

Marché de Services relatif à la mise en place d'un système électronique de gestion de fret routier au Bénin (SYGFR)

RAPPORT D'ETAPE : Mission d'état des lieux du fret routier au Bénin

Version 2.0

Septembre 2022

Table des matières

1	Introduction.....	3
2	Méthodologie et déroulement de la mission.....	3
3	Situations des processus repris dans le cahier de charge à l'image des interviewes avec les acteurs.....	6
3.1	Autorisation de transport	6
3.1.1	Les acteurs.....	6
3.1.2	Le processus.....	7
3.1.3	Les principaux constats.....	7
3.1.4	Recommandations.....	8
3.2	Carte de transport.....	9
3.2.1	Les acteurs.....	9
3.2.2	Le processus.....	9
3.2.3	Les principaux constats.....	10
3.2.4	Recommandations.....	10
3.3	Déclaration de fret.....	11
3.3.1	Les acteurs.....	11
3.3.2	Le processus.....	12
3.3.3	Les principaux constats.....	12
3.3.4	Recommandations.....	13
3.4	Lettre de Voiture	14
3.4.1	Les acteurs.....	15
3.4.2	Le processus.....	16
3.4.3	Les principaux constats.....	17
3.4.4	Recommandations.....	18
3.5	Gestion des conducteurs	19
3.5.1	Les principaux constats.....	19
3.5.2	Recommandations.....	19
4	Etat de l'infrastructure numérique.....	20
4.1	Hébergement de la plateforme.....	20
4.2	La connectivité Internet.....	21
4.3	Le paiement électronique	22
4.4	Les mécanismes d'intégration avec les autres acteurs.....	22
5	Autres aspects impactant le projet	24
5.1	Ressources humaines	24
5.1.1	De la DSI	25

5.1.2	De la DERC et des antennes régionales.....	25
5.2	Aspects Organisationnels.....	26
5.2.1	Pendant le projet.....	26
5.2.2	En phase d'exploitation :.....	26
5.2.3	Besoin e équipements pour l'exploitation	27
6	Orientations pour la nouvelle plateforme.....	29
6.1	Aspects fonctionnels	29
6.2	Aspects Juridiques.....	30
6.2.1	LES PROTOCOLES ET ACCORDS BILATEREAUX ET MULTILATEREAUX.....	31
6.2.2	Accords Bilatéraux.....	35
6.2.3	Accords, arrangements bilatéraux et multilatéraux entre les pays de L'UEMOA.....	36
6.2.4	LA REGLEMENTATION NATIONALE EN REPUBLIQUE DU BENIN.....	37
7	Annexes.....	41
7.1	Fiches de présence.....	41
7.2	Organigramme ANaTT.....	42
7.3	Autorisation de transport	42
7.4	Cartes de transport	43
7.5	Lettre de Voiture Internationale.....	44
7.6	Lettre de Voiture Nationale	44
7.7	Textes juridiques	45
7.8	Documentation XROAD, interopérabilité.	45
7.9	Documentation FEDAPAY paiement électronique	45
7.10	Documentation DGI IFU	45
7.11	Documentation DGI Facture normalisée.....	45
7.12	Liste des tables de référence.....	45

1 Introduction

L'Agence Nationale des Transports Terrestres (ANaTT) du Ministère des Infrastructures et des Transports du Bénin est un organisme chargé de la réglementation du transport routier et ferroviaire, de la délivrance et du contrôle des titres de transport, des autorisations de transports et de la coordination du fret routier.

En dehors de la délivrance des autorisations de transport qui se fait actuellement en ligne dans une approche semi-électronique (Scan des documents chargés en ligne avec un formulaire de collecte de données minimaliste), tous les autres processus se font manuellement avec tous les aléas liés à ce mode de fonctionnement et principalement une permisivité à la fraude documentaire. Afin d'y remédier et apporter une touche de modernité à son processus opérationnel, l'ANaTT a engagé un projet visant à digitaliser complètement ses procédures phares en rapport avec le fret routier.

C'est ainsi qu'avec l'appui de ENABEL, une passation de marché a été lancée aboutissant au recrutement du Cabinet SERVOO SARL dont le siège est au Cameroun afin de réaliser un système électronique de gestion du fret routier. Après la réunion de cadrage/démarrage organisée par ENABEL et l'ANaTT tenue le 23 août 2022, la phase de l'état des lieux, l'une des 8 étapes proposées dans le cahier de charge a été programmée pour démarrer le 31 Aout 2022 et s'est achevée le 12 septembre 2022.

Le présent document présente une synthèse du travail de terrain exécutée avec l'appui organisationnel de l'Agence Nationale des Transports Terrestres du Bénin.

2 Méthodologie et déroulement de la mission.

Pour mieux appréhender l'écosystème du fret routier au Bénin, nous avons opté pour une série d'interviewes avec les parties prenantes clés de la chaîne de valeur liée audit fret. Ainsi, et de concert avec l'ANaTT, un programme de rencontres de ces dernières a été arrêté. Nous le présentons ci-après :

PARTIE PRENANTES	DATE PREVISIONNELLE RDV	Horaires	Observations
<ul style="list-style-type: none">• Agence Nationale des Transports Terrestres (ANaTT)	31 Aout 2022	08h00 – 09H45	Rendez-vous honoré
<ul style="list-style-type: none">• Ministère des Infrastructures et des Transports (MIT)	31 Aout 2022	10h00-10h30	Rendez-vous honoré
<ul style="list-style-type: none">• Guichet Unique du Commerce Extérieur	31 Aout 2022	10h45-12h00	Rendez-vous honoré

<ul style="list-style-type: none"> Port Autonome de Cotonou (Equipe Projet Système d'Information Portuaire -SIP) 	31 Aout 2022	14h00-15h00	Rendez-vous honoré
<ul style="list-style-type: none"> Douane 	31 Aout 2022	15h30-17h00	Rendez-vous honoré
<ul style="list-style-type: none"> Benin Control 	01 Septembre 2022	08h00-09h15	Rendez-vous honoré
<ul style="list-style-type: none"> Agence des Systèmes d'Information et du Numérique (ASIN) 	01 Septembre 2022	09h30-12h30	Rendez-vous honoré
<ul style="list-style-type: none"> PAC : Parcours de la marchandise au Port avec Douane et Resp. SIP Centres Générateur de Fret (Intérieur) basé à Cotonou Frontière Bénin – Nigéria avec Douane 	01 Septembre 2022	14h00-18h00	Rendez-vous honoré
<ul style="list-style-type: none"> Descentes sur les corridors (Postes frontaliers Niger) avec Douane 	Du 02 au 04 Septembre 2022	<ul style="list-style-type: none"> Niger départ le 02 en matinée et retour le 03 de préférence 	02 postes frontière visités (KRAKE et Hillacondji) et parcours du Corridor jusqu'à PARAKOU
<ul style="list-style-type: none"> Transporteurs / Syndicats 	05 Septembre 2022	En matinée	Rendez-vous honoré
<ul style="list-style-type: none"> Bailleurs de fret / Syndicats 	05 Septembre 2022		Les syndicats des transitaires n'ont pas honoré le rendez-vous
<ul style="list-style-type: none"> Agrégateur de Paiement 	06 Septembre 2022	En matinée	Echanges FEDAPAY en visioconférence
<ul style="list-style-type: none"> Entrepôts Malien du Benin 	07 Septembre 2022	En matinée	Rendez-vous honoré
<ul style="list-style-type: none"> Conseil des Chargeurs 	09 Septembre 2022	En matinée	Rendez-vous honoré
<ul style="list-style-type: none"> Direction Générale des Impôts 	08 Septembre 2022	En matinée	Rendez-vous honoré en visioconférence.

Les rencontres ont surtout permis de mieux comprendre comment sont gérés les processus d'autorisation des transports, de délivrances des cartes de transporteurs, de traitement des lettres de voiture en passant par la déclaration de fret (national et international), les rôles et responsabilités de chaque maillon de la chaîne, et les problématiques et enjeux les plus importants.

Pour certains des partenaires, il était surtout question d'aborder les aspects techniques liés au développement, la sécurisation, le déploiement de la solution envisagée par l'ANaTT. Nous reprenons ci-dessous, les besoins de clarifications abordés avec chaque acteur.

Partie prenantes	Information/Intervention souhaitée	Priorité
Agence Nationale des Transports Terrestres (ANaTT)	<ul style="list-style-type: none"> • Appropriation des missions, • état des lieux des procédures à dématérialiser, • Niveau de digitalisation et d'appropriation des outils TIC, • Architectures, • Systèmes d'Information des partenaires tiers • Cadre juridique. 	Elevée
Transporteurs / Syndicats	<ul style="list-style-type: none"> • User Story : Processus de gestion du transport routier • Retour d'expérience des difficultés sur les corridors • Processus d'obtention des autorisations de transport et des cartes de transport 	Elevée
Bailleurs de fret / Syndicats	<ul style="list-style-type: none"> • User Story : Processus de gestion du transport routier • Retour d'expérience des difficultés sur les corridors 	Elevée
Port Autonome de Cotonou	<ul style="list-style-type: none"> • Retour d'expérience sur la gestion des transporteurs (fret intérieur, fret international), • Perspectives du SIP 	Elevée
Guichet Unique du Commerce Extérieur	<ul style="list-style-type: none"> • Echanges de données sur les déclarations de fret en provenance des postes frontaliers et transportés par route. • Etat des lieux des API disponibles 	Elevée
Douane	<ul style="list-style-type: none"> • Echanges de données des titres de transit, • Outils de contrôle documentaire sur les corridors • API disponibles 	Elevée
Benin Control	<ul style="list-style-type: none"> • Echanges de données de Géolocalisation pour le transit et la réexportation 	Moyen
Entrepôts Malien du Benin	<ul style="list-style-type: none"> • Retour d'expérience de l'utilisation des chargeurs maliens du Port de Cotonou et des difficultés rencontrées sur les corridors. 	Elevée
Conseil des Chargeurs	<ul style="list-style-type: none"> • Retour d'expérience des chargeurs de l'utilisation du Port de Cotonou et des difficultés rencontrées sur les corridors. 	Bas

Partie prenantes	Information/Intervention souhaitée	Priorité
Direction Générale des Impôts	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle des informations IFU ; • Facture normalisée, • API disponibles 	Bas
Agence des Systèmes d'Information et du Numérique (ASIN)	<ul style="list-style-type: none"> • Questions relatives à l'hébergement • Protocole de gestion de l'authentification forte ; • Protocoles des tests de sécurité ; • API disponible (PKI, XRoad, etc.) 	Elevé
Agrégateur de Paiement	<ul style="list-style-type: none"> • API disponibles 	Moyen
Postes frontaliers	<ul style="list-style-type: none"> • Processus de gestion des entrées sorties des marchandises transportées par route 	Elevé

Il faut préciser que lors de la réunion avec l'ANaTT, le Directeur Général a clairement rappelé les attentes fortes de ce projet à savoir :

- *La capacité de traiter électroniquement de bout en bout les processus et en particulier les lettres de Voitures ;*
- *Une amélioration visible de la gestion des quotas par une meilleure transparence dans les allocations.*

A l'issue de ces interviews, nous avons pu avoir une meilleure compréhension de l'environnement. Nous présentons ci-après les principaux résultats.

