attente d'entrée sont examinés. Le CAD soumet la demande sur la plateforme d'accès aux camions, où des frais d'entrée et de sortie de 10 000 FCFA sont généralement payés via le BFU (à quelques exceptions près), afin de permettre à chaque véhicule d'entrer.
- A note qu'en cas de panne du véhicule initial (véhicule A), le CAD peut demander un remplacement par un autre véhicule (véhicule B) et informer le port de ce changement. Le nouveau numéro de véhicule est alors inséré dans l' "appelé camion", et cette information est traitée au niveau du terminal où le manutentionnaire valide l'entrée du véhicule dans le port.
- Une fois que le CAD reçoit le signal de validation, il imprime l' "appelé camion" et informe le chauffeur. Celui-ci peut alors entrer dans le port pour récupérer la marchandise avec le document "appelé camion" contenant des détails tels que le reçu, l'immatriculation du véhicule, le numéro de conteneur, le code cuillère, le type de fret (conteneur ou vrac), ainsi qu'une photo du chauffeur.

Cette procédure vise à assurer un processus efficace d'entrée et de sortie des véhicules au Port Autonome de Cotonou, minimisant les encombrements et facilitant les opérations de transport de marchandises.

Etape 2
Le chauffeur arrive à l'entrée du port de Cotonou

1. Tous les véhicules entrent par un seul accès, le numéro 5.

2. Un système de gestion du trafic terrestre est mis en place pour orienter chaque véhicule vers son circuit spécifique, que ce soit le circuit vrac ou le circuit conteneur, afin de faciliter le flux de circulation.
3. Pour le transit, une fois entré dans le port, le véhicule se dirige vers l'un des deux parcs de regroupement. L'accès à ces parcs nécessite l' "appelé camion", qui est scanné à l'entrée du parking.
4. Lors de l'entrée sur le parking, l' "appelé camion" est à nouveau scanné pour vérification et traçabilité.
5. Le manutentionnaire informe le gestionnaire du parking lorsqu'une place se libère sur son terminal. Le véhicule est alors autorisé à quitter le parc de regroupement pour se rendre au terminal de chargement.
6. Une fois sorti du parking de regroupement, le véhicule dispose de 24 heures pour effectuer le chargement au terminal. Cette limite de temps vise à maintenir la fluidité des opérations ; tout dépassement de ce délai entraîne des pénalités financières pour le transporteur.
7. Le véhicule charge la marchandise au terminal et poursuit sa circulation à l'intérieur du territoire portuaire.
8. Le cordon douanier est là pour visualiser la marchandise et sa mise en circulation locale ou en transit pour l'hinterland. La mise en circulation local passe par un circuit vert/rouge/jaune en fonction du risque associé.

Le cordon douanier est présent pour inspecter la marchandise en amont de sa mise en circulation locale ou départ en transit vers l'hinterland. La mise en circulation locale est régulée par un système de gestion de risque qui classe les marchandises en fonction de leur niveau de risque potentiel. Ce système utilise un code couleur pour indiquer le niveau de contrôle requis :

- **Circuit Vert :** Les marchandises jugées à faible risque sont traitées de manière accélérée avec des contrôles minimaux.
- **Circuit Jaune :** Les marchandises présentant un risque modéré sont soumises à un contrôle plus approfondi pour s'assurer de leur conformité.
- **Circuit Rouge :** Les marchandises à haut risque sont soumises à des inspections détaillées et à des procédures de vérification approfondies pour détecter toute irrégularité ou fraude éventuelle.

L'Unité de Mise en Contrôle des Conteneurs (UMCC) effectue les contrôles nécessaires et procède au scanning de la marchandise. Les frais de scanning sont appliqués à tous les véhicules et sont calculés sur la base d'un forfait. Il est impératif que toutes ces étapes soient complétées dans les 24 heures pour éviter des pénalités en cas de retard. Toutefois, ces pénalités ne s'appliquent pas en cas de retards opérationnels ou pour des raisons de force majeure affectant une étape du circuit.

Etape 3
Sortie du port

Les étapes de contrôle avant la sortie du Port Autonome de Cotonou sont gérées par plusieurs institutions clés : la Douane, l'UMCC (Unité de Mise en Contrôle des Conteneurs) et Benin Control. Chacune de ces entités joue un rôle spécifique dans l'inspection et la validation des formalités avant que les véhicules puissent quitter le port.

- **La Douane** est chargée de vérifier la conformité des documents douaniers et des déclarations présentées par les transporteurs. Cela inclut la validation des déclarations de valeur, des taxes douanières et des autres frais exigibles.
- **L'UMCC** est responsable du contrôle physique des conteneurs pour détecter toute anomalie ou non-conformité. Ils utilisent des technologies de scanning pour inspecter le contenu des conteneurs et s'assurer qu'il correspond aux déclarations faites.
- **Benin Control** participe également

Figure V. 5

Entrée du véhicule au Port Autonome de Cotonou : contrôle documentaire

Source: CNUCED

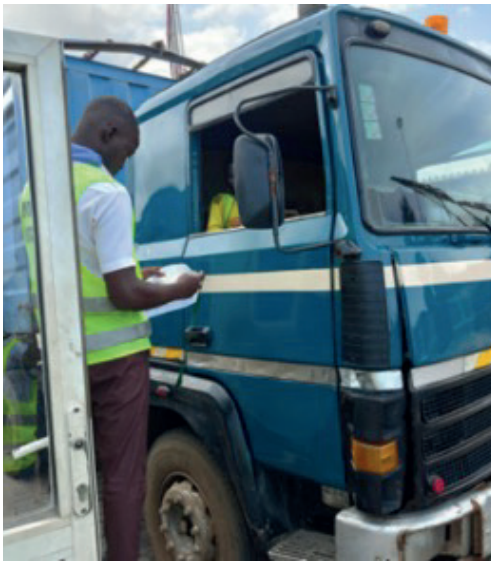


Figure V. 6

Passage au parking : l'apprenti descend et fait scanner l' "appelé camion"

Source: CNUCED

Figure V. 7

Circuit des véhicules au Port Autonome de Cotonou

Source: CNUCED

aux inspections et aux vérifications de conformité. Il s'assure que les normes de sécurité et de qualité sont respectées avant que les marchandises puissent quitter le port.

Une fois que toutes les formalités ont été satisfaites, y compris les contrôles de la Douane, de l'UMCC et de Benin Control, le véhicule est autorisé à procéder à la dernière formalité de sortie. À ce stade, un QR code associé aux documents validés est scanné pour enregistrer la sortie du port.

Concernant le T1 (Bordereau d'expédition utilisé dans la circulation transfrontalière de marchandises), ce dernier est validé au moment du chargement plutôt que juste avant la sortie du port. Cette modification vise à rationaliser le processus et à réduire les délais en s'assurant que tous les documents nécessaires sont validés et prêts avant que le véhicule ne quitte effectivement le port. Ainsi, une fois chargé et documenté correctement, le T1 est validé par Benin Control pour faciliter la circulation transfrontalière des marchandises et est envoyé électroniquement au poste de frontière tels que Malanville, où passent les camions à destination du Niger.

Encadré V. 1
Consultations avec Benin Control

Benin Control (BC) et la Douane jouent un rôle clé dans le processus de gestion des marchandises au Port Autonome de Cotonou, en assurant une coordination étroite. Voici comment ces deux institutions interagissent tout au long du processus :

Déclaration en Douane et Validation : Lorsque les marchandises arrivent au port et doivent être déclarées en douane pour un transit, la Douane intervient pour valider cette déclaration. Cela inclut l'approbation des cautions et le règlement des redevances portuaires nécessaires pour le transit.

Guichet Unique du Commerce Extérieur : Le système GUCE permet d'effectuer la demande du Bordereau de Suivi Électronique (BSE), un document essentiel pour suivre le mouvement des marchandises en transit à travers les frontières.

Benin Control : intervient après la Douane pour effectuer un contrôle système approfondi. Ce contrôle garantit la conformité des marchandises avec les régulations en vigueur, non seulement pour les aspects douaniers mais aussi pour d'autres normes de sécurité et de qualité spécifiques.

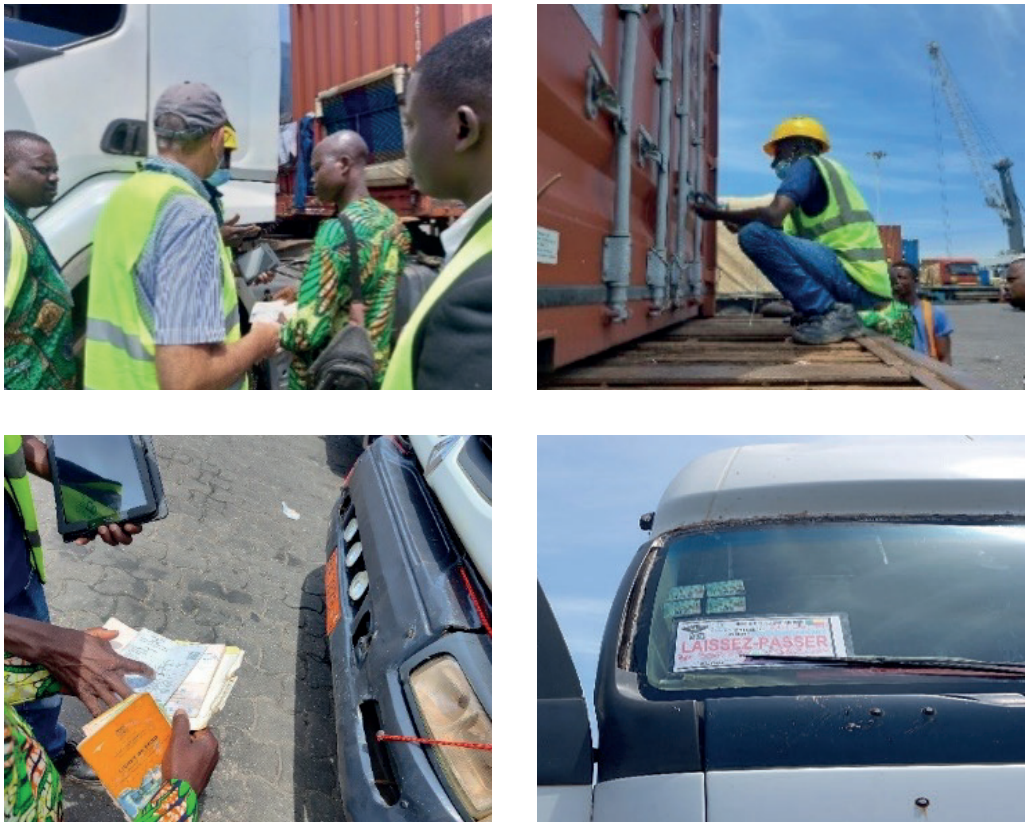
Pose des Balises pour les Transits Inter-États : Au Port Autonome de Cotonou, la pose des balises par BC pour les transits inter-États est effectuée en tenant compte des spécificités de la marchandise. Cela inclut la gestion et pose des plombs.

Notification à l'Opérateur : Une fois que le processus de contrôle est terminé et que les balises sont posées sur les véhicules pour les transits inter-États, un SMS est envoyé à l'opérateur. Ce message informe l'opérateur que la pose de la balise est terminée et que le véhicule peut démarrer son trajet conformément aux conditions établies pour la marchandise.

Figure V. 8

Pose des balises de Benin Control au Port Autonome de Cotonou

Le temps relevé pour la pose des balises est de 10 minutes en total



Source: CNUCED

Figure V. 9

Scanning de Benin Control au Port Autonome de Cotonou : Plombs sur le conteneur

Source: CNUCED

Les pénalités

Selon les statistiques du Port Autonome de Cotonou, en 2021, le temps moyen annuel de séjour des véhicules au port était d'environ 12 heures. Seulement 1,3 % des véhicules ont payé des pénalités pour dépassement des 24 heures.

Si un véhicule dépasse les 24 heures dans le port, à partir du moment où il quitte le parking de stationnement interne pour aller chercher la marchandise au quai, une pénalité de 50 000 FCFA sera imposée avant sa prochaine entrée au port. En cas de pénalité, le chauffeur doit payer en présentant son document ''appelé camion" à la caisse. Cette procédure est mise en place pour éviter la création de bouchons à la sortie si le conducteur devait régler la pénalité immédiatement.

Parmi les véhicules ayant reçu une pénalité pour dépassement des 24 heures, plusieurs cas de retard ont été identifiés. Dans des situations de force majeure, des retards peuvent être causés par un manque de manutentionnaires. Dans cette situation, il existe une procédure précise de réclamation : en cas de retard dû à des cas de force majeure connus, le conducteur doit informer et entrer en contact avec le maillon de la chaîne concerné pour communiquer, par une demande écrite, que le véhicule XYZ a été retardé pour des raisons de force majeure telles que la pluie, des retards au niveau de Bénin Control, un manque de grues, etc.

Lors de la consultation avec le Collectif des Transporteurs du Bénin (CTB), des difficultés ont été mises en évidence, notamment en ce qui concerne la politique de pénalités appliquée par le Port Autonome de Cotonou pour dépassement du délai de stationnement sur la zone portuaire. Les transporteurs souhaitent ne pas être soumis à des pénalités lorsque la cause du dépassement est indépendante de leur volonté. De plus, des difficultés perçues comme étant liées à l'absence de coordination entre les différents intervenants de la plateforme portuaire ont été soulignées.

Il est cependant important de préciser que cette situation reste une exception ; la plupart du temps, le véhicule ressort chargé sans pénalités.

Recommandation 1 :

Il est recommandé d'augmenter la transparence concernant la procédure de pénalités pour dépassement et de partager les informations sur la procédure liée aux "cas de force majeure" au sein du port. Cela permettrait de garantir que les droits des transporteurs sont respectés et d'améliorer leur compréhension des démarches à suivre pour s'adresser correctement au bureau compétent, éliminant ainsi les pénalités abusives.

Les pénalités pour dépassement de délai sont appliquées pour les retards dans le port de Cotonou.

Les postes de pesage et de péage

Les coûts rapportés pour un poste de péage varient considérablement, allant de 2 000 à 10 000 FCFA, selon l'enquête. Certains répondants n'ont déclaré aucun coût, tandis que d'autres n'ont fourni aucune information à ce sujet.

La multiplication des postes de pesage sur le corridor au Bénin

Lors de la consultation avec le Collectif des Transporteurs du Bénin (CTB), il a été mis en évidence qu'en plus du pesage réalisé au port, il existe trois stations de pesage sur le corridor, avec une quatrième prévue en construction, ainsi qu'une station qui devrait devenir opérationnelle au Poste de Contrôle Juxtaposé (PCJ) de Malanville :

- À Houègbo
- À Savé (les chauffeurs l'appellent le péage de Savé, mais son véritable nom est le poste de péage et de pesage de Diho)
- À Sirarou
- À la frontière entre le Bénin et le Niger

Les transporteurs rapportent des coûts de péage variant entre **12 000 et 40 000 FCFA**.

Chaque passage coûte entre 12 000 et 40 000 FCFA selon la silhouette du véhicule. Pour les véhicules de plus de cinq essieux, 10 000 FCFA supplémentaires sont ajoutés par essieu.

Le CTB a reporté que des problèmes d'étalonnage des ponts bascule créent des pénalités artificielles. En effet, des véhicules plombés sont conformes au premier point de pesée et au second, mais au troisième, une différence de tonnage (soit en plus, soit en moins) est constatée sans raison apparente autre qu'un mauvais étalonnage des machines. Cela entraîne des pénalités supplémentaires à la charge du transporteur.

Du côté du Niger, il n'a été reporté qu'un seul poste de pesage-péage au pont de Dosso, ce qui semble plus raisonnable aux yeux des transporteurs.

Recommandation 2 :

La question de la multiplication des pesées et du prix visiblement élevé - par rapport aux autres pays de la région - nécessite une attention particulière. Il est donc recommandé que pour les véhicules ou conteneurs plombés soumis à une surveillance par balise, une fois pesés au départ, ils ne subissent plus de pesage jusqu'à leur destination finale. Une exception pourrait être faite pour un pesage éventuel au passage de la frontière.

Cette mesure viserait à :

- Limiter le nombre de pesées réduirait les frais élevés et souvent redondants supportés par les transporteurs.
- Simplifier le processus car en évitant les pesées multiples, le processus logistique serait simplifié, permettant un gain de temps significatif pour les transporteurs.
- Améliorer l'efficacité en fluidifiant le transport de marchandises, réduisant ainsi les délais de livraison et améliorant l'efficacité globale du corridor
- Harmoniser les pratiques de pesage avec celles des autres pays de la région pour une concurrence plus équitable et une meilleure intégration régionale.

Les témoignages des transporteurs mettent en lumière les difficultés significatives auxquelles ils sont confrontés. Chaque pont sur le corridor au Bénin implique des péages, ce qui augmente considérablement les coûts opérationnels des transporteurs par rotation. Un autre facteur décourageant pour le développement du secteur est l'insuffisance de rentabilité associée au métier de transporteur, principalement en raison de lacunes dans la maîtrise du calcul des coûts de revient et de la rentabilité.

Il est essentiel de pousser les transporteurs à adopter un mécanisme de calcul de coûts de revient indicatif pour optimiser leur gestion financière. Les études démontrent que dans l'état actuel des opérations, les prix payés aux transporteurs pour leur service de transport d'acheminement de marchandise du Port de Cotonou à Niamey ne couvrent souvent pas les coûts engendrés réel de manière adéquate et ne leur permet pas de tirer des marges de profit. En particulier, les tarifs fixés par les chargeurs, qui tournent autour de 1,5 million de FCFA pour une rotation qui peut s'étendre sur un mois, ne prennent pas en compte le temps de mise à disposition des véhicules.

Face à ces défis, le projet "Facilitation du transit, du transport et des échanges en Afrique de l'Ouest pour une meilleure participation aux chaines de valeur" a mis en place des activités de formation pour le renforcement des capacités des acteurs du transport sur le calcul du coût de revient[8] pour qu'il y ait une rentabilité satisfaisante dans le secteur du transport de marchandises.

La lutte contre la surcharge

Il est observé fréquemment que de nombreux véhicules circulent en surcharge et dépassent les normes réglementaires en termes de dimensions, notamment en hauteur et en largeur, le long du corridor. Cette pratique de la surcharge est devenue courante en raison du non-respect strict du Règlement 14 de l'UEMOA[9], entraînant ainsi un impact néfaste sur l'état des routes et du corridor dans son ensemble.

Lors de la consultation avec le Centre National de Sécurité Routière (CNSR) du Bénin, organisme chargé de formuler des recommandations applicables au Ministère des Infrastructures et des Transports, il a été souligné qu'une condition essentielle visant à réduire les temps et coûts de transport est de garantir que les véhicules et les routes soient en bon état afin d'assurer la sécurité routière.

Dans cette optique, il est important de promouvoir la bonne gouvernance et le respect des normes à travers les mesures suivantes :

- **Réforme des textes sur le transport terrestre :** pousser des réformes législatives pour améliorer le cadre réglementaire du transport terrestre, ce qui inclut des règles plus strictes sur la sécurité des véhicules et des infrastructures routières.
- **Professionnalisation des transporteurs :** régulariser la situation des transporteurs en introduisant des critères rigoureux tels que la création d'entreprises formelles, la tenue de comptabilité, une liquidité suffisante, etc. Cela permettrait d'améliorer la qualité des services et de réduire les pratiques préjudiciables comme la surcharge des véhicules.