3 Situations des processus repris dans le cahier de charge à l'image des interviews avec les acteurs.

3.1 Autorisation de transport

3.1.1 Les acteurs

Dans la chaîne de traitement des dossiers des autorisations de transport, nous avons principalement deux acteurs et des acteurs secondaires. Comme acteurs principaux, nous avons :

- **Le transporteur** : personne morale envisageant exercer une activité commerciale de transport de marchandises ou de personnes nécessitant préalablement une autorisation de l'ANaTT ;
- **L'ANaTT** : régulateur du secteur des transports notamment en charge de la délivrance des autorisations de transport de biens ou de personnes ;

Concernant les acteurs secondaires, il s'agit essentiellement des partenaires de la chaîne avec qui les transporteurs autorisés collaborent. Pour la chaîne du fret routier, on peut citer sans être exhaustif :

- **Le Port Autonome de Cotonou** et les autres Centre Générateurs de fret : pour le transport de fret import, export et transit ;

- **L'administration des Douanes et ses partenaires (BENIN CONTROL, WEBBFONTAINE)** : en charge de l'application de la réglementation sur les marchandises transportée notamment la sécurisation des recettes de l'Etat ;
- **Le Guichet Unique du Commerce Extérieur** : en charge de la facilitation des procédures d'importation, d'exportation et de transit.

3.1.2 Le processus

La procédure des autorisations de transport est encadrée par l'Arrêté n°0021/MET/DC/DTT du 28 mai 1990 portant application du décret 79-109 relatif à la réglementation des transports terrestres en République du Bénin. Ainsi, Toute personne morale disposant au moins d'un véhicule quatre (04) roues ou plus déjà immatriculé(s) et en bon état dont le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) est supérieur ou égal à sept (07) Tonnes et désireuse de devenir Transporteur.

L'autorisation s'obtient en ligne via le lien <https://service-public.bj/public/services/service/PS00911> par une transmission de la demande scannée accompagnée d'une série de documents (essentiellement le dossier fiscal et quelques documents concernant le gérant). Le traitement est assujéti à un paiement de frais de l'ordre de Deux Cent Quatre Vingt Mille (280 000) FCFA.

Une fois cette demande transmise, une commission de l'ANaTT siège et étudie le dossier. La Commission propose un projet d'autorisation au DG pour signature en cas d'avis favorable, dans le cas contraire, notification au requérant.

La notification est faite en ligne et l'usager peut télécharger le document qui est doté de quelques éléments de sécurisation notamment un code QR. A la fin de ce processus, le transporteur est enregistré dans un fichier (Excel). Nous n'avons pas pu identifier de dispositif fiable dans la gestion de ce fichier notamment la traçabilité des modifications qui y sont apportées.

Liste des documents à fournir

1. une copie conforme des statuts de l'entreprise (**pour les Sociétés**) ;
2. une attestation d'inscription au registre de commerce ;
3. un extrait du casier judiciaire datant de moins de 03 mois du gérant/directeur ;
4. un certificat de nationalité du gérant/directeur ;
5. un extrait de naissance du gérant/directeur ;
6. un certificat de résidence ;
7. une attestation fiscale en cours de validité ;
8. une attestation d'immaturation à la CNSS en cours de validité.

3.1.3 Les principaux constats

Pour ce processus et après échange avec les acteurs, on peut relever les constats suivants :

- **Points Forts :**
 - Une plateforme existe, le traitement des dossiers est effectué par une commission qui étudie le dossier physique (impression) et soumet une décision à signer par le Directeur Général. Une fois le rapport de la Commission finalisé et le document approuvé par le Directeur Général, la notification est envoyée en ligne au transporteur ;
 - Le paiement électronique est pris en compte ;

- Un encadrement juridique existe et d' autres textes sont en gestation au sein duquel est clarifié désormais le statut de transporteur béninois.
- Points faibles :
 - Le fichier des transporteurs autorisés n'est pas partagé électroniquement avec les administrations qui collaborent avec les transporteurs. Ainsi, chacune qui dispose d'un système d'information est obligée de mettre en place un mécanisme de collecte des données pour avoir cette table de référence. Pour le transporteur qui démarre l'activité, cela peut s'avérer très contraignant surtout sur la chaîne d'import/export ;
 - Le fichier des transporteurs autorisés n'est pas suffisamment sécurisé ;
 - Il y a possibilité de paiement en amont auprès d' une banque de la place et l'utilisateur est invité à joindre son justificatif de paiement dans le formulaire en ligne. Un risque existe ici quant à l' authenticité du document joint. En effet, dans ce cas c'est un agent de traitement qui confirme un paiement sur un reçu déjà utilisé ;
 - La solution actuelle mise en ligne ne permet pas au transporteur d' avoir un suivi électronique de ses dossiers en cas d' autorisations multiples.

3.1.4 Recommandations

A l'issue des échanges avec les principales parties prenantes, nous pouvons formuler quelques recommandations, dans la perspective de la mise en place du nouveau processus d'autorisation des transporteurs :

- A l' attention de l' ANaTT
 - Refonte du formulaire existant en permettant notamment le suivi de l' ensemble de ses dossiers et permettre le renouvellement des dossiers expirés ;
 - S'assurer que les canaux de paiement utilisés pour les paiements permettent des vérifications électroniques des justificatifs ;
 - Engager une démarche d' harmonisation du fichier des transporteurs autorisés avec les principaux acteurs de la chaîne logistique qui en gère un référentiel (Atelier avec le PAC ;
 - Veiller à partager en temps réel les mises à jour dudit fichier avec toutes les structures utilisatrices et les rendre disponibles via XROAD ;
 - Mettre en place un plan de reprise de données pour gérer le fichier existant.
- A l' attention du MIT :
 - Finaliser les textes précisant de manière non contestable le statut de transporteur béninois (Décret du Transport Routier).

En dehors de l' intégration des données de l' IFU notamment sur les intégrations avec la plateforme des impôts, nous ne trouvons aucun obstacle technique au développement de ce module.

3.2 Carte de transport

3.2.1 Les acteurs

Pour ce qui concerne la chaîne de traitement de dossier de délivrance des cartes de transport, nous avons ici également deux acteurs principaux et quelques acteurs secondaires. Les acteurs principaux, sont les suivants :

- **Le transporteur** : personne morale disposant d'au moins un véhicule de transport conforme à la réglementation béninoise ;
- **L'ANaTT** : régulateur du secteur des transports notamment en charge de la délivrance des cartes de transporteur pour les véhicules ;

Liste des documents à fournir

1. copie de l'autorisation de transport ;
2. copie de la carte grise du véhicule ;
3. copie de la police d'assurance valide ;
4. copie du certificat de visite technique valide ;
5. copie des reçus de paiement des taxes en vigueur pour les véhicules à moteur.

Concernant les acteurs secondaires, il s'agit essentiellement des intervenants de la chaîne logistique avec qui les transporteurs autorisés collaborent. Pour la chaîne du fret routier, ils sont les mêmes que pour la procédure d'autorisation de transport :

3.2.2 Le processus

La procédure des autorisations de transport est encadrée par trois textes qui sont les suivants :

- Arrêté n° 002/MIT/CC/SGM/CTJ/ANaTT/SA/017SGG16 du 09 janvier 2017 portant fixation des montants des prestations de l'Agence Nationale des Transports Terrestres
- Décret n°2021-374
- Convention A-P2-5-82_Réglementation des transports routiers inter – Etats de la CEDEAO

Tout propriétaire de véhicule de transport de marchandises ou de voyageurs voulant transporter d'un point A à un point B sur le territoire national ou à l'étranger peut demander une carte de transport. L'autorisation s'obtient en ligne via le lien <https://service-public.bj/public/services/service/PS00910> par une transmission d'une série de documents. Le traitement est assujéti à un paiement de frais.

On distingue deux types de carte de transport :

- Carte internationale de transport (pour un ou plusieurs pays) ;
- Carte nationale de transport.

Une fois cette demande transmise, une commission de l'ANaTT siège et étudie le dossier. La Commission propose un projet d'autorisation au Directeur Général pour signature en cas d'avis favorable, dans le cas contraire, notification au requérant. La notification est faite en ligne et l'utilisateur peut télécharger le document qui est doté de quelques éléments de sécurisation notamment un code QR. A la fin de ce processus, le véhicule est enregistré dans un fichier (Excel). Nous n'avons pas pu identifier de dispositif fiable dans la gestion de ce fichier notamment la traçabilité des modifications qui y sont apportées.

La validité d'une carte de transport est d'un an.

3.2.3 Les principaux constats

Les principaux constats ressortis de nos échanges sont :

- **Point Forts :**
 - Une solution en ligne est en pilote pour la gestion des demandes de carte de transport en ligne.
 - Le paiement électronique est pris en compte ;
 - Un cadre juridique approprié pour la gestion.
- **Points Faibles :**
 - Bien qu'une plateforme existe pour le traitement des dossiers la base de données des autorisations ne semble pas réutilisée et donc pourrait donner lieu à des manipulations des autorisations scannées ;
 - Le fichier des véhicules disposant d'une carte de transport n'est pas partagé électroniquement avec les administrations qui collaborent avec les transporteurs. De la même manière que pour les autorisations de transport, chacune des administrations qui dispose d'un système d'information a mis en place un mécanisme de collecte des données pour avoir cette table de référence ;
 - Le fichier des véhicules disposant d'une carte ne semble pas assez sécurisé ;
 - Les informations sur le transporteur autorisé sont ressaisies alors qu'une table de référence existe ;
 - Le nombre de données techniques collectées (06) pour le véhicule nous semble faible au regard de toutes les caractéristiques techniques qu'on pourrait avoir d'un véhicule de transport, en particulier pour les marchandises ;
 - La gestion de la nationalité des moyens de transport semble poser d'énormes soucis dans la répartition des quotas ;
 - L'ANaTT ne dispose pas de fichiers fiables renseignant sur les transporteurs et flottes de véhicules des autres pays qui utilisent le Port Autonome de Cotonou ;
 - Le module existant ne semble pas communiquer avec les autres solutions digitales de l'ANaTT notamment le fichier des permis, des autorisations et des cartes grises.