Il est essentiel de reconnaître que l'état vieillissant de la flotte de véhicules, avec une moyenne d'âge d'environ 40 ans, découle principalement du manque de rentabilité dans le secteur du transport routier de marchandises. Tout d'abord, les tarifs de transport souvent insuffisants imposés par les chargeurs ne couvrent pas adéquatement les coûts d'exploitation et de maintenance des véhicules. Les transporteurs se retrouvent donc dans l'obligation de prolonger la durée de vie de leurs camions pour amortir les coûts initiaux d'acquisition, ce qui contribue à une flotte vieillissante. Ensuite, les conditions économiques et les pratiques

La surcharge des véhicules est un problème récurrent, impactant l'état des routes et la sécurité.

[8] Le calcul est important pour déterminer le prix de vente du produit et la marge attendue, ainsi que le bénéfice pour les entreprises.

[9] N°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge a l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les états membres de l'Union économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) : https://e-docucenter.uemoa.int/fr/reglement-ndeg142005cmuemoa-relatif-lharmonisation-des-normes-et-des-procedures-du-controle-du.

commerciales qui ne tiennent pas compte des coûts réels de fonctionnement des véhicules entraînent un sous-investissement dans le renouvellement de la flotte. Les transporteurs sont confrontés à des marges bénéficiaires réduites et à une pression constante pour minimiser les coûts opérationnels, ce qui limite leur capacité à investir dans des véhicules plus récents.

Concernant la question de la surcharge, il est recommandé de revoir le système actuel de tarification basé sur le poids (« à la tonne »). Ce système incite les transporteurs à surcharger leurs véhicules dans l'espoir d'augmenter leurs bénéfices, mais cela entraîne en réalité une surconsommation de carburant, une usure accélérée des véhicules et une détérioration rapide des routes. Une approche alternative pourrait être envisagée, comme des tarifs basés sur des critères plus complets intégrant les coûts de maintenance et d'exploitation des véhicules.

Pour garantir le respect des normes de charge maximale établies par le règlement N°14/2005/CM/UEMOA, il est proposé de renforcer les mécanismes de contrôle. Une suggestion concrète serait d'intégrer les caractéristiques techniques du véhicule à la déclaration préalable. Ainsi, si le poids total autorisé en charge (PTAC) d'un véhicule est dépassé, le système de contrôle pourrait automatiquement rejeter la déclaration ou bloquer l'accès du poids lourd au port de Cotonou pour le chargement spécifié, empêchant ainsi la surcharge et promouvant une pratique plus responsable et durable du transport de marchandises.

En adoptant ces recommandations, il est envisageable d'améliorer significativement les conditions opérationnelles des transporteurs, de renforcer la sécurité routière et de contribuer efficacement à la réduction des coûts et temps de transport dans la région.

Recommandation 3 :

Pour renforcer l'intégrité et l'efficacité des opérations de transport routier au Port Autonome de Cotonou, il est recommandé d'intégrer des mesures spécifiques lors des déclarations import/export/transit par la route. Voici une proposition améliorée et développée :

1. Identification du véhicule et contrôle de la silhouette : il est essentiel d'inclure dans les données de déclaration l'identification précise du véhicule ainsi que la silhouette à laquelle il appartient. La silhouette du véhicule fait référence à sa configuration et au nombre d'essieux, ce qui détermine sa capacité de charge maximale autorisée. Lorsque la déclaration indique une charge excédant la capacité du véhicule en fonction de sa silhouette, le système informatique devrait automatiquement rejeter la demande.
2. Sanctions pour les donneurs d'ordres : afin de dissuader les pratiques de surcharge, il faudrait prévoir des sanctions pénales pour les donneurs d'ordres qui autorisent ou commandent des charges dépassant les limites légales. Cette responsabilisation doit être mise en œuvre de manière rigoureuse, garantissant que ceux qui contreviennent aux règles soient tenus responsables de leurs actions par des amendes substantielles ou d'autres sanctions appropriées.
3. Collaboration renforcée et sensibilisation : une collaboration étroite entre les autorités portuaires, les agences de contrôle, les transporteurs et les donneurs d'ordres est essentielle. Des campagnes de sensibilisation devraient être menées pour informer et éduquer tous les acteurs sur les dangers de la surcharge, ses impacts sur la sécurité routière, l'usure des infrastructures et l'efficacité opérationnelle. Cette sensibilisation devrait également mettre en lumière les avantages de respecter les normes de charge pour l'ensemble de l'écosystème logistique.

La compétitivité du corridor

Dans le cadre de l'amélioration de la compétitivité du corridor, il est impératif de sensibiliser sur la nécessité de revoir la politique tarifaire appliquée aux pesages et aux péages le long du corridor. Actuellement, le corridor est affecté par la multiplication des points de pesage, atteignant jusqu'à quatre installations sur son trajet.

Figure V. 10
Premier poste de pesage/passage en sortie de Cotonou vers Porto Novo

Source: CNUCED

Le parcours, les coûts et les nombres d'arrêts en route

Les contrôlés et arrêts en route

Pendant les trajets de Cotonou vers Niamey, plusieurs arrêts ont été reportés par les répondants le long du parcours. Ces arrêts peuvent avoir différentes raisons, comme des besoins personnels nécessitant parfois plusieurs jours d'arrêt, ou simplement des pauses pour se restaurer ou se reposer. Les conditions météorologiques, telles qu'un soleil intense en début d'après-midi, peuvent aussi influencer ces arrêts, visant à éviter les voyages aux heures les plus chaudes de la journée.

Les frais pour le transit de marchandises varient considérablement selon le type de marchandise.

Parmi les premiers arrêts destinés à la restauration ou au repos figurent Sehoue, Zogbodomey ou Bohicon. Ces endroits sont choisis en fonction de leur accessibilité et de la disponibilité des services nécessaires pour les conducteurs et leurs passagers. Des contrôles routiers ont été reportés en cours de route.

D'après les rapports recueillis, il semble que Parakou soit le principal point d'arrêt, où les conducteurs peuvent faire une pause qui peut parfois durer plusieurs jours. Ensuite, certains conducteurs choisissent de s'arrêter à Kandi.

Du côté béninois, Koni apparaît comme un autre point de contrôle impliquant la Douane, la police et les syndicats, avec une durée variable de 30 minutes à 6 heures. Cet arrêt peut également inclure une pause pour les repas et un moment de repos. À l'approche de Malanville, le dernier arrêt signalé est le parking de Bodjékali.

Selon l'enquête, le premier point de contrôle sur la route Cotonou-Niamey au Niger semble se situer à Dosso, où interviennent la Douane et la police conjointement ou séparément. La durée de ce contrôle varie généralement de 15 minutes à 1h30. Du côté nigérien, Tahoua a été identifié comme un autre point de contrôle significatif.

En résumé, les arrêts en cours de route sont souvent liés aux contrôles douaniers, policiers et syndicaux, ainsi qu'aux besoins de se restaurer ou de se reposer aux heures les plus chaudes de la journée. Certains arrêts peuvent durer quelques jours, notamment à des destinations variées. Lors des consultations avec les différents acteurs, il a été mentionné que certains transporteurs font parfois des arrêts prolongés pour des raisons personnelles, comme rendre visite à leur famille, ou pour effectuer des réparations sur leur véhicule en cas de panne ou de dysfonctionnement.

Autres coûts

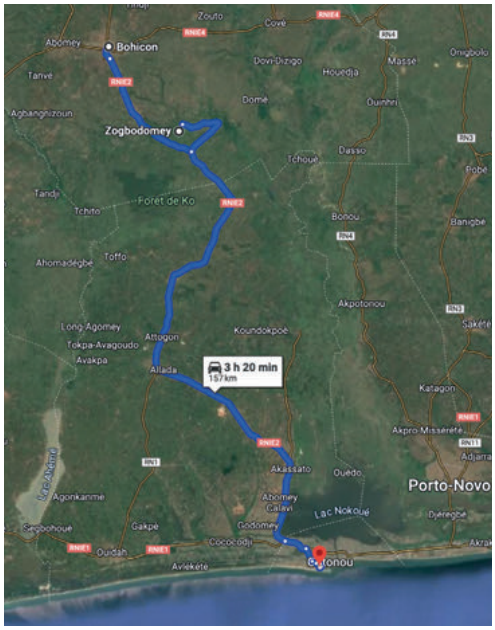
Lors des consultations avec les acteurs, notamment avec l'Agence Nationale des Transports Terrestres (ANaTT) du Bénin, il a été souligné que les frais d'inscription au registre des transporteurs s'élèvent à 280 000 FCFA par an, auxquels s'ajoutent les frais de licence d'exploitation de 200 000 FCFA par an et par véhicule. Cette charge financière est particulièrement lourde pour le secteur des transports routiers de marchandises, déjà confronté à des difficultés significatives de rentabilité pour de nombreux transporteurs.

Les nouveaux projets de loi et de décrets au Bénin prévoient une augmentation des exigences administratives pour l'accès et l'exercice des professions du transport et de l'intermédiation. Ces nouvelles exigences ne sont pas alignées sur les pratiques internationales ou sous-régionales, et risquent d'entraîner une hausse de la fiscalité dans le secteur. En outre, suite aux discussions avec l'Association des Commissionnaires Agréés en Douane du Niger, les opérateurs ont exprimé leurs inquiétudes concernant la multiplication des impôts et des frais sur le corridor béninois et au port de Cotonou. Parmi

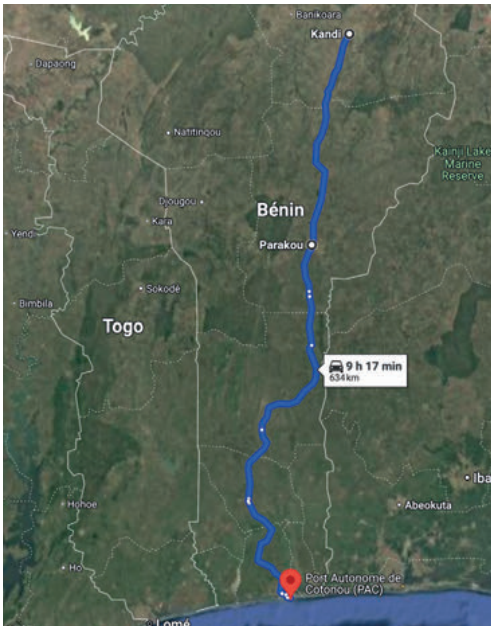
Figure V. 11

Carte des arrêts en route

Arrêts Sehoue, Zogbodomey ou Bohicon



Arrêts Parakou et Kandi



Source: Google Maps

Figure V. 12

Carte des arrêts en route

Arrêts Parakou, Kandi, Koni, Malanville, Dosso

Source: Google Maps

les préoccupations soulevées figurent :

- La multiplication et les coûts élevés des péages et des pesages.
- L'obligation d'utiliser un bordereau de suivi électronique des cargaisons, en plus du bordereau de suivi émis par le Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports Publics (CNUT).
- La nécessité de passer au pont bascule pour les transports hors gabarit et exceptionnels, alors que dans d'autres pays de la région, ces transports sont exemptés par nature.
- La taxation unique et disproportionnée dans la région pour la sécurisation du corridor, équivalente à 0,5% de la valeur de la marchandise, en plus des frais déjà engagés pour la balise de géolocalisation, la garantie TRIE, et les scans fréquents au port (sans être systématiques).

Ces préoccupations mettent en évidence les défis auxquels sont confrontés les acteurs du transport et de la logistique dans la sous-région, nécessitant une révision attentive des politiques et des régulations afin de soutenir la compétitivité du corridor et de promouvoir un environnement plus favorable aux opérations commerciales transfrontalières.

Les tracasseries routières

Au port de Cotonou, certains transporteurs ont rapporté avoir payé 500 FCFA pour accélérer le chargement de leurs marchandises. Bien que ce montant puisse paraître modeste sur le plan individuel, il constitue une perception illicite. Lorsque cette pratique est répétée fréquemment (jusqu'à 20, 30, voire 40 fois), elle s'accumule et a un impact considérable sur les coûts globaux du transport de marchandises.

Lors de plusieurs consultations, notamment avec les syndicats des transporteurs du Bénin et du Niger, il a été rapporté que certains tronçons routiers inter-états sont particulièrement affectés par ces pratiques illicites. Ces tracasseries affectent directement le délai d'acheminement et le coût du transport. Il a été reporté qu'elles concernent tous les services, que ce soit la police, la Douane, ou les syndicats. Malheureusement, ce sont les conducteurs de poids lourds qui sont principalement confrontés à ces tracasseries routières mais également des tentatives de racket, des demandes de paiements illicites, des ralentissements des procédures, etc.

Cependant, lors des consultations, il a été noté que les tracasseries routières au Bénin ne sont plus aussi préoccupantes qu'auparavant et que les transporteurs se sentent désormais plus à l'aise. Cela est souvent attribué au travail antérieur de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) de l'UEMOA[10], qui, jusqu'à récemment, rendait compte de ces pratiques à travers des rapports trimestriels.

Le travail antérieur de l'Observatoire des Pratiques Anormales a joué un rôle important dans la surveillance et la dénonciation des pratiques illicites le long des corridors routiers dans la région. Grâce à ses rapports trimestriels, l'OPA mettait en lumière les tentatives de rackets, les demandes de paiements illicites, et les autres formes de tracasseries subies par les utilisateurs des corridors. Ces rapports étaient non seulement une source d'information essentielle pour les transporteurs et les autorités, mais ils jouaient également un rôle dissuasif en exposant publiquement ces pratiques.

[10] Voir Rapport annuel 2017 de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA): https://www.uemoa.int/actualites/rapport-annuel-2017-de-lobservatoire-des-pratiques-anormales-opa-dans-les-etats-membres.

Cependant, il est désormais regrettable que l'OPA ne produise plus ces rapports régulièrement. Cette absence de surveillance continue pourrait potentiellement permettre à des pratiques illicites de ressurgir sans être correctement signalées ni traitées.

Cela souligne l'importance de restaurer ou de renforcer les mécanismes de surveillance et de rapport comme ceux fournis par l'OPA pour maintenir l'intégrité des corridors et protéger les acteurs du transport contre les abus et les injustices.

Consultations sur le Poste de Contrôle Juxtaposé

Coopération des agences aux frontières

D'après la consultation avec Benin Control, plusieurs facteurs peuvent prolonger les temps de passage à la frontière, notamment au Poste de Contrôle Juxtaposé (PCJ) de Malanville. Ces facteurs incluent des erreurs de saisie dans la documentation, des transporteurs ne respectant pas les délais imposés par les balises électroniques, ainsi que des incohérences de tonnage par rapport aux pesées effectuées précédemment, telles qu'au port de Cotonou où le chargement initial est enregistré.

Lorsque de telles anomalies sont détectées, comme par exemple une différence de tonnage entre ce qui est déclaré (par exemple 20 tonnes de riz) et ce qui est constaté à la frontière, cela peut soulever des soupçons de déversement de marchandises en transit sur le territoire béninois. Benin Control et la Douane mènent alors une inspection conjointe à Malanville pour vérifier la conformité de la cargaison.

Avant que le véhicule n'entre au Niger, la Douane nigérienne vérifie dans son système que l'entrée du véhicule sur son territoire a bien été enregistrée. En cas de marchandise suspecte, des contrôles sont effectués conjointement par la Douane et Benin Control. Si la quantité de marchandise excède celle déclarée, une dette douanière complémentaire est établie pour la différence constatée. Ces procédures visent à assurer la transparence et à prévenir la fraude.

Le traitement des erreurs

Lors des consultations avec la Direction Générale des Douanes du Bénin (DGD), une attention particulière a été portée sur le traitement des erreurs constatées au PCJ de Malanville. Il a été observé que les véhicules arrivant au parking d'attente avant Malanville présentent fréquemment des erreurs, parfois matérielles et substantielles, dans leurs documents de transit. Ces erreurs doivent être corrigées avant d'autoriser la poursuite du transit et le franchissement de la frontière.

Par exemple :

- Un T1 indique 20 tonnes, alors que le véhicule en transporte 23 tonnes au parking d'attente avant Malanville.
- Le document mentionne que Niamey est la destination, alors qu'elle devrait être Dosso.

Lorsqu'une erreur est identifiée, elle doit être rectifiée. Les demandes de modification sont traitées à la frontière par le représentant du Commissionnaire Agréés en Douane auprès de la brigade locale de la Douane. En général, deux types de situations peuvent se présenter :

Situation 1 : Données non modifiables

- Dans ce cas, il est nécessaire de soumettre une demande d'annulation à la brigade (pour un nombre limité

d'erreurs ou des erreurs sur les données complémentaires) et de présenter une nouvelle déclaration conforme ainsi qu'un nouveau T1.

Situation 2 : Données modifiables

- Il peut arriver que les Commissionnaires Agréés en Douane commettent des erreurs concernant le conducteur, le camion, etc. Ces erreurs sont généralement modifiables. Selon la Douane, l'erreur humaine de saisie constitue souvent l'une des principales causes. Il est donc essentiel de renforcer la formation des acteurs pour minimiser ces erreurs autant que possible.
- Les consultations avec l'Association des Commissionnaires Agréés en Douane du Niger ont permis de partager la perspective des opérateurs sur ces questions, soulignant l'importance d'une collaboration efficace avec les autorités douanières pour garantir des procédures transparentes et fluides aux points de contrôle frontaliers.

Déroutements : un transit trilatéral et le besoin d'une garantie unique multilatérale

Lors de la consultation avec la Direction Générale des Douanes (DGD), il a été souligné que de nombreux véhicules effectuent des déroutements dans la région. Par exemple, certains véhicules chargent des marchandises au Port Autonome de Lomé et transitent par le Bénin pour atteindre le Niger. D'autres chargent des marchandises en transit au port de Cotonou et passent par le Togo pour retourner au Burkina Faso. Il y a également des véhicules qui arrivent au port de Cotonou depuis le Nigéria ou le Ghana, chargent des marchandises en transit, et se dirigent vers le nord via le Bénin et le Togo.

Ces mouvements s'inscrivent souvent dans des schémas de transit triangulaire, une pratique courante dans la région. Toutefois, selon les informations recueillies, ces activités ne sont pas intégrées dans cadre réglementaire actuel, bien qu'elles soient pourtant prévues par la Convention TRIE[11] de la CEDEAO. Dans la réalité, ces pratiques de transit triangulaire posent souvent des défis en termes de conformité réglementaire et de gestion douanière, nécessitant une adaptation des pratiques et des réglementations nationales pour mieux refléter les réalités du terrain et faciliter le commerce transfrontalier dans la région.

Recommandation 4 :

Pour répondre efficacement aux défis posés par les pratiques de transit triangulaire dans la région, il est recommandé de développer et de mettre en œuvre plusieurs mesures stratégiques.