Nous ne trouvons pas d' obstacle technique au développement de ce module.

3.2.4 Recommandations

A l'issue des échanges avec les principales parties prenantes, nous pouvons formuler quelques recommandations, dans la perspective de la mise en place du nouveau processus d'autorisation des transporteurs :

A l' attention de l' ANaTT :

- Refonte du formulaire existant et la faire migrer ses fonctionnalités vers la nouvelle plateforme ;

- Veiller à ce que toutes les données sur le transporteur puissent s'afficher en exploitant notamment le fichier existant au sein de l' ANaTT (Communication avec le module de gestion des autorisations) ;
- Implémenter le paiement électronique des frais de traitement de dossier ;
- Harmoniser le format du fichier des moyens de transport disposant d'une carte avec les principaux acteurs de la chaîne logistique et partager en temps réel, de préférence, les mises à jour via XROAD ;
- Donner la possibilité à chaque représentation des structures publiques, accréditées au Bénin pour leur intervention au Port Autonome de Cotonou, de fournir des renseignements relatifs aux transporteurs ressortissants de leur pays ainsi que leur flotte ;
- Envisager une décentralisation du traitement des dossiers en impliquant notamment les représentations dans les départements.

A l'attention du MIT :

- Faire aboutir les textes en gestation relatif à la régulation du secteur des transports (Décret du Transport Routier).

3.3 Déclaration de fret

Il a été difficile d'identifier clairement un processus formel de déclaration de fret. Des rencontres que nous avons eues, le processus semble opaque et semble poser beaucoup de soucis. C'est le cas en particulier du fret international soumis à une répartition de quotas.

A date seuls les Entrepôts Maliens du Bénin se soumettent à l'exercice de déclaration de fret auprès de l'ANaTT.

3.3.1 Les acteurs

Comme principaux acteurs de la collecte des informations sur le fret national, nous avons :

- **Les bailleurs de fret**, qui ont l'information sur le fret et qui en général recherchent un moyen de transport pour acheminer ce fret d'un point à un autre :
 - Les transitaires ;
 - Les centres générateurs de fret (usines, marchés, carrières, etc.) ;
 - Les individuels ;
 - Les chargeurs.
- **Les transporteurs** : qui proposent leurs moyens de transport pour l'acheminement du fret.

Pour les acteurs de la collecte du fret international, on retrouve :

- **Les bailleurs de fret**, qui ont l'informations sur le fret et qui en général recherche un moyen de transport pour acheminer ce fret d'un point à un autre :
 - Les transitaires ;

- Les organisations professionnelles au sein desquels la répartition des quotas est gérée quelques fois ;
- Les conseils des chargeurs installés au Bénin ;
- Les représentations diplomatiques.
- **Les transporteurs** : qui propose leurs moyens de transport pour l'acheminement du fret ;
- **La Douane** : qui traite les déclarations en Douane liées aux opérations de transit et de réexportation ;

Il faut préciser que des intermédiaires informels foisonnent dans ce domaine et se positionnent entre les bailleurs de fret et les transporteurs, donnant lieu à des négociations dont les résultats ne servent pas toujours les intérêts des deux parties.

D'autre part, le processus étant manuel, les interactions avec les acteurs de la chaîne logistique nationale et internationale est faite via des documents physiques, peu sécurisés à notre avis. Ainsi, les acteurs tels que la Douane, Bénin Control, le GUCE et autres exploitent des versions de documents dont ils n'ont aucun dispositif de contrôle.

3.3.2 Le processus

Après les échanges avec les acteurs de la chaîne de transport, nous n'avons pas pu identifier un processus formel de déclaration de fret, encore moins un acteur qui a la charge de centraliser les informations y relatives. L'ANaTT semble ne pas avoir la main mise sur ce processus.

Dans le cas du fret national, l'ANaTT, à des fins de statistiques d'une part et d'autre part de collecte de redevance, a installé des postes dans les centres générateurs de fret, certains postes de péage et de pesage. Pour le fret international l'ANaTT est informé de l'existence d'un fret essentiellement par des transporteurs qui viennent obtenir une lettre de voiture.

Concernant la gestion des quotas, c'est un véritable casse-tête pour l'ensemble des acteurs car, l'information sur le fret échappant à tout mécanisme de traçabilité, des intermédiaires (informels la plupart du temps) dictent leur loi dans l'offre et la demande de fret. La règle officielle est le deux tiers (2/3) du tonnage pour les transporteurs étrangers et un tiers (1/3) pour les transporteurs béninois. Cependant, dans la pratique, on se retrouve avec un tiers du tonnage réservé à chaque partie, et le dernier tiers est géré par le propriétaire de fret selon ses propres règles. Une situation qui en l'absence de régulation est devenue carrément la règle.

Les transporteurs sont ainsi très peu associés dans le dispositif de répartition des quotas. L'application des tarifs légaux ne sont pas toujours respectés pour les camions affrétés. Par ailleurs, il ressort des échanges que la question de la nationalité du transporteur est problématique car beaucoup de contestations sont enregistrées sur les méthodes de répartition des quotas.

3.3.3 Les principaux constats

Points forts :

- L' ANaTT dispose d' un bon réseau d' agents sur le terrain et dans les centres générateurs de fret pour la délivrance des déclarations de fret et de délivrance de lettres de Voitures.

Points Faibles :

- Le processus totalement manuel ne facilite pas la sécurisation des documents ;
- Il n'existe pas de procédure formelle de déclaration de fret aussi bien pour le transport interne qu'externes ;
- Les organisations professionnelles étrangère ont mis en place des dispositifs leur permettant de gérer l'offre et la demande de fret ;
- Il n'existe pas de mécanisme d'échange de données relatives au fret entre l'ANaTT et les autres acteurs ;
- La gestion des quotas est opaque et peu traçable ;
- Il est possible dans le cadre d'un quota d'un pays étranger de solliciter des camions d'autres nationalités (respect du Quota).
- Le foisonnement des commissionnaires de transports ;
- Seul les Entrepôts Maliens du Benin transmettent les informations sur le fret à l'ANaTT.

3.3.4 Recommandations

A l'issue des échanges avec les principales parties prenantes, les principales recommandations sont :

A l' attention de l' ANaTT :

- Implémenter un processus obligatoire de déclaration de fret pour les marchandises en transit, réexportation, importation ou exportation ;
- Réaliser des interfaçages avec les systèmes des Douanes et du Port Autonome de Cotonou, pour les vérifications des données sur le fret sous-douane ;
- Lever les ambiguïtés relatives à la nationalité des transporteurs ;
- Appliquer rigoureusement la répartition selon la règle du 1/3 et 2/3 ;
- Veiller à l'application des tarifs légaux et le cas échéant actualiser lesdits tarifs pour garantir la rentabilité de la profession de transporteur ;
- Renforcer le rôle de l'ANaTT et des transporteurs dans le processus en obligeant les acteurs à travailler par le seul canal de la future plateforme ;
- Mettre en place des centres de monitoring pour le suivi du respect des quotas notamment en y installant l'essentiel des parties prenantes concernées (Représentants des bailleurs de fret, ANaTT, Représentants des Transporteurs, etc.).

A l' attention du MIT :

- Faire aboutir le Décret sur le transport routier ;

A l' attention du PAC, GUCE, Douanes :

- Prévoir des API d' échanges de données sur le fret des marchandises sur Douanes.

3.4 Lettre de Voiture

La lettre de voiture est un document reconnu des standards internationaux, obligatoire pour tous les camions chargés de marchandises, a recommencé à être délivrée et 2018, conformément aux textes de la République du Bénin. Au Bénin, deux types de lettre de voitures sont émises :

- La lettre de voiture nationale pour les marchandises circulant à l'intérieur du territoire béninois ;
- La lettre de voiture internationale pour les marchandises traversant les frontières en transit ou réexportation.

Concernant le fret international, les voies principales d'accès aux ports pour les pays sans littoral et corridors de transit espace CEDEAO sont présentées dans le tableau suivant :

PAYS	PORT	PAYS DE TRANSIT	MODE DE TRANSPORT	DISTANCE (KM)
Burkina Faso	Abidjan	Côte d'Ivoire	Routier (via Bobo-Dioulasso) Ferroviaire	1176
	Lomé	Togo	Routier	1154
	Téma/Takoradi	Ghana	Routier (via Accra)	990
	Cotonou	Bénin	Routier / ferroviaire	990/1120
Mali	Dakar	Senegal	Ferroviaire (606km au Mali et 644 km au Sénégal)	1250
	Abidjan	Côte d'Ivoire	Routier (505 km au Mali et 744km en Côte d'Ivoire)	1249

	Lomé	Burkina Faso/ Togo	Routier (via Bobo- Dioulasso/ Ouagadougou)	2071
	Cotonou	Benin	Routier/ferroviaire	
Niger	Cotonou	Benin	Routier/ferroviaire (300km de route au Niger, 324km de route au Bénin jusqu'à Parakou, puis 438km de rail)	1060
	Lomé	Burkina Faso/ Togo	Routier (via Koupéla)	1240
	Lagos	Nigeria	Routier (via Birnin- Konni)	1525
	Tema/Takoradi	Burkina Faso/ Ghana	Routier (via Ouagadougou/ Accra)	1489/1619

NB : la route bitumée, conçue pour relier la Mauritanie au Nigeria, l'axe routier Nouakchott – Dakar - Abidjan, Accra - Lomé – Cotonou - Lagos (dite la côtière), n'est fonctionnelle que sur le réseau routier : San Pedro - Abidjan (Côte d'Ivoire) à Lagos (Nigeria) via Cotonou.