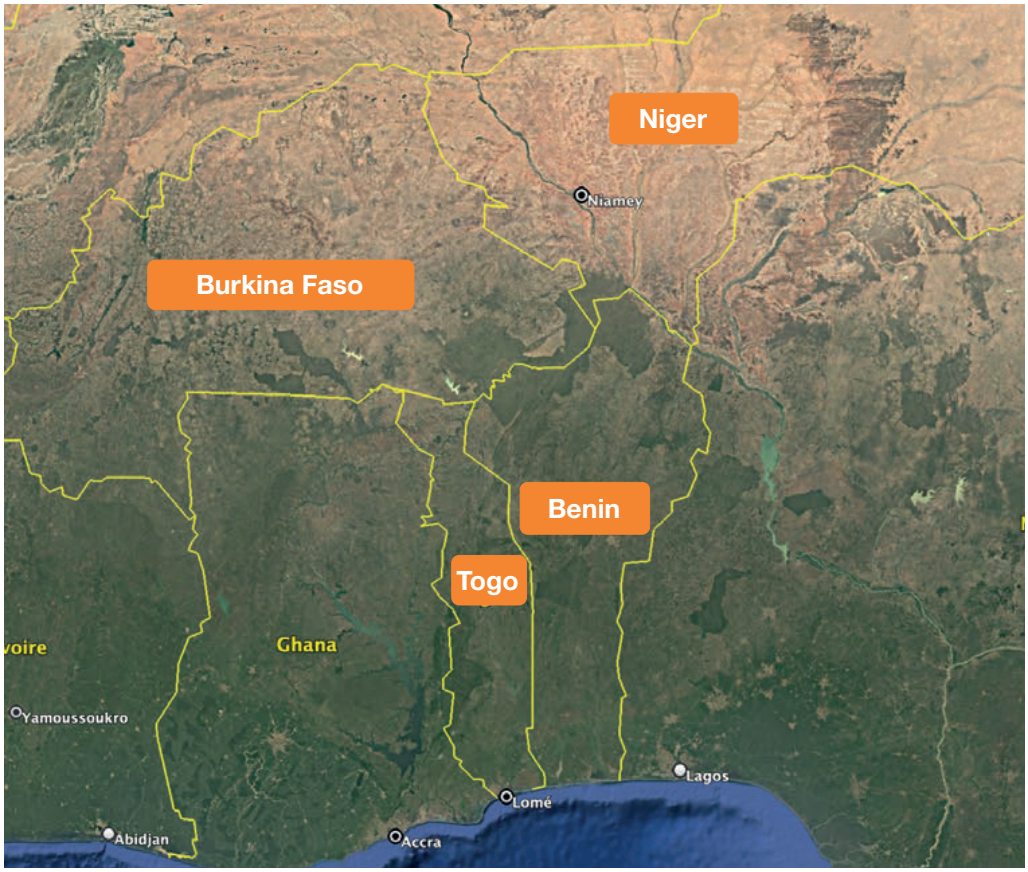
Tout d'abord, il est essentiel d'opérationnaliser l'interconnexion du système informatique de gestion des transit (SIGMAT). Cette interconnexion permettra de faciliter le traitement des transits triangulaires, voire multilatéraux, en assurant une communication fluide et en temps réel entre les différentes autorités douanières des pays impliqués. Cela permettrait non seulement de simplifier les procédures administratives, mais aussi de renforcer la transparence et de réduire les délais de traitement aux frontières. L'interopérabilité des systèmes informatiques douaniers est clé pour assurer une gestion efficace et harmonisée des flux de marchandises à travers les différents corridors de la CEDEAO.

En parallèle, il est recommandé d'adopter un accord de caution de transit douanier unique multilatéral. Ce type d'accord permettrait d'établir un cadre harmonisé et standardisé pour la gestion des cautions douanières liées aux opérations de transit. Actuellement, les cautions de transit peuvent varier d'un pays à l'autre et même à l'intérieur

[11] Convention sur le Transit Routier Inter-Etat : https://www.cnut.ne/images/Telechargement/Convention%20Relative%20au%20Transit%20Routier%20Inter-Etats%20des%20Marchandises.pdf.

Figure V. 13

Carte Afrique de l'Ouest : Bénin, Burkina Faso, Niger et Togo (et pays frontaliers)



Source: Google Maps

d'un même corridor, ce qui complique les opérations pour les transporteurs et les commissionnaires agrées en douane. Un accord multilatéral (sous forme appropriée) sur la caution de transit simplifierait les exigences administratives et offrirait une sécurité juridique aux acteurs impliqués dans le commerce transfrontalier.

Le fonctionnement du Poste de Contrôle Juxtaposé de Malanville

Durant des échanges en visioconférence avec des officiers de la Douane du Bénin affectés à Malanville, il a été précisé que la mission principale de la brigade à Malanville est de s'assurer que les marchandises en transit quittent le territoire béninois conformément aux régulations douanières en vigueur. Pour garantir les recettes douanières, les officiers doivent vérifier que les documents douaniers, notamment le T1, correspondent au véhicule présent pour le passage au PCJ de Malanville.

Il a été précisé qu'à Malanville, plusieurs parkings sont disponibles pour le stationnement le long du corridor, mais il existe un seul parking de regroupement spécifique pour les opérations de passage frontalier, situé à 5 km du PCJ de Malanville. C'est au parking de Bodjékali que les véhicules en transit sont regroupés et pris en charge conjointement par la Douane et Benin Control. À partir de ce point, une série de procédures est suivie :

- Vérification de conformité des documents et du véhicule : Benin

Control procède à une vérification détaillée pour s'assurer que les données sur les documents douaniers correspondent aux caractéristiques physiques du véhicule présent (numéro du camion, contrôle des plombs, etc.).

- Départ du véhicule pour Malanville : Les véhicules sont autorisés à partir pour le passage au PCJ de Malanville. En règle générale, ce processus complet, depuis la prise en charge initiale jusqu'à la sortie effective du PCJ de Malanville et l'entrée au Niger, est accompli en environ 24 heures.
- Message électronique de sortie du camion par la Douane : Une fois la conformité vérifiée, la Douane enregistre électroniquement la sortie du véhicule du territoire béninois.

Précision

Auparavant, le processus impliquait à la fois le Bordereau de Suivi Électronique (BSE) et le T1 pour le contrôle des marchandises en transit. Actuellement, le T1 est le document unique utilisé, ce qui simplifie les procédures pour la Douane et Benin Control au niveau du parking de regroupement.

Des obstacles critiques qui ralentissent les opérations ont été constatés par la Douane béninoise à Malanville :

Obstacle 1 : Gestion des cargaisons sans documents douaniers au Bénin

L'absence de documents douaniers appropriés pour les cargaisons transitant par Sonahoulou (Nord du Togo) vers le Bénin crée des défis significatifs car sans T1 (mais uniquement une déclaration en douane togolaise de transit (déclaration nationale/ IM8 du Togo) la Douane béninoise ne peut constater la sortie du territoire. Actuellement, ces cargaisons ne sont pas intégrées dans le système douanier béninois, obligeant la Douane à intervenir manuellement pour leur enregistrement. Cela entraîne des retards administratifs et nécessite souvent une escorte de la Douane Béninoise jusqu'à la rencontre avec la Douane nigérienne au PCJ de Malanville pour la vérification d'entrée/sortie de la marchandise.

Obstacle 2 : Problèmes liés aux services informatiques

Les interruptions de connexion et les problèmes de stabilité du service informatique entravent la libération rapide des déclarations de sortie et la réception des documents T1. Cette instabilité compromet la fluidité des opérations douanières et augmente les risques d'erreurs administratives.

Pour un meilleur contrôle de ces situations, il est recommandé de mettre en place un système automatisé d'alertes (par e-mail par exemple) pour les déclarants et les garants dès que la prise en charge des marchandises est enregistrée dans le système. Cela assurerait une meilleure visibilité et une communication proactive tout au long du transit, minimisant ainsi les retards causés par les problèmes de connectivité.

Obstacle 3 : Perte de contrôle au niveau du système informatique douanier lors de la sortie du territoire béninois

Dans le système informatique, lorsque la Douane du Niger enregistre l'entrée des véhicules avant que la Douane béninoise n'ait confirmé leur sortie, cela entraîne un blocage dans le système douanier béninois. Ce problème résulte en des situations où les véhicules doivent sortir sous escorte, car la Douane béninoise n'a plus la capacité de confirmer leur sortie du territoire et le seul moyen de confirmer la sortie effective est celle de mobiliser des équipes pour escorter les camions en dehors du territoire.

Il est possible que ce cas de figure reporté soit une procédure d'importation à Gaya, avant même que la Douane béninoise fasse sortir le camion de son territoire. Mais ce problème engendre que le véhicule doit sortir sous escorte car au Bénin la Douane ne peut plus confirmer/constater la sortie du véhicule à cause du fait qu'à Gaya, la

Douane a inséré dans le système que le véhicule est déjà sorti du territoire du Bénin.

Recommandation 5 :

Lors des consultations, il a été noté qu'il n'est actuellement pas possible d'intégrer la fonctionnalité « sortie sous escorte » dans le système. Il est recommandé d'exploiter les réunions bilatérales entre les informaticiens des Douanes pour déterminer s'il s'agit d'un problème technique lié à SIGMAT nécessitant une résolution ou si l'option d'une déclaration d'importation anticipée doit être ajoutée, sans pour autant perturber le fonctionnement du système côté Bénin.

Une nette amélioration est néanmoins observée sur ce corridor, particulièrement en ce qui concerne le traitement des documents, qui est désormais systématique.

Amélioration 1 : En cas d'erreur sur le T1, les conducteurs ne sont plus tenus de se rendre à l'ancien bureau de douane à Malanville. Auparavant, avec la coexistence du T1 (validé par la Douane) et du Bordereau de Suivi Electronique (validé par Benin Control), il y avait parfois des dysfonctionnements lors de la fusion des systèmes, ce qui entraînait des arrivées à Malanville sans T1 valide. Dans ces situations, les conducteurs devaient se rendre à Malanville pour obtenir les rectifications nécessaires afin de pouvoir démarrer la prise en charge et l'insertion dans le système. Désormais, avec l'adoption exclusive du T1, cette étape supplémentaire n'est plus nécessaire, et la prise en charge peut être effectuée directement au parking de Bodjékali.

Amélioration 2 : Auparavant, il y avait un seul lancement de convois de véhicules par jour pour le passage à la frontière Bénin-Niger. Désormais, afin de favoriser la rapidité des opérations, il y a deux lancements quotidiens de convois de véhicules pour le passage frontière, programmés le matin et le soir sans horaires précis. Pour renforcer le contrôle et assurer une traçabilité du transit le déclarant reçoit automatiquement par mail toutes les informations sur l'avancement du transit depuis le système.

La documentation, les procédures administratives et les systèmes d'échanges de données

Les systèmes informatiques d'échanges de données

Pour les formalités d'importation, d'exportation et de transit, le Guichet Unique pour le Commerce Extérieur (GUCE) a été instauré au Bénin et au Niger, permettant aux commerçants de soumettre les documents et données nécessaires à ces opérations à un seul point d'entrée pour toutes les autorités impliquées. Au Bénin, le GUCE est opérationnel depuis plusieurs années et est en cours d'extension pour être généralisé à l'ensemble du pays. En revanche, au Niger, ce projet est beaucoup plus récent, ayant été lancé en 2022.