3.4.1 Les acteurs

Le processus de délivrance de la Lettre de Voiture est totalement manuel pour l'instant. Les acteurs peuvent se décliner ainsi qu'il suit :

- **Les transitaires et autres représentant des bailleurs de fret :** qui gèrent le processus de dédouanement des marchandises ;
- **Les centres générateurs de fret** (usines, marchés, carrières, etc.) : détenteur de fret ;
- Les individuels ;
- **Les transporteurs :** qui se doivent d'obtenir une lettre de voiture.
- **La Douane :** qui traite les déclarations en Douane liées aux opérations de transit et de réexportation (T1) ;
- **Benin control :** qui utilise les informations sur les transporteurs et les chauffeurs ;

- **Port Autonome de Cotonou** : qui contrôle les lettres de voitures au moment des accès dans l'enceinte portuaire ;
- **Le GUCE** : pour la facilitation des échanges entre les acteurs aux frontières et notamment le traitement des procédures relatives au T1, les échanges des Connaissements, les échanges de déclaration en Douane.

3.4.2 Le processus

Longtemps mis en berne, la délivrance des lettres de voiture a été relancée en 2018. Pour l'obtention de la lettre de Voiture, les transporteurs se présentent dans les bureaux de l'ANaTT et présentent une série de documents pouvant permettre :

- De caractériser le fret (tonnages, conditionnements, etc.)
- De préciser les itinéraires ;
- De s'assurer de la régularité du transporteur ;
- De vérifier la qualité du moyen de transport ;
- D'avoir l'identité du conducteur retenu pour le voyage ;

Une fois ces éléments analysés, l'agent de l'ANaTT remplit un formulaire dédié et une fois le paiement des frais effectifs, il remet une copie au transporteur, tandis que l'autre est gardée à des fins de statistiques. Il faut noter que dans les centres générateurs de fret, les lettres de voiture sont émises sur la base de bons de chargement.

Ledit document est présenté par le transporteur à tous les points de contrôle. Il faut noter que l'ANaTT n'a pas particulièrement mis en place des check point à l'instar de ce qui se fait dans d'autres pays. Les frais de la Lettre de Voiture Nationale s'élèvent à 1000 XOF tandis que ceux de la lettre de Voiture Internationale sont fixés à 2500 XOF. Les centres générateurs de fret ne paient rien au moment de la délivrance des lettres de voiture mais paient une redevance sur le tonnage mensuel des marchandises transportées (Exemple du Coton, 25 XOF par kilogramme). Le processus de facturation est manuel et la facture n'est pas normalisée.

Les administrations telles que la Douane et le Port sont supposés contrôler le document ainsi émis par l'ANaTT dans le cadre de leurs procédures.

Encadré sur la procédure de transit Douane dans SYDONIA World pour les pays de la zone UEMOA.

Bureau de départ

- Génération du T1 à partir du code de régime approprié : exportation définitive (EX1), exportation temporaire (EX2), réexportation (EX3) ou transit international et exportation (EX8), puis enregistrement dans SYDONIA par le transitaire.
- Constatation « Vue départ » effectuée par l'agent des douanes, avec la mention « Validé » sur le T1.

Bureau de passage (check-point)

- Vérifications documentaires et physiques (contrôle des scellés, de l'immatriculation du moyen de transport, de l'identité du transporteur ou du conducteur).
- En cas de conformité, constatation du passage par validation dans le système informatique du pays concerné avec « Vue au passage ».
- En cas de non-conformité, saisie du chargement, appréhension du conducteur, rédaction d'un procès-verbal (PV) d'incident et transmission au bureau émetteur pour information et suites contentieuses. Ce bureau pourra continuer le traitement de l'infraction ainsi constatée.

Bureau de sortie du pays de départ

- Présentation du T1 au service des douanes compétent.
- Vérification de la concordance du T1 avec la cargaison.
- Correction du T1 si nécessaire.
- Si conformité, constatation de sortie avec « Vue sortie frontière ».
- En cas de non-conformité, PV d'incident, transmission au bureau émetteur à titre d'information (pour non-libération de la garantie) et aux fins d'éventuelles suites contentieuses.

Bureau d'entrée du pays de destination

- Clôture de l'opération du transit et apurement du document T1 avec renvoi des informations au bureau de départ par « Vue Arrivée ».
- Après la prise en charge des marchandises, l'agent du bureau de douane du pays de destination fait générer un manifeste qui sera transféré automatiquement au système du pays de départ.
- Mainlevée accordée sans délai de la caution dans le système du pays de départ. Cela se traduit par un mouvement de crédit du montant de la garantie du T1 sur le compte du principal obligé.

3.4.3 Les principaux constats

Points Forts :

- L' ANaTT dispose d' un bon réseau d' agents sur le terrain et dans les centres générateurs de fret pour la délivrance des déclarations de fret et de délivrance de lettres de Voitures.

Points faibles :

- Le processus totalement manuel ne facilite pas la sécurisation des documents ;

- L'ANaTT qui délivre la lettre de voiture n'a, en réalité, aucun moyen fiable de vérification du respect des quotas sur le fret global ;
- Il n'y a pas de base de données des conducteurs, chaque acteur de la chaîne disposant d'un système électronique maintient son propre référentiel ;
- Plusieurs bases de données de transporteurs sont entretenues sur la chaîne des transports (PAC, GUCE, BENIN CONTROL, Usines, etc.) et ne sont pas harmonisées ;
- Après la délivrance, l'ANaTT n'a plus de visibilité sur le cycle de vie de la lettre de Voiture ;
- Les formats des lettres de voiture utilisés notamment le national ne sont pas conformes aux standards en la matière ;
- Il y a beaucoup de débats autour de la charge à l'essieu, notamment les questions de surcharges que le dispositif actuel ne permet pas de contrôler efficacement ;
- Les camions utilisés dans ne sont pas tous des véhicules des transporteurs jouissant d'une autorisation de transport et même sans carte de transport de l'ANaTT ;
- La question de la nationalité des transporteurs crée des problèmes dans la gestion des quotas ;
- Les transporteurs pour compte propre ne prennent pas de lettre de voiture ;
- Au niveau des ports, seuls les camions actifs dans le système du Port peuvent accéder ;
- Les changements de camions ou toute autre modification après émission des lettres de voiture ne sont pas traçables.

3.4.4 Recommandations

A l'issue des échanges avec les principales parties prenantes, les principales recommandations sont :
A l' attention de l' ANaTT

- Implémenter un processus de délivrance digitale des lettres de Voitures nationale et internationale ;
- Assurer la liaison étroite avec le processus de déclaration de fret proposé plus haut pour la vérification des quotas.
- Implémenter le paiement électronique des frais en veillant à ce que la facture émise soit normalisée ;
- envisager que le paiement se fasse dans le GUCE pour le cas des marchandises débarquées au PAC) ;
- Permettre aux transporteurs pour compte propres de prendre des lettres de voitures, pour permettre le suivi statistique de ce type de flux ;
- La lettre de voiture devrait être un document obligatoire pour l'accès aux zones de collecte du fret par les camionneurs (Port, Centres générateurs de fret, etc.).
- Normaliser les formats des lettres de voitures délivrés ;
- Généraliser les échanges EDI des informations sur les lettres de voitures ainsi que les statuts des véhicules ;
- Lors de la demande de la carte de transport, il faut enregistrer le nombre d'essieu parmi les éléments techniques ;
- Sécuriser par code QR les documents émis ;
- Pour les échanges avec le Port, tenir compte des entrées des camions vides ;

- Mettre en place une base de données de conducteurs et de leurs assistants, tout en veillant à ce que les permis des nationaux soient contrôlés électroniquement au niveau de la base de l'ANaTT ;
- Mutualiser une base de données harmonisée des transporteurs agréés ou inscrits à l'ANaTT, ainsi que les moyens de transports enregistrés par l'ANaTT ;
- Mettre en place un processus de référencement des transporteurs et moyens de transports étrangers ;
- Envisager une reconversion des agents postés dans le réseau de l' ANaTT a des fins de contrôle de lettre de Voiture.

A l' attention du MIT :

- Faire aboutir le Décret sur le transport routier ;

A l' attention du PAC, GUCE, Douanes, Benin Control :

- Prévoir des API d' échanges de données en vue des contrôles des lettres de voitures dans le cadre des processus en aval de leur délivrance par l' ANaTT.

3.5 Gestion des conducteurs

Comme l'avons remarqué dans la section précédente, il n'existe pas de base de données harmonisée des conducteurs. Nous en avons trouvé auprès de l'ANaTT notamment pour ceux qui ont obtenus le permis de conduire, auprès du Port Autonome de Cotonou, pour les aspects liés aux accès portuaires.

3.5.1 Les principaux constats

- Il n'y a pas de processus d'enregistrement des conducteurs de transport de marchandises ;
- Les données sont entrées sur la base de copies de documents, qui pourraient être faux ;
- Les assistants conducteurs sont enregistrés au niveau de la base de données du Port ;
- Pas de partage d'information sur les conducteurs ;
- Aucun moyen de contrôle en cas de changement de conducteurs ;

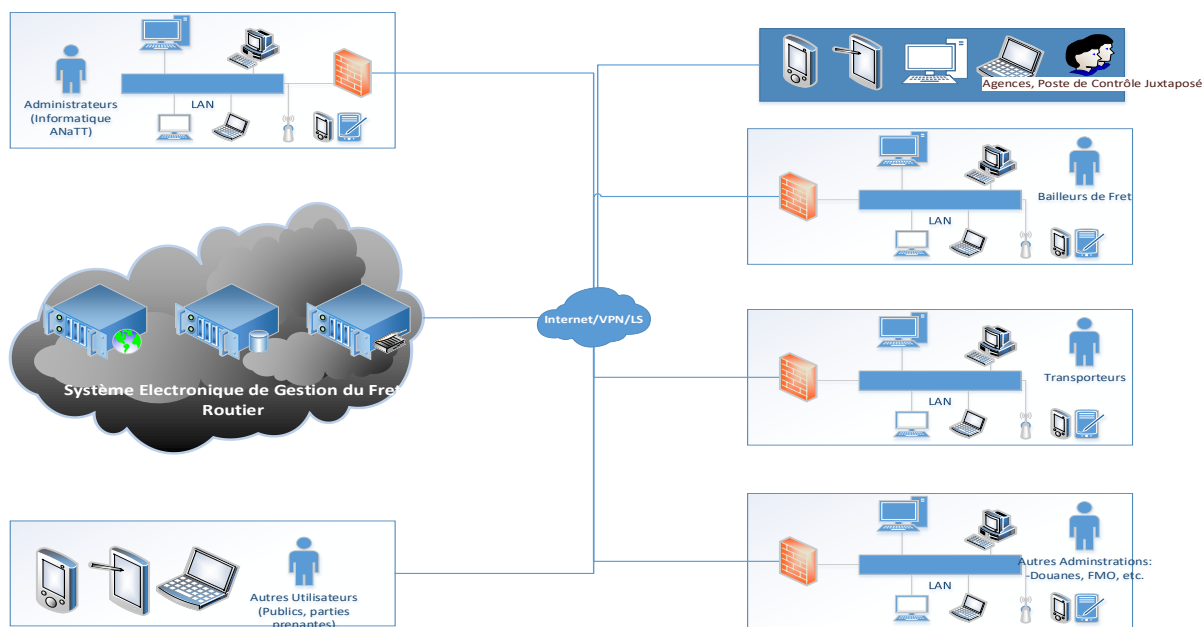
Nous ne rencontrons aucune difficulté

3.5.2 Recommandations

- Implémenter un processus de d'enrôlement des conducteurs et de leurs assistants et mutualiser via XROAD ;
- Permettre aux transporteurs autorisés à enregistrer leurs propres chauffeurs ;
- Permettre le contrôle des permis pour les nationaux via la base de données de l'ANaTT.