Sur le plan pratique, le Système Douanier Automatisé (SYDONIA) de la CNUCED facilite la gestion automatisée des procédures douanières. Dans le cadre du système SYDONIA, le T1 est généré par la Douane et par Benin Control après la soumission de la déclaration par le

Commissaire Agréé en Douane (CAD). Avant que les marchandises ne quittent le port de Cotonou à destination des pays enclavés comme le Niger, la validation du T1 est impérative, car elle déclenche l'ensemble des procédures nécessaires au transit.

D'après les informations fournies par la Douane béninoise, il est rare que les véhicules arrivant à Malanville doivent attendre la transmission du T1 depuis Cotonou. Cependant, il arrive que les agents frontaliers à Malanville rencontrent des difficultés techniques, telles que des coupures de connexion, les obligeant à contacter le port de Cotonou pour obtenir les informations nécessaires. La Douane béninoise estime que 97% des T1 à destination du Niger sont correctement apurés.

Concernant les interconnexions, la CEDEAO organise des phases pilotes du Système Interconnecté de Gestion des Marchandises en Transit (SIGMAT) de manière bilatérale. Actuellement, SIGMAT est fonctionnel et testé entre le Bénin et le Niger, ainsi qu'entre le Togo et le Bénin, et entre le Togo et le Burkina Faso, ce dernier devenant opérationnel à la fin de l'année 2022. Cependant, dans le système actuel, la caution pour les marchandises en transit n'est pas unique pour plusieurs pays. SIGMAT est en cours d'extension pour pouvoir gérer les mouvements de marchandises en transit impliquant plus de deux pays.

Pour que SIGMAT soit pleinement opérationnel dans toute la sous-région, il est essentiel que les Chambres de Commerce (CC) responsables des cautions de transit TRIE acceptent de gérer ces garanties de manière multilatérale. Cela éliminerait les formalités répétitives liées aux garanties aux frontières, permettant ainsi le paiement d'une seule caution au départ, que la CC d'origine répartirait ensuite entre les CC des différents pays concernés par le transit.

Recommandation 6 :

Il est recommandé de mettre en avant le rôle moteur de la Douane pour inciter les Chambres de Commerce (CC) à accélérer les négociations avec leurs partenaires en vue d'une mise en œuvre rapide du principe de la caution unique et du mécanisme de partage des sommes collectées entre les CC concernées.

Pour faciliter et optimiser les échanges commerciaux au sein de la CEDEAO, les CC responsables des cautions de transit TRIE devraient accepter de gérer ces garanties de manière unifiée et harmonisée. Actuellement, chaque pays impliqué dans le transit de marchandises applique ses propres règles et exigences en matière de cautions, ce qui entraîne des inefficiences et des coûts supplémentaires pour les opérateurs économiques.

En mobilisant son influence, la Douane de chaque pays concerné pourrait jouer un rôle moteur dans la promotion d'un dialogue constructif entre les CC et leurs homologues régionaux pour faciliter des rencontres bilatérales et multilatérales visant à harmoniser les modalités de gestion des cautions de transit.

L'objectif est de mettre en place un système où une seule caution serait payée au départ pour le transit à travers plusieurs pays, avec une répartition équitable des fonds entre les CC impliquées. Cela contribuerait à réduire les barrières administratives et financières, favorisant ainsi un commerce transfrontalier plus fluide et efficace dans la région.

Visite du poste de dédouanement à Niamey Route

A la suite des consultations au poste de dédouanement de Niamey Route, il a reporté que 50 cadres et agents sont affectés à ce poste. Les horaires de travail s'étendent de 7h à 22h, et parfois plus lors des périodes de forte activité, avec des rotations hebdomadaires. En temps normal, le bureau traite environ 500 véhicules par semaine, mais ce nombre peut grimper à 750 à 800 camions lors des périodes de grande affluence.

Au cours des consultations, il a été noté que le bureau génère environ 7 milliards FCFA de recettes douanières, sans compter les perceptions connexes des organisations régionales telles que l'UEMOA et la CEDEAO. La rencontre des cadres et la visite au bureau de douane de Niamey Route ont permis d'observer les différentes étapes du processus, de l'arrivée d'un véhicule chargé de marchandises jusqu'à son départ après le dédouanement. La discussion a mis en lumière plusieurs points critiques :

- Les importateurs sont souvent responsables des difficultés rencontrées tout au long du processus d'acheminement des marchandises depuis les ports jusqu'à la libération finale des véhicules, après l'accomplissement des formalités et le paiement des droits et taxes.
- Il a été constaté que lorsque tout se déroule normalement, le délai entre l'arrivée du véhicule et sa prise en charge à l'entrée du bureau, ainsi que sa sortie après le dédouanement et le paiement des droits, est généralement de 6 à 7 heures.

Cependant, de nombreux importateurs non organisés pour le traitement rapide de leurs marchandises, et réticents à utiliser l'entrepôt sous douane, préfèrent utiliser le bureau et les camions comme un espace de stockage gratuit pour leurs marchandises. Ce stockage peut durer jusqu'à deux semaines, sans que le transporteur ne soit compensé pour les coûts d'immobilisation abusive.

Recommandation 7 :

Pour remédier aux conséquences des longs délais causés par l'intervention tardive des importateurs pour la déclaration et le paiement des droits, ce qui retarde la libération des véhicules, il est recommandé de lancer des actions de sensibilisation à destination des transporteurs via leurs syndicats. Voici les recommandations clés :

- Définir un délai d'attente raisonnable au bureau de destination (une franchise) qui serait incluse dans le contrat de transport et donc dans le prix du transport.
- Mettre en place des modalités claires pour que les cadres du bureau de douane de destination soient facilement contactés, peut-être via une procédure simplifiée ou un numéro vert, afin de contacter rapidement l'importateur pour qu'il procède à ses déclarations et paiements.
- Informer les transporteurs et les importateurs de leurs droits en cas de non-respect des délais convenus, comme le droit de rétention de la marchandise jusqu'au paiement complet, y compris les frais d'immobilisation, ainsi que la procédure de vente de la marchandise en cas d'incapacité à livrer.

Ces mesures visent à rationaliser les opérations douanières et à réduire les retards inutiles, garantissant ainsi une fluidité accrue et une gestion plus efficace du trafic autour du poste de dédouanement de Niamey Route

La procédure au Bureau Niamey Route se déroule selon les étapes suivantes :

Etape 1
Entrée au Bureau et prise en charge

Dès l'arrivée du véhicule sur la zone du Bureau Niamey Route, le premier document vérifié est le T1, afin de confirmer que ce bureau est bien celui de destination assignée. La liasse documentaire comprend généralement :

- Le T1
- Le bon d'expédition
- La quittance marchandises
- La facture commerciale (pas toujours fournie et non obligatoire)
- La quittance de paiement de Cotonou
- La déclaration d'importation de Cotonou

Sur la base de ces documents, l'agent douanier ouvre une interface dans SYDONIA

pour saisir et générer le manifeste. Une fois le manifeste créé, un numéro lui est attribué, qui est ensuite reporté sur le message d'arrivée du camion (document T1). Ce numéro est imprimé sur le T1 lui-même car cette information d'arrivée est ensuite introduite dans le système SYDONIA, confirmant ainsi que le camion (via le T1) est arrivé au bureau de destination. Cette confirmation d'arrivée est visible dans le système d'information du bureau de départ au port de Cotonou, au bureau de passage sortie de Malanville, au bureau de passage à l'entrée de la ville de Gaya, et bien sûr au bureau de destination à Niamey Route. Elle est également accessible à la Direction Générale des Douanes (DGD). À ce stade, le T1 est clôturé.

Si un déroutage se produit à Gaya et que la marchandise est destinée à un autre bureau de douane à part entière au Niger, le T1 ne sera plus visible pour le bureau de destination initiale à Niamey Route. Cela indique un changement de destination dans le système, nécessitant une mise à jour appropriée pour suivre la trajectoire exacte du transit.

Recommandation 8 :

Il est recommandé d'ajuster le système pour permettre l'envoi d'un message de déroutage au bureau de destination initiale afin d'assurer une visibilité optimale des opérations de transit. Actuellement, lorsqu'un véhicule en transit est dérouté à partir du Bureau Niamey Route vers un autre bureau de douane à part entière au Niger, il y a souvent un manque de communication immédiate avec le bureau de destination initiale. Cela entraîne des lacunes dans la traçabilité des marchandises et peut affecter la gestion efficace des opérations douanières.

Etape 2
Placement en magasinage sous douane

Une fois les documents vérifiés et le numéro de manifeste attribué, le représentant de l'importateur se dirige vers le bureau de la Chambre de Commerce (CC) pour s'acquitter des frais de mise en magasinage sous douane. Cette étape est spécifique aux opérations gérées par la CC et ne relève pas de la responsabilité directe de la Douane. Il est important de souligner que ce processus de "placement en magasinage sous douane" diffère du régime d'entrepôt douanier, où les marchandises sont stockées sous surveillance douanière pour une durée déterminée.

Etape 3
Mise en attente des marchandises

Après avoir payé les frais à la CC, l'opérateur a deux options : décharger immédiatement la marchandise pour la placer sous régime d'entrepôt douanier, ou bien stationner le véhicule dans l'enceinte du bureau en attendant les prochaines étapes de la procédure douanière.

Lorsque les agents de la brigade procèdent à l'ouverture d'un conteneur ou d'un véhicule, ils vérifient la conformité du contenu avec les informations fournies sur le T1. En cas de groupage de marchandises, il est courant d'effectuer un déchargement pour que chaque acheteur puisse récupérer ses produits respectifs.

Pour les marchandises placées sous régime d'entreposage sous douane, un délai de 21 jours est accordé sans frais supplémentaires. Au-delà de cette période, des pénalités sont appliquées. En cas d'inaction prolongée au-delà de 4 mois, des mesures de confiscation peuvent être envisagées.