4 Etat de l'infrastructure numérique

Dans l'offre technique, une architecture avait été proposée et lors de nos échanges avec les acteurs nous nous sommes davantage intéressés à la faisabilité de l'implémentation effective de cette architecture.



Les aspects qui ont focalisé notre attention sont : l'hébergement, les dispositifs de sécurisation, la connectivité à la plateforme, les canaux digitaux de paiement, etc.

4.1 Hébergement de la plateforme

Au niveau du Bénin, les plateformes gouvernementales sont hébergées au niveau du datacenter national géré par la SBIN. La plateforme à mettre en œuvre par SERVOO ne dérogera pas à la règle. Ainsi, les besoins en infrastructure ont été précisés à l'ANaTT et engagement a été pris pour les mettre à dispositions.

De la rencontre avec l'ASIN et la SBIN, il ressort que, le datacenter national a la classification Tier 3, selon la norme ANSI/TIA 942. Ainsi, nous pouvons hériter de toutes les garanties de disponibilité recherchée dans le cahier de charge.

Pour l'instant, les besoins exprimés sont les repris ci-après :

Type de machine	Caractéristiques	Quantité	Observations
Serveur Web/Application	6 vCPU 32 Go de RAM 500 Go de disque SSD	1	

Serveur de données	8 vCPU 32 Go de RAM 2000 Go de disque	1	OS ubuntu Server 20.04 LTS
Serveur d'intégration	6 vCPU 32 Go de RAM 2000 Go de disque SSD	1	IP Publique Accès VPN Accès RNA Accès SSH Nom de domaine à valider par l'ASIN et l'ANaTT <u>SYGFR.gouv.bj</u> SLA 3 ans

La SBIN a assuré pouvoir les mettre à dispositions sous réserve du respect par l'ANaTT des conditions y relatives.

4.2 La connectivité Internet

Pour la connectivité il s'agit surtout de s'appuyer sur l'offre des fournisseurs de service Internet du Bénin qui semble plutôt diversifiée pour accéder à la plateforme. En effet, Le marché de fourniture du service d'accès à Internet au Bénin est animé aujourd'hui en dehors de la SBIN par une dizaine d'opérateurs en activité, à savoir les sociétés :

- ISOCEL BENIN,
- OTI,
- CANALBOX BENIN,
- UNIVERCELL, J
- JENY SAS,
- ABC CORPORATION,
- SUD TELECOM,
- ALINK TELECOM,
- FIRSTNET,
- AZESAT INTERNATIONAL TELECOM AND INGENEERING SA et
- EUPHORBIA SARL.

A ceux-là, il faut aussi ajouter les fournisseurs par mobiles 3G/4G.

Avec une de ces connexions sur un terminal doté d'un navigateur, les acteurs de la chaîne pourront travailler sur la plateforme SYGFR.

4.3 Le paiement électronique

Pour pouvoir gérer les paiements sans se déplacer dans le cadre de ce projet, nous nous sommes rapprochés des partenaires de l'ANaTT pour les services déjà intégrés dans la plateforme service-public.bj. Il s'agit notamment de FEDAPAY et KKiapay. Nous n'avons finalement pu échanger qu'avec Fedapay, qui a mis à la disposition de l'équipe la documentation.

FedaPay permet d'accepter une variété de méthodes de paiement et de définir celles qui conviennent au projet :

- Cartes de crédit :
 - Visa
 - MasterCard
- MTN Mobile Money
- MOOV Flooz Money

Les modes de paiement sont réparties entre deux catégories en fonction de la manière dont le transfert de fonds a lieu à partir de la méthode de paiement. Avec la redirection, le lien de paiement généré lors du processus de création de la transaction est envoyé à l'utilisateur qui sera redirigé vers une page où il pourra choisir de régler la transaction avec le mode de paiement de son choix.

L'agrégateur disposant déjà d'un accord avec l'ANaTT, nous entendons l'exploiter au démarrage pour éviter de créer d'autres cadres de collaboration redondantes.

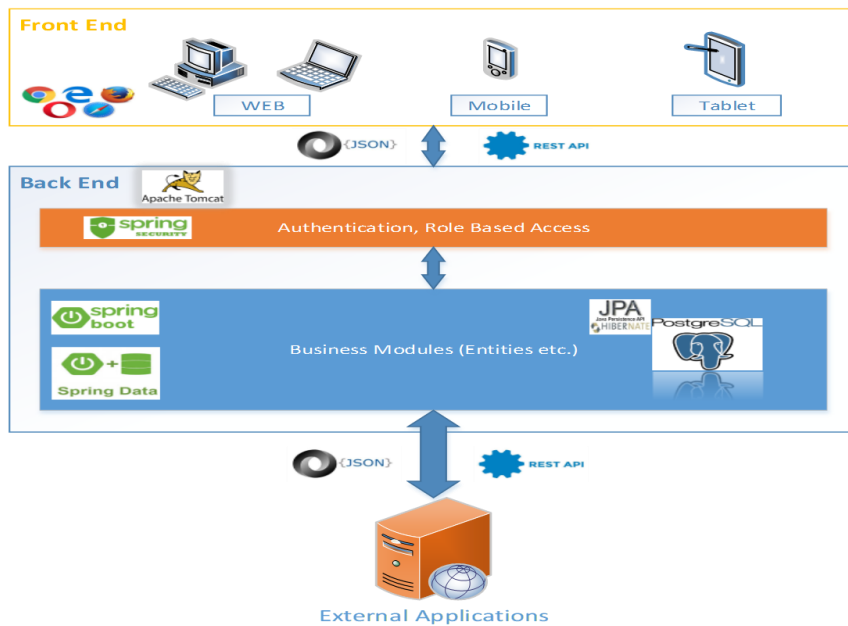
En outre, il faut noter que pour le processus en place, les utilisateurs sont aussi amenés à payer via le compte de l'ANaTT domicilié à la BOA.

Recommandations :

- Intégrer au moins un agrégateur dans la plateforme ;
- Travailler avec la BAO pour le paiement électronique plutôt que les dépôts avec reçu manuels.

4.4 Les mécanismes d'intégration avec les autres acteurs.

La plateforme qui est proposée dans le cadre de ce projet interagit essentiellement en webservices. Et nous avons à cet effet parcourus l'ensemble des acteurs clés disposant d'un système d'information. Il ressort pour la plupart que ces derniers disposent d'un système compatible pour ce mode de communication.



Au Bénin, il existe une plateforme officielle d'interopérabilité via laquelle les acteurs devront échanger : XROAD. Cette plateforme est encadrée juridiquement par le décret n°2020-20 du 18 mars 2020 portant mise en place de la Plateforme d'Interopérabilité XROAD BJ et portant fixation des règles de sa gestion et de son utilisation.

Dans le catalogue CATIS de XROAD, on peut déjà noter que l'ANaTT a plus de 23 services publiés dont la carte de transport (<https://catis.xroad.bj/publicservices/PS00910>) et l'autorisation de transport (<https://catis.xroad.bj/publicservices/PS00911/publicService>). Dans le cadre de ce projet, on pourra exposer des services additionnels notamment les lettres de voitures, les conducteurs actifs, les détails du fret, etc.



Vue d'ensemble des statistiques la plateforme d'interopérabilité à la date de production de ce rapport (<https://xroad.bj/publications/statistiques>).

Les acteurs avec lesquels une intégration via XROAD pourrait être requise sont les suivants :



Douanes



GUICHET UNIQUE
DU COMMERCE EXTÉRIEUR



Païement des Divers frais



ASIN

Sécurisation des transactions
Hébergement de la plateforme



Géolocalisation des cargaisons
en transit ou réexportation



Interfaçage pour les données IFU
Echanges de factures normalisées

Partenaire	Membre de XROAD ?
Guichet Unique du Commerce Extérieur (SEGUB, WEBB FONTAINE)	Oui mais pas pour tous les services liés au transport des marchandises: (https://catis.xroad.bj/publicservices?view=&search=guce)
Port Autonome de Cotonou	Oui, mais pas pour les services « Appelé Camion »
Douane	Oui mais pas pour tous les services liés au transport des marchandises
BENIN CONTROL	Non
Agence des Systèmes d'Information et du Numérique (ASIN)	Oui, mais pas pour les API d'authentification forte.
Agrégateur de Paiement	Non, Accès direct via
Direction Générale des Impôts	Oui

Recommandation. Nous devons nous atteler à rendre disponibles les API de la plateforme SYGFR et implémenter en liaison avec lesdits partenaires les mécanismes d'échanges des données en provenance ou à destination de leurs systèmes respectifs.

5 Autres aspects impactant le projet

5.1 Ressources humaines

Sur le plan des ressources humaines, nous avons constaté que tous les processus que nous devons digitaliser sont gérés dans deux directions à savoir, la Direction des Systèmes d'Information (DSI) pour la partie technique, de la Direction des études, de la réglementation et du contrôle (DERC) ainsi que les annexes régionales pour le métier du fret routier.

5.1.1 De la DSI

Au niveau de la DSI, nous avons deux services dont le service informatique qui a particulièrement focalisé notre attention. Il contient notamment les ressources en charge de la gestion technique des solutions informatiques de l'ANaTT.