Etape 4
Déclaration en détail et liquidation des droits et taxes et redevances diverses

Le représentant de l'importateur, agissant par l'intermédiaire du CAD, procède alors à la déclaration en détail des marchandises via une interface sécurisée. Cette déclaration détermine le régime douanier sous lequel les marchandises seront placées, tel que la mise à la consommation ou un autre régime suspensif. Elle inclut également

la liquidation des droits de douane, des taxes et autres redevances applicables.

Etape 5
Intervention du vérificateur

Une fois la déclaration soumise à la Douane, celle-ci est automatiquement affectée à un agent vérificateur. Ce dernier examine la déclaration pour évaluer le niveau de risque associé. En fonction de cette évaluation, différentes modalités de contrôle peuvent être décidées :

- **Aucun contrôle physique :** Dans les cas où le risque est jugé faible, aucune vérification physique n'est requise.
- **Visite sommaire :** Il s'agit d'une vérification rapide qui consiste en une simple ouverture des portes et une inspection visuelle superficielle.
- **Scanning (25 000 FCFA) :** Pour les marchandises homogènes, un contrôle par scanner est effectué. Il est important de noter que selon certains acteurs, les frais de 25 000 FCFA sont payés que le véhicule soit scanné ou non.
- **Déchargement pour inspection complète :** Si des doutes persistent sur la déclaration ou si le risque est jugé élevé, les marchandises sont déchargées pour une inspection physique approfondie.

Etape 6
Opération de scanning

Le scanning est effectué à l'aide d'un scanner mobile opéré par la Direction Générale des Douanes (DGD). Les agents accèdent informatiquement à l'image de la déclaration soumise pour identifier la nature exacte des marchandises transportées. Ils examinent en direct les images capturées par le scanner pour détecter toute anomalie éventuelle.

Si aucune anomalie n'est détectée après l'analyse de l'image, un rapport de scanning est imprimé et ajouté au dossier de la déclaration. Cette étape permet de procéder ensuite au paiement des droits et taxes. En revanche, si le scanning révèle une anomalie comme une non-homogénéité de la densité des marchandises par rapport à ce qui a été déclaré, cela déclenche automatiquement un contrôle complet pour vérifier plus précisément la conformité des marchandises avec la déclaration.

Recommandation 9 :

Actuellement, après chaque opération de scanning effectuée sur les marchandises déclarées, un rapport de scanning est généré sous forme de document imprimé. Cependant, cette information clé reste souvent isolée en tant que papier volant et n'est pas pleinement intégrée dans le système informatique douanier. Pour améliorer la gestion et la traçabilité des contrôles douaniers, il serait bénéfique de développer une fonctionnalité dans le système douanier permettant de lier directement l'image capturée par le scanner avec son résultat interprété.

Etape 7
Paiement des droits et taxes et redevances diverses

Après avoir passé avec succès les contrôles, le représentant de l'importateur ou l'importateur lui-même procède au paiement des droits et taxes. Ce paiement peut être effectué soit par l'intermédiaire d'une banque, soit directement à la caisse de la Douane.

Etape 8
Émission du bon à délivrer

Une fois le paiement confirmé, la Douane émet un bon à délivrer. Ce document atteste que toutes les obligations financières ont été remplies et permet de poursuivre le processus de dédouanement.

Etape 9
Émission du bon de sortie

Sur présentation du bon à délivrer, la Douane émet un bon de sortie. Ce document est nécessaire pour que les marchandises puissent quitter la zone douanière.

Problèmes identifiés lors des consultations au bureau de douane de Niamey Route :

1. **Absence de visibilité sur les T1 déroutés :** Les agents douaniers ont signalé que certains T1 apparaissent dans le système puis disparaissent après un déroutage, sans aucune information sur leur nouvelle destination. Cela pose des problèmes de suivi et de traçabilité des marchandises.
2. **Délais prolongés pour les déclarations et les paiements :** Les opérateurs importateurs prennent souvent beaucoup de temps pour faire leurs déclarations en détail et procéder aux paiements. Cette lenteur encombre le parc de véhicules et allonge inutilement le délai de stationnement des camions dans la zone douanière.

Recommandation 10 :

Il est recommandé d'examiner les modalités d'activation ou d'ajustement de SYDONIA pour améliorer la transparence et l'efficacité du processus douanier. Les points suivants devraient être pris en compte :

1. **Garantir une information systématique en cas de déroutage :**
   - **Notification automatique des bureaux concernés :** les bureaux de départ, de passage et de destination devraient reçoir automatiquement une notification en cas de déroutage, c'est-à-dire un changement de bureau de douane de destination. Cette notification doit inclure toutes les informations pertinentes pour assurer une traçabilité complète des marchandises.
   - **Confirmation d'arrivée au nouveau bureau de destination :** Une fois que le camion (et le document T1) atteint le nouveau bureau de destination, un message d'arrivée doit être automatiquement généré et envoyé à tous les bureaux concernés pour confirmer la nouvelle destination des marchandises.
2. **Lier le T1 à la déclaration en détail :**
   - **Intégration automatique du T1 dans la déclaration en détail :** La référence du T1 doit être automatiquement liée à la déclaration en détail correspondante dans le système. Cela permettra au bureau de destination de suivre et de clôturer le T1 de manière efficace.
   - **Suivi du statut du T1 :** Le système doit permettre un suivi en temps réel du statut du T1, depuis son émission jusqu'à sa clôture. En cas de déroutage ou de changement de statut, cette information doit être mise à jour automatiquement et être accessible à tous les bureaux concernés.
3. **Clôture du T1:**
   - **Automatisation de la clôture du T1 :** Le système doit être capable de détecter automatiquement si un T1 est resté «ouvert » pour une raison quelconque et permettre sa clôture par le bureau de destination. Cela inclut les cas où le T1 n'a pas été correctement mis à jour en raison de problèmes techniques ou administratifs.

Les tables 2 et ci-après présentent une synthèse des coûts et des temps de parcours dans ce corridor.

Table V. 2
Corridor Cotonou–Niamey : synthèse des coûts

Coûts (en FCFA)	Minimum	Moyenne (ou fixe)	Maximum
Dépenses totales du voyage	60.000		678.000
Au port de Cotonou :			
a) Coûts totaux :	0		25.500
1) Pesage		10.000 (moyenne)	
2) Péage	0	0/3.500 (fixe)	10.000
Trajet port de Cotonou - Malanville :			
a) Chaque péage (3)	12.000		41.000
b) Chaque péage (3) à vide	1.000	12.000/30.000 (moyenne)	25.000
c) Chaque pesage (3)	30.000		40.000
En arrivant à Malanville :			
a) Entrée au parking de Bodjékali		10.000 (fixe)	
b) Poste de péage de Malanville	1.000		10.000
Bureau de Douane de Gaya :			
a) Douane	2.000		3.000
b) Syndicat		500 (fixe)	
c) Ticket de route		2.000 (fixe)	
d) Laissez-passer		10.000 (fixe)	
e) Police	500		2.000
Taxation pour la sécurisation du corridor	0.5% de la valeur de la marchandise (en plus du paiement d'une balise de géolocalisation et d'une garantie TRIE)		
Frais annuels fixes :			
a) Inscription au registre transporteurs	280.000		
b) Licence d'exploitation	200.000 par véhicule		

NB : Les dépenses totales ne correspondent pas à la somme de leurs composantes, dont le montant provient de sources différentes. Le tableau ne reporte pas les coûts des pratiques dites « anormales ».

Les **frais annuels fixes** pour les transporteurs comprennent l'inscription au registre et la licence d'exploitation.

Table V. 3
Corridor Cotonou–Niamey : synthèse des temps de parcours

Temps de parcours	Minimum	Moyenne	Maximum	Remarques
Durée totale du voyage	2 jours	3-4 jours	52 jours	Sans compter les temps passés dans l'enceinte du port de Cotonou avant chargement et en dehors du port après chargement (voir ci-dessous)
Port de Cotonou				Tout le circuit doit être complété dans les 24 heures (sinon pénalité)
a) Durée de permanence dans le port	4 heures	23 heures et 30 minutes	5 jours	
b) Attente entre appelé camion et entrée effective au port	10 minutes		19 heures	
c) Chargement	30 minutes	2 heures	5 heures	
d) Attente en dehors du port après chargement	0	2 jours 11 heures	13 jours	
Parking de Bodjékali	2 heures	19 heures	< 5 jours	
PCJ de Malanville		2 heures		Temps de passage est relativement rapide puisque l'essentiel des opérations a été effectué au parking de Bodjékali
Poste de dédouanement à Niamey Route		0		Le poste semble bien structuré pour gérer jusqu'à 800 camions par semaine
Arrivée à destination au Niger				
a) Autorisation de déchargement		>1 jour		
b) Chargement effectif	1 jour		2 jours	

Chapitre VI

Conclusions et recommandations principales

Cette étude apporte un éclairage précieux sur plusieurs aspects : elle met en lumière l'interrelation entre les mouvements des véhicules et les différentes phases des procédures douanières, elle analyse les temps de trajet nécessaires entre les étapes clés le long du corridor Lomé-, et elle évalue les coûts associés à ces diverses étapes.