Après analyse des compétences de l'équipe et au regard des technologies choisies, des sessions de renforcement de capacité sont requises pour les développeurs. **L'ANaTT gagnerait aussi à recruter deux développeurs seniors et un développeur junior full stack java Spring boot.**

En effet le profil type recherché est présenté dans l'encadré ci-dessous :

Formation : école d'ingénieur ou Bac+5 en informatique

Expérience professionnelle : 2(Junior) à 7 ans (Senior) dans le développement JEE et frameworks Javascript

Compétences : JEE (Spring boot), Javascript / Typescript, Angular , HTML 5 / CSS, PostgreSQL ou autre SGBDR, Bootstrap, API Rest / Json, intérêt pour les problématiques UX/UI et le développement web

Savoir-être : capacité d'analyse, rigueur, autonomie et esprit d'équipe

Les missions principales de ces développeurs seraient d'être garants des bonnes pratiques (fiabilité, robustesse, qualité de code à, de réaliser les développements et les tests associés de contribuer à production de la documentation technique, de réaliser la veille technologique et être force de proposition.

Pour la phase de projet, il est surtout attendues d'elles d'être qu'elles s'approprient les codes sources et les environnements de développement, et qu'elles amorcent les développements relatifs à la résolution des incidents notamment pendant la période de garantie.

5.1.2 De la DERC et des antennes régionales

Pour les équipes de la DERC, on a constaté au niveau central que tout le métier relatif au fret routier est concentré au niveau du Service de la facilitation du fret terrestre. Vu le mode opératoire qu'impose la nouvelle plateforme, nous avons trouvé le sous-effectif. Nous l'avons également trouvé en sous-effectif. Il serait bon de prévoir au moins deux ressources au moins comme agents de traitements à la Direction Générale. Ces dernières pourraient, soit être recyclées en puisant les profils les plus aguerries sur les questions de transport et les renforcer, soit être recrutés. Le cas échéant un profil en logistique et transport international pourrait convenir.

Ces derniers, pourront assister le Chef de Service dans le cadre du traitement des dossiers en ligne, l'une des ressources se spécialisant dans la vérification de la conformité de la répartition des quotas et l'autre dans le traitement des dossiers des autorisations et de carte de transport.

5.2 Aspects Organisationnels

5.2.1 Pendant le projet

Pendant la phase de projet, en plus des ressources techniques à affecter pour le suivi hebdomadaire du projet, il serait bon de mettre en place un comité de suivi impliquant à minima les parties prenantes concernées par les principales intégrations techniques et un syndicat des transporteurs suffisamment représentatif comme personne ressource sur chaque pilote.

Les membres seraient alors des points focaux désignés dans les organismes suivants :

- L'ANaTT ;
- La Direction Générale des Douanes ;
- Le SEGUB ;
- L'ASIN ;
- Le Port Autonome de Cotonou.

Le Comité pourra faire appel aux points focaux de BENIN CONTROL, de WEBBFONTAINE, de la SBIN, de la DGI, d'un syndicat fédérateur des transporteurs et d'un syndicat fédérateur des Commissionnaires en Douane agréés.

Ce Comité sera présidé par les directeurs métier et technique de l'ANaTT avec comme rapporteur le Chef Service de Facilitation de fret.

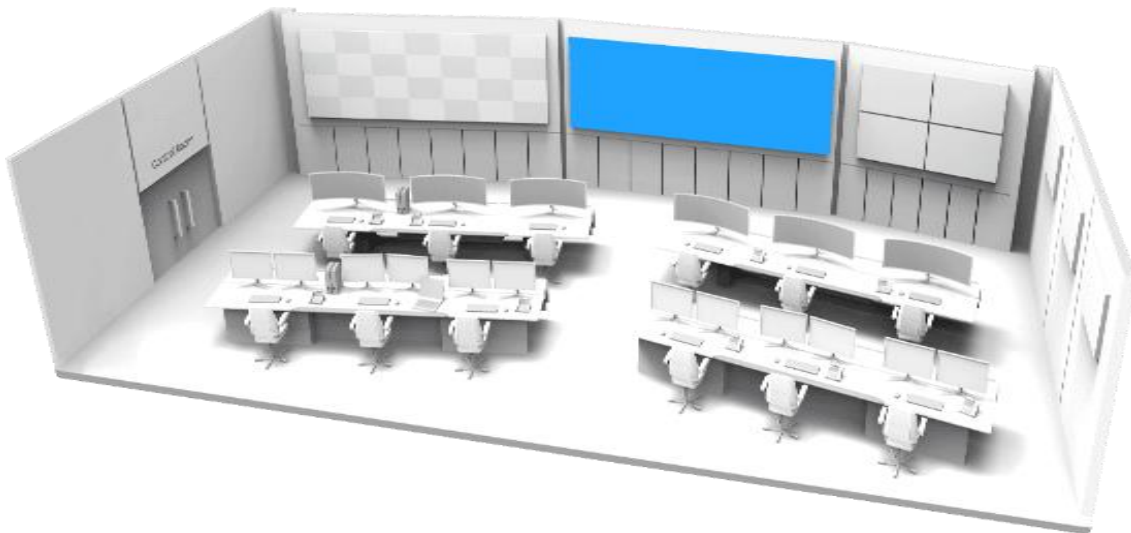
Le Comité pilotage composé des représentants de l'ANaTT et de l'Enabel pourrait être chapeauté par le Directeur Général de l'ANATT comme Président.

5.2.2 En phase d'exploitation :

L'équipe de la DSI devra se doter d'une hotline en charge de la gestion des réclamations des utilisateurs aussi bien interne qu'Externe. Ce dispositif de suivi des réclamations devrait être étendu aux antennes régionales pour assurer une proximité avec les utilisateurs.

L'équipe de développeurs servirait de support de niveau 2, notamment pour gérer les aspects liés aux bug applicatifs et apporter les correctifs ou encore implémenter de nouvelles fonctionnalités visant à optimiser l'utilisation de la plateforme.

De même, au niveau des centres générateurs de fret internationaux (Port, Entrepôts sous-Douane, etc.), il faudrait envisager une centrale de monitoring. Cette dernière permettrait à toutes les parties prenantes intéressées de vérifier le respect des quotas dans le transport du fret.



A minima, on aurait des agents de l'ANaTT et un représentant de chaque partie notamment les bailleurs de fret et les transporteurs des états concernés.

5.2.3 Besoin en équipements pour l'exploitation

Dans le cadre de la mise en place de cette nouvelle plateforme, il faut envisager de doter tous les points opérationnels de l'ANaTT d'équipements informatiques leur permettant de travailler en mode digital. Ainsi, et d'après les estimations réalisées sur la base d'une configuration idéaliste de déploiement de la solution, nous proposons les acquisitions suivantes :

N°	Equipements	Qté	Commentaires ANaTT	Avis de SERVOO
1	Demande d'hébergement de service « Plateforme SYGFR »	01	Serveurs virtuels (DATA Center National) SLA 3 ans	03 serveurs virtuels Nom de domaine à valider par l'ASIN et l'ANaTT SYGFR.gouv.bj
2	Acquisition de portatif (CAT1) Thinkpad ou équivalent Windows 10 Professional /Intel® Core™ i7/ 8 Go RAM /256 Go Disque SSD/ 15.6" FHD + clavier AZERTY + Souris + sacoche	32	Back-office FRET (10)	Il faut dimensionner en tenant compte des 08 annexes. A mon avis prévoir en plus des 10 proposés, 02 par annexe de l'ANaTT 6 back-office (2 LVOI, 2 LVN, 2 Répartition de fret) 3 développeurs/IT 2 PAC

				3 frontières 2 réservés pour la nouvelle Annexe de Savalou
	HP Laserjet MFP 135a – Imprimante Monochrome (10.000 pages/mois)	14	Back-office du siège et annexes	9 annexes 1 back-office métier 1 Salle de monitoring 1 PAC 3 frontières 1 Direction Générale
	Centre de monitoring du SYGFR Suivi de la répartition de fret Suivi des KPI Suivi des demandes de supports Ecrans de supervision de la répartition des quotas de fret et indicateurs de suivi de l'activité, la relation avec toutes les parties prenantes + câble HDM (10m)	03	1/Back office du fret routier / Tour de contrôle de l'activité de facilitation 2/Solution complète à déployer dans le bureau de gestion de fret 3/Solution complète à déployer dans le port (Flux au Port)	Accès Fibre Optique Des écrans 75 pouces (04)
	Tablette 10' / Android 12 + Routeur 4G	50	Centres générateurs de fret	Exploitation pour les sites de l'intérieur avec infrastructure limitée Priorité Fret domestique et formation
	Laptop + Ecran 32' + multiprise + onduleur 600VA + routeur 4G	03	Salle dédiée pour la répartition de fret chez les conseils de chargeur	Chargeurs sélectionnés EMABE, CNUT, CBC

	Laptop + Ecran 32' + multiprise + onduleur 600VA + routeur 4G	03	Point dédié pour la répartition de fret au niveau des PCJ HillaCondji ,Sémè, Malanville)	Postes frontaliers de répartition de fret
--	---	----	--	---

6 Orientations pour la nouvelle plateforme

6.1 Aspects fonctionnels

Après cette phase d'état des lieux, il a été constaté que globalement, sous réserve de intégrations techniques avec les systèmes tiers, la couverture fonctionnelle proposée dans l'offre technique permettrait bien de satisfaire aux besoins des acteurs.

Nous rappelons la couverture fonctionnelle ci-après :



Gestion de l'Offre de Transport

Transporteurs, Agréments, Flottes, Tarifs Légaux,



Gestion de Fret Intérieur

Centres Générateurs de Fret, Génération de la Lettre de Voiture Nationale



Gestion de Fret en Transit

Bailleurs de Fret, Enregistrement des carquois, affectation des véhicules, Génération de la Lettre de Voiture Internationale, Respect des Quotas,



Facturation

Facturation Normalisée des frais de Lettre de Voiture, Calcul des taxes, Webservices pour échanges factures



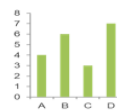
Paiement Mobile

Paiement Mobile, Paiement par carte via agrégateur de paiement, délivrance justificatifs de paiement



Production des documents de transports

LV Nationale, LV Internationale, Autorisations de Transport, Cartes de Transport marchandises et Personnes, etc.



Outils Business Intelligence (BI)

Stats Fret, Tableaux de Bord sur l'activité de transport terrestre



Outils de Sécurité

Gestion des accès, Gestion des Profils, Mots de passe, Authentification Forte, Contrôles documentaires, etc.

Afin de les implémenter un découpage en sprint a été effectués et les équipes se mettront immédiatement au travail pour assurer la réalisation desdites fonctionnalités. Les Sprints sont présentés ci-dessous :

<p>Modèle de base (Sprint0:)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modèle conceptuel de données (MCD) • Modèle Physique (MPD) • Scripts de génération de la base de données 	<p>Utilisateurs (Sprint 1: 1 semaine)</p> <ul style="list-style-type: none"> • création des compte utilisateurs • Contrôle IFU • Authentification forte, (PKI? Double Facteurs? ...) • Gestion des Profils (RBAC) • Gestion des menus par profils • Stratégie de gestion des mots de passe • Gestion des sessions • Gestion des notifications des actions • Journalisation des activités 	<p>Tables de référence (Sprint 1 semaine)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voir liste LANDFREITGHIS • Voir rapport Etat des lieux 	<p>Offre de Transport (Sprint 2: 1 semaine)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestion des Transporteurs • Flottes • Tarifs légaux • Autorisations de transport et transporteurs • Edition et sécurisation des autorisations de transport • Edition et sécurisation des Cartes de Transport 	<p>Conducteurs (Sprint 2: 1 semaine)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enregistrement et maintenance données • Affectation à un moyen de transport • Contrôle des données permis • Confirmation des chargement par le transporteur (y compris Photos)
<p>Baillleurs de fret (Sprint 3: 2 semaines)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enregistrement et maintenance des données • Centres Générateurs de Fret • Déclarations de Fret Intérieur (GUCE, Autres) • Déclarations de fret International (GUCE) 	<p>Transport de Fret (Sprint 3: 2 semaines)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Affectation de fret à un moyen de transport et vice-versa (Proposition, acceptation); • Négocier des couts de fret (Option) • Gestion des quotas pour le fret international • Génération de lettre de Voiture Nationale • Génération de la Lettre Voiture Internationale • Gestion des Modifications • Edition et sécurisation des Lettres de Voitures 	<p>Facturation et Paiement (Sprint 4: 1 semaine)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Génération de la facture normalisée; • Module d'encaissement intégré; • Paiement via agrégateur de paiement (Mobile et cartes) • API REST pour les échanges de factures normalisées avec les systèmes tiers • Edition et sécurisation des factures normalisées • Edition et sécurisation des justificatifs de paiement 	<p>Intégrations (Sprint 5: 2 semaines)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Outils digitaux de contrôle documentaires (QR, etc.) • Intégration avec le système Douanier (Déclarations, BL, T1, etc.) • Intégration GUCE • Intégration avec le système des Impôts (IFU; Factures, ...) • Intégration avec le système de géolocalisation (Tracking GPS) 	<p>Tableaux de bord et statistiques par domaines (Sprint 5: 2 semaines)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transport • Fret • Finances et comptabilité • Exploitation (Activité utilisateurs, performances, etc.)

6.2 Aspects Juridiques

Le transport routier est le mode dominant pour le transport intérieur de marchandises et de voyageurs au Bénin. Il est assuré par un parc automobile sans cesse croissant grâce à l'importation de véhicules d'occasion. Ce parc est vieillissant et son état à l'importation explique la mauvaise qualité du service des transports en général et du transport routier en particulier. Ce qui a pour conséquence la mauvaise tenue des bases de données de ce secteur qui ne sont généralement pas fiables. Conscient des problèmes pressants qui affectent non seulement le sous-secteur routier et le système ferroviaire national, mais également le port, le gouvernement béninois a élaboré une stratégie de développement synthétisée dans un document intitulé Stratégie Sectorielle des Transports 2007-11. Ce document forme également le cadre de la coopération entre le Bénin et ses bailleurs de fonds pour le financement de projets liés aux transports.

Par ailleurs, le corridor béninois est la principale voie d'accès du Niger à la mer. À cet effet, le Niger et le Bénin sont signataires des Conventions relatives aux Transports Routiers Inter-États (TRIE / CEDEAO) et au Transit Routier Inter-État (TIE / CEDEAO). Les 2 pays sont également liés par des accords bilatéraux. C'est le cas des accords relatifs à l'utilisation du port autonome de Cotonou, au transport routier ainsi que plusieurs textes organiques de l'Organisation Commune Bénin-Niger (OCBN).

Le Bénin est également engagé dans le programme régional de facilitation des transports et du transit routier initié par l'UEMOA et la CEDEAO qui ont adopté deux conventions sur le transport :

- la convention Transport inter-Etats (TIE) et ;
- la convention Transit routier inter-Etats de marchandises (TRIE).

Ces conventions, qui ont été signées toutes deux en 1982 et sont entrées en vigueur, définissent les conditions du transport routier entre Etats membres et prévoient le transit sans interruption des marchandises. La CEDEAO a également introduit un système d'assurance automobile commune dénommée Carte Brune. Le système couvre la responsabilité civile et les frais médicaux. En outre, la CEDEAO a adopté le Système douanier d'informations automatisées (SYDONIA) en 1990. Actuellement, la CEDEAO et l'UEMOA ont mis en place des postes

- frontières communs qui permettent entre autres, de résoudre le problème de la différence des horaires de travail aux postes
- frontières adjacents, source de retards dans le transit.

De nombreux accords bilatéraux sur le transport routier international ont également été conclus entre les pays de l'Afrique de l'Ouest. On estime dans la zone de l'UMOEÀ à plus de 100, les accords conclus entre les Etats dans le domaine du transport et le Bénin seul en compte une quinzaine. Le transport routier dans cette sous-région est à 70% réglementé par les accords bilatéraux, les accords sous - régionaux ne représentant que 30% de la réglementation.

On note aussi dans le domaine du transport maritime et toujours dans le cadre des accords bilatéraux, la mise en place d'installations spéciales dans certains ports maritimes d'Afrique de l'Ouest qui desservent des pays enclavés.

Sur le plan national, l'activité de transport routier de marchandises et/ou des voyageurs est réglementée par le décret 79 -109 du 15 mai 1979 réglementant les transports routiers en République Populaire du Bénin. Ledit décret vient en appui de l'arrêté du 24 juillet 1956 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation qui a été complété par le décret n°2011-713 du 21 octobre 2011 portant condition de circulation des véhicules de transport et de préservation du patrimoine routier en République du Bénin.

6.2.1 LES PROTOCOLES ET ACCORDS BILATEREAUX ET MULTILATEREAUX

Depuis le Conseil de l'Entente en 1959 en passant par l'ex CEAO, la CEDEAO, puis l'UEMOA ; la définition de la politique de transport routier en transit repose sur les actes majeurs suivants :

- la Décision A/DEC/20/80 relative au transport dans l'espace CEDEAO ;
- les Protocoles additionnels N°II, relatifs aux politiques sectorielles de l'UEMOA, notamment en ses articles 5 et 8.

Ces deux actes ont permis l'adoption et la mise en œuvre de conventions multilatérales, d'accords, d'arrangements bilatéraux et multilatéraux, de réglementations nationales et d'usages en vue de coordonner, de gérer le transport routier en transit dans ce sous-espace de l'UEMOA. On distingue :

6.2.1.1 Les conventions multilatérales

Les conventions multilatérales en matière de transport en transit couvrent les domaines suivants :

- ✓ le port,
- ✓ le transport terrestre.

Dans le cadre de la CEDEAO

La Décision A/DEC/20/5/80 relative au Programme des Transports de la CEDEAO. L'objectif de ce programme est de promouvoir le développement et l'intégration des infrastructures de transport, harmoniser les réglementations, éliminer les barrières physiques et non physiques entre les Etats membres et désenclaver les pays sans littoral.

Ce programme couvre tous les modes de transport.

a) Au niveau du transport routier : le TIE

La CEDEAO autant que le Conseil de l'Entente, la défunte CEAO, et l'UEMOA, ont tour à tour adopté la Convention n°A/P2/82 portant réglementation des Transports Routiers Inter-Etats (TIE).

Le TIE a pour objet de définir les conditions dans lesquelles doivent s'effectuer les transports routiers Inter – Etats au sein de la CEDEAO. Le but recherché est de :

- supprimer les excès de contrôles routiers ;
- garantir un accès équitable aux cargaisons générées par le commerce extérieur des Etats contractants, harmoniser les dispositions réglementaires relatives au code de la route et des transports ;
- assurer une autonomie suffisante pour l'approvisionnement des pays sans littoral en rapport avec les moyens de transport des pays de transit ;

A cet effet, la Convention TIE prévoit :

- la fixation chaque année d'un quota de véhicules entre pays, autorisés à effectuer le transport Inter – Etats ;
- la fixation de règles de partage du fret entre Etats de transit et pays sans littoral pour les marchandises en transit et celles prises sur le marché local du pays de transit;
- la fixation d'itinéraires ouverts au trafic inter-Etats ;

- la fixation de la charge à l'essieu...

6.2.1.2 Accords douaniers au niveau du transit routier Inter-Etats TRIE

La Convention A/P4/ 5/82 relative au Transit Routier Inter –Etats de Marchandises (TRIE) en tant que régime économique ou suspensif, permet le transport par route de marchandises, en suspension des droits, taxes et prohibitions d'un bureau de douane d'un Etat membre donné vers un bureau de douane d'un autre Etat membre, sous la couverture d'un document unique et sans rupture de charge.

Le TRIE est matérialisé par une déclaration qui permet entre autres de :

- agréer les caractéristiques techniques des moyens de transport ;
- identifier la marchandise, le véhicule, objet du transit ;
- repérer l'itinéraire et les bureaux de passage, frontière, destination ;
- préciser les prescriptions de délai de traversée et autres obligations exigées au conducteur du véhicule ;
- déterminer le champ d'application du régime et de la déclaration du transit (territoire national, plusieurs frontières) ;
- déterminer la responsabilité du principal obligé (Transporteur / Transitaire)
- fixer les procédures en cas de force majeure
- servir de supports statistiques et d'informations en cas d'infractions, de règlement des différends et de coopération douanière.

L'application de la Convention TRIE est réalisée par la Douane et les Chambres consulaires désignées comme cautions nationales pour gérer le Fonds de garantie TRIE, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention TIR.

6.2.1.3 Accord sur l'assurance Transport : la Carte Brune CEDEAO-Le Code CIMA

Protocole A/P1/5/82 portant création d'une Carte Brune CEDEAO, relative à l'assurance responsabilité civile automobile au tiers, obligation est faite au transporteur routier de contracter une assurance au tiers pour couvrir dans les pays membres, les accidents causés par les véhicules. La Carte Brune CEDEAO, fonctionne sur la base d'une caution solidaire entre des compagnies d'assurance agréées.