Table VI. 1
Recommandations du projet

Recommandations du projet	
Postes de pesage et de péage	• Revoir la tarification des pesages et du péage et la politique de pesage répété. • Lorsqu'il s'agit de véhicules ou conteneurs plombés soumis à une surveillance par balise, une fois pesés au départ ils ne devraient subir de pesage que lorsqu'ils sont arrivés à destination voire éventuellement au passage de la frontière.
Port Autonome de Cotonou	• Assurer une plus ample transparence sur la procédure de pénalité de dépassement ainsi qu'un partage d'information sur la procédure liée au ''cas de force majeure". • L'Association des Commissionnaires Agréés en Douane du Niger devrait se rapprocher de la représentation du Port Autonome de Cotonou à Niamey pour obtenir le détail de la procédure de demande d'exonération des pénalités et ses modalités de mise en œuvre.
Poste de Contrôle Juxtaposé	• Dans le système informatique, lorsque la Douane du Niger enregistre l'entrée des véhicules avant que la Douane béninoise n'ait confirmé leur sortie, cela entraîne un blocage dans le système douanier béninois. Il faudrait vérifier dans le système SIGMAT quel type de configuration/fonctionnalité il faudrait insérer pour permettre la mainlevée anticipée sans bloquer l'apurement du côté du Bénin. Dans le système informatique des douanes béninoises, il faudrait permettre l'insertion de ''sortie du Bénin" dans le système même si certaines démarches sont entamées du coté nigérien. • Opérationnaliser l'interconnexion SIGMAT pour permettre le traitement des transits triangulaires, voire quadrilatéraux, prévus par la convention TRIE de la CEDEAO. • Adopter un accord de caution de transit douanier unique multilatéral et le mettre en place sous une forme appropriée. • Inciter les Chambres de Commerce à accélérer les négociations pour une mise en œuvre rapide du principe de la caution unique et du mécanisme de partage des sommes collectées entre les Chambres de Commerce concernées.
Lutte contre la surcharge	• Lors de la déclaration import/export/transit par la route, identifier le véhicule et la silhouette à laquelle il appartient. Dès lors que la déclaration dépasse la charge du véhicule en fonction de sa silhouette, rejeter de manière automatisée cette demande dans le système. • Procéder à des contrôles nécessaires pour le respect de la règlementation et ne pas laisser les véhicules en surcharge sortir du port/se mettre en route.

Revoir la tarification des pesages et du péage ainsi que la politique de pesage répété.

Opérationnaliser l'interconnexion **SIGMAT** pour faciliter les transits triangulaires et quadrilatéraux.

Identifier le véhicule et la silhouette à la déclaration pour éviter les véhicules en surcharge.

Mettre en place **un système pénalisant** les opérateurs qui tardent à déclarer leurs marchandises.

Recommandations du projet	
Reduction des délais au bureau de destination	• Définir un délai d'attente raisonnable au bureau de destination (franchise) qui serait compris dans le prix de transport. • Appliquer l'Acte Uniforme de l'Organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires (OHADA) qui donne la possibilité de prévoir des délais de franchise pour l'immobilisation des véhicules au-delà desquels le transporteur facture les frais d'immobilisation supplémentaires. • Définir les modalités de saisine des cadres du bureau de douane de destination, via une procédure simple afin de contacter l'importateur et le faire procéder à ses déclarations et paiements sans délai. • Informer les transporteurs et les importateurs des droits du transporteur face à ce genre de situation. • Mettre en place un système qui vise à pénaliser les opérateurs du commerce qui tardent à déclarer leurs marchandises. • Lancer des actions de sensibilisation des transporteurs via leurs syndicats mais aussi pour des donneurs d'ordre (importateurs et exportateurs) pour qu'ils anticipent leurs opérations.
Frais d'inscription au registre des transporteurs	• L'Agence Nationale des Transports Terrestres du Bénin devrait ramener les frais d'inscription au registre des transporteurs et d'obtention des autorisations ou licence au niveau moyen constaté dans les pays voisins.

Chapitre VII

Références

© anzebizan - stock.adobe.com

Références

Banque Africaine de Développement (BAD). 2016. 2ème édition du Guide de Référence des Postes de Contrôle Juxtaposés. Mai 2016. https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12285326_01.pdf.

Banque Mondiale. 2022. Connecter les personnes et les marchés pour transformer l'économie. Mémorandum économique du Bénin 2.0. https://documents1.worldbank.org/curated/en/099540402282236278/pdf/P174770039115106109126 03c45f4301962.pdf.

Cotonou.com. 2022. Niger-Benin : signature du 1er compact régional de quelque 300 milliards de FCFA pour l'amélioration du réseau routier de l'axe Cotonou-Niamey. 13 Décembre 2022. http://news.acotonou.com/h/148280.html.

CommodAfrica. 2022. Corridor Bénin-Niger, premier régional compact du MCC de $508 millions. 30 septembre 2022. https://www.commodafrica.com/30-09-2022-corridor-benin-niger-premier-regional-compact-du-mcc-de-508-millions.

CommodAfrica. 2022. Le Bénin bouleverse son organisation portuaire. 1 décembre 2022. https://www.commodafrica.com/01-12-2022-le-benin-bouleverse-son-organisation-portuaire.

L'Economiste du Faso. 2021. Observatoire des pratiques anormales sur les corridors. 26 juillet 2021. https://www.leconomistedufaso.com/2021/07/26/observatoire-des-pratiques-anormales-sur-les-corridors/.

Lihoussou, M. 2014. Ports et désenclavement territorial : le cas du port de Cotonou. https://www.theses.fr/2014LEHA0002.

Lihoussou, M. et Orou Guidou, S. 2023. La performance des corridors au cœur du processus de retournement territorial : cas du corridor Cotonou-Niamey (Afrique de l'Ouest). Revue Espace Géographique et Société Marocaine. Mars 2023. https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjwl4GJsvj-AhVUFcAKHW_EAm8QFnoECAwQAQ&url=https%3A%2F%2Frevues.imist.ma%2Findex.php%2FEGSM%2Farticle%2Fdownload%2F37943%2F19575&usg=AOvVaw10PJTm6Zdr8sVT4TSsG_FA.

Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA). 2022. Opérationnalisation des Postes de Contrôle Juxtaposés (PCJ) de Malanville (frontière Bénin-Niger). http://www.uemoa.int/fr/operationnalisation-des-postes-de-controle-juxtaposes-pcj-de-malanville-frontiere-benin-niger-les.

Arcesati R (2020). The Digital Silk Road is a development issue. Mercator Institute for China Studies, Berlin. 28 April. Available at: https://merics.org/en/short-analysis/digital-silk-road-development-issue.

Chapitre VIII

Annexe - Questionnaire

© torsus - stock.adobe.com

Projet sur la facilitation du transit, du transport et facilitation des échanges en Afrique de l'Ouest pour une meilleure participation à la chaine de valeur.

Table VII. 1
Annexe – Questionnaire

Mission de suivi de camions chargés de marchandises
ENTREPRISE DE TRANSPORT :
CONDUCTEUR :
Nbre d'ANNEES D'EXPERIENCE :
TYPE DE VEHICULE :
PTAC :
TYPE DE MARCHANDISE :
TONNAGE :

	Date et heure	Documents demandés et/ou délivrés	Prix payé en FCFA	Commentaires
Port de Cotonou				
Appelé camion				
Entrée au port				
Entrée parking d'attente				
Autorisation de chargement				
Sortie parking attente				
Entrée lieu de chargement (rayer mention inutile) Terminal conteneur Quai vrac Terminal hydrocarbure Zone de dépotage/empotage				
Début de chargement				
Fin du chargement				
Autorisation sortie zone de chargement				
Début pesage				
Fin pesage				
Autorisation pose de balise				
Fin pose de balise				
Autorisation scanning				
Fin scanning				

	Date et heure	Documents demandés et/ou délivrés	Prix payé en FCFA	Commentaires
Autorisation de sortie du port				
Sortie du port				
Stationnement avant départ en zone proche du port (Attente frais de route)				
Départ effectif pour Malanville				
1er péage/pesage (préciser le nom de la station)				
Arrivée au poste				
Début du pesage				
Départ de la station				
2eme péage/pesage (préciser le nom de la station)				
Arrivée au poste				
Début du pesage				
Départ de la station				
3eme péage/pesage (préciser le nom de la station)				
Arrivée au poste				
Début du pesage				
Départ de la station				
Points d'arrêt en route				
1er Lieu (préciser) Motif de l'arrêt :				
Arrivée				
Départ				
2ème Lieu (préciser) : Motif de l'arrêt :				
Arrivée				
Départ				
3ème Lieu (préciser) : Motif de l'arrêt :				
Arrivée				
Départ				
Parking de Bodjecali				
Arrivée				
Autorisation de sortie				
Attribution de l'escorte (rayer si inutile)				
Sortie effective				

	Date et heure	Documents demandés et/ou délivrés	Prix payé en FCFA	Commentaires
PCJ de Malanville				
Arrivée				
Dépose balise Début Fin **(rayer si inutile)**				
Sortie Douane Début Fin				
Immigration Début Fin				
Poste de Gaya				
Arrivée Gaya				
Procédures suivies : **(Préciser)**				
Autorisation départ de Gaya				
Départ effectif				
Gaya ou destination finale au Niger (préciser la ville)				
Contrôles en route **(Préciser nature et objet du contrôle)** Lieu 1 • Autorité • Motif • Début • Fin • Commentaire				
Lieu 2 • Autorité • Motif • Début • Fin • Commentaire				
Lieu 3 • Autorité • Motif • Début • Fin • Commentaire Lieu 4 • Autorité • Motif • Début • Fin • Commentaire				

	Date et heure	Documents demandés et/ou délivrés	Prix payé en FCFA	Commentaires
Points d'arrêt en route				
1er Lieu (préciser) **Motif de l'arrêt :**				
Arrivée				
Départ				
2ème Lieu (préciser) : **Motif de l'arrêt :**				
Arrivée				
Départ				
3ème Lieu (préciser) : **Motif de l'arrêt :**				
Arrivée				
Départ				
Arrivée à destination finale (préciser la ville/poste de dédouanement)				
Arrivée **Préciser le lieu (douane, entrepôt…)**				
Début de la procédure douanière				
Autorisation de déchargement				
Début opération de déchargement				
Fin opération de déchargement				
Retour des documents				
Départ effectif du lieu de déchargement				
Voyage retour vers Cotonou				
A vide **Ou** **En charge**				
Départ				
Etape lieu de départ-frontière Gaya Décrire les étapes				
PCJ Malanville Etapes du passage du PCJ				
PCJ Malanville à Cotonou Péage-pesage Points d'arrêt				
Arrivée à Cotonou/ Port				
Commentaires				

unctad.org

Front cover - © F.C.G. - stock.adobe.com

Printed at United Nations, Geneva – 2502132 **(E)** – February 2025 – 141 – **UNCTAD/ALDC/2024/5**