En plus de la Carte brune CEDEAO, le Code CIMA également en vigueur dans les pays francophones de l'Afrique de l'Ouest et du Centre est venu renforcer l'assurance des transports.

L'avantage du Code CIMA par rapport à la Carte Brune CEDEAO réside dans le fait qu'il assure à la fois le véhicule, le personnel roulant et les passagers.

6.2.1.4 Au niveau de la coordination des Transports

Un ensemble de structures politiques, administratives et opérationnelles a été institué pour faciliter la coordination des transports ; il s'agit de :

- Le Comité Supérieur des Transports Terrestres (CSTT)

Par décision C/Déc.7/12/ 88 du 06/12/88, le CSTT a été intégré au secrétariat exécutif de la CEDEAO.

Structure décisionnelle au niveau ministériel responsable en matière de législation routière et de réglementation des transports terrestres.

- L'Union des Transporteurs Routiers de l'Afrique de l'Ouest (UTRAO)

Structure issue des syndicats de transporteurs routiers, elle joue un rôle important dans la promotion de la libre circulation de personnes et des biens. Ainsi sous sa pression, des actes suivants ont été adoptés :

- Résolution C/RES/4/5/90, relative à la réduction des postes de contrôles dans les Etats membres.

6.2.1.5 Les régimes de faveur des produits du Cru

La décision A/DEC.8/5/79 du 29 mai 1979 (J.O. CEDEAO n°1) relative à la libéralisation totale du commerce des produits du cru à compter de novembre 1979, favorise la libre circulation sur tout le territoire communautaire des produits du cru sans formalités douanières spécifiques.

De tout ce qui précède on peut souligner que dans le cadre de ses activités, la CEDEAO se préoccupe de mettre en place des mécanismes en vue de renforcer et d'améliorer le système de transport et transit à travers :

- une coopération renforcée entre la carte brune CEDEAO et le Code CIMA ;
- la Carte Brune CEDEAO (assurance des véhicules) ;
- les cautions nationales dans le cadre du fonds de garantie régional TRIE.

Dans le cadre de l'UEMOA

Trois actes majeurs caractérisent la politique des transports routiers et de transit dans le cadre de l'UEMOA en plus de l'adoption de la politique définie par la CEDEAO.

a) Le régime de faveur du transport des produits du cru

La décision du 1er juillet 1996 a institué un régime de faveur relative à la libéralisation totale du commerce et du transport des produits du cru édicté antérieurement par la CEDEAO par la décision A/DEC.8/5/79 du 29 mai 1979 (J.O CEDEAO N° 1) et entrée en vigueur depuis novembre 1979 ;

b) La Recommandation N° 04/97/CM relative à la mise en œuvre d'un programme d'Actions commune dans les domaines des infrastructures et des transports routiers au sein de l'UEMOA.

c) Le Règlement UEMOA N°09/2001/CM/UEMOA et son Annexe du 26/11/01 portant Code des Douanes Livre I :

- Cadres Organisationnels,
- Procédures et,
- Régimes Douaniers.

En matière de Transit international, le texte stipule entre autres que « Le régime de transit routier entre un Etat membre de l'Union et le territoire douanier d'un Etat membre de la CEDEAO est celui en vigueur au sein de la CEDEAO ».

Par ailleurs, Ce Règlement supprime les formalités du TRIE entre les Etats membres de L'UEMOA. En d'autres termes, le TRIE demeure d'application entre un Etat UEMOA et un Etat de la CEDEAO.

Concernant La Recommandation N° 04/97/CM, le programme d'Actions communes que les Etats membres sont invités à mettre en œuvre s'articule notamment autour des axes suivants touchant au Transit notamment :

- La création des Comités de Facilitation des Transports dans les Etats membres ;
- La Création de Postes de Contrôle juxtaposé aux frontières ;
- La mise en œuvre d'un Observatoire de Pratiques Anormales en coopération avec la CEDEAO, le CILSS et le Réseau de l'Entreprise en Afrique de l'Ouest (REAO) ; sur financement Banque Mondiale et Union Européenne ;
- L'instauration d'un Document de Dédouanement Unique.

6.2.2 Accords Bilatéraux

6.2.2.1 Stipulations des textes

La recherche d'une application idoine des conventions TIE, TRIE, Carte Brune CEDEAO ; la prise en compte d'autres conventions internationales de référence et des rapports de bon voisinage ainsi que d'autres considérations souvent inavouées, ont conduit à une multiplication d'accords et arrangements bilatéraux consécutifs qui ont produit des effets parfois contradictoires dans l'ensemble, quand les réglementations nationales ont pris le relais desdits accords parce qu'ils ont contribué au renforcement du protectionnisme exacerbé des Etats, des administrations et des opérateurs. Il s'agit essentiellement de :

6.2.2.2 Accords routiers

D'une manière générale, les accords définissent et réglementent

- les normes de circulation routière ;
- les caractéristiques techniques des véhicules ;
- les itinéraires de transit ;
- l'interdiction du transport routier de Cabotage ;
- les quotas de répartition du fret avec les clés et les mécanismes de gestion par des bureaux de fret ou des conseils de chargeurs

Ces accords routiers s'apparentent plus à la Convention TIE.

6.2.2.3 Accords ferroviaires bilatéraux

Transport International par Fer (TIF) Le TIF définit :

- les modalités de fonctionnement du réseau entre pays concernés ;
- les règles et procédures de transit sur l'un ou l'autre territoire.

On distingue les axes :

- Abidjan – Ouagadougou – Kaya
- Dakar – Bamako
- Cotonou – Parakou (fer) puis Parakou – Niamey (route)

6.2.2.4 Accords maritimes et portuaires

Signés au profit des pays sans littoral maritime et renforcés par une mise en application concurrentielle et compétitive des communautés portuaires ; en général, ils définissent :

- l'octroi de concession et les facilités portuaires ;
- les principes pour l'exploitation des espaces et installations de stockage ;
- les tarifs préférentiels, les délais de franchise par rapport au régime de droit commun ;
- les avantages fiscaux ;
- l'accès des véhicules et du personnel roulant dans l'enceinte portuaire
- l'exploitation logistique des corridors de transit.

6.2.3 Accords, arrangements bilatéraux et multilatéraux entre les pays de L'UEMOA

Tableau 1 : Accords, arrangements bilatéraux et multilatéraux entre le Bénin et les autres pays de L'UEMOA

	BENIN	BURKINA FASO	COTE D'IVOIRE	GUINEE BISSAU	MALI	NIGER	TOGO	SENEGAL
BENIN		AR, AP, AT, AM	AR, AP, AT, AM	AT	AR, AP, AT, AM	AR, AP, AT, AM, AF	AR, AT	AR, AT
BURKINA FASO	AR, AP, AT, AM							
COTE D'IVOIRE	AR, AP, AT, AM							
GUINEE BISSAU	AT							
MALI	AR, AP, AT, AM							
NIGER	AR, AP, AT, AM, AF							

TOGO	AR, AT							
SENEGAL	AR, AT							

AR : Accord Routier / AF : Accord Ferroviaire / AP : Accord Portuaire / AM : Accord Maritime /AT : Accord de Transit

6.2.4 LA REGLEMENTATION NATIONALE EN REPUBLIQUE DU BENIN

A ce jour, le transport routier au Bénin est réglementé par :

- le décret 79-109 du 15 mai 1979 ; ledit décret est appuyé par l'arrêté du 24 juillet 1956 qui porte sur la réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation ;
- le décret n°2011-713 du 21 octobre 2011 qui détermine les conditions de circulation des véhicules de transport de marchandises et/ou de personnes ainsi que les mesures visant à la préservation du patrimoine routier.

Une analyse approfondie desdits textes permet de constater que les conditions d'exercice et d'accès à la profession de transporteurs routiers et d'auxiliaire de transport routier au Bénin n'est pas suffisamment réglementé malgré l'existence d'un dispositif mis en place pour la gestion du fret terrestre et la limitation de l'âge d'importation des camions, l'exigence des documents de transport tels que l'autorisation des transports, la licence d'exploitation, la lettre des voitures etc... En plus, ces textes n'intègrent presque pas ce qui a été édité comme règles ou normes dans l'espace de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africain (UEMOA).

Toutefois, la République du Bénin est engagée dans seize (16) protocoles d'accord qui réglementent et structurent la chaîne logistique de transport des marchandises et le transit. Ces protocoles traitent des questions dont la teneur est donnée ci-dessus :

1. La Facilités portuaires maritimes : application de dispositions relatives à l'octroi des concessions portuaires, aux conditions sur les facilités de stockage, aux avantages tarifaires et fiscaux, aux formalités et procédures portuaires, aux conditions d'accès au port par les véhicules et leur personnel, aux délais et coûts de passage, à la compétitivité et aux statistiques portuaires ; dans le cadre du transit des pays sans littoral, en particulier (Communauté portuaire).

2. Les itinéraires et Facilités de transit : désignation des itinéraires sur les territoires respectifs, mise à disposition de facilités relatives au trafic, répartition des coûts de construction, d'entretien et de réparations des voies de communication.

3. Le contrôle douanier: administration au contrôle douanier du trafic le long des corridors, dispositions générales instituant les règles concernant notamment les droits et taxes, la garantie douanière, le scellement et le plombage des unités de transport, et qui spécifient les itinéraires de transit et les bureaux de douanes dans chaque pays, les formalités à accomplir, les règles d'assistance mutuelle administratives et autres facilités relevant de la compétence de l'Administration des douanes.

4. Documentation et Procédures : application de dispositions relatives aux documents à utiliser dans le cadre de l'accord et aux normes et documents internationaux qui s'appliquent au commerce et au transport de transit dans les pays ; application de dispositions relatives aux procédures à suivre dans le cadre d'autres protocoles.

5. Transport par route des marchandises en transit : application de dispositions relatives aux différents aspects du trafic de transit lié au transport et transit par route, au code de la route, aux caractéristiques techniques et à la visite technique des véhicules routiers, au contrat de transport et à la responsabilité du transporteur routier (contrats type : produits sensibles, animaux vivants ; marchandises stratégiques etc..).

Annexes au protocole : application de dispositions relatives au Transport Multimodal et au transport par Chemin de fer de marchandises en transit (cas du Burkina Faso/Côte d'Ivoire, du Mali/Sénégal et du Niger/ Bénin, ...).

6. Traitement des marchandises dangereuses : application de dispositions particulières à la manutention, au stockage et leur transport de transit des matières, substances et objets, que les recommandations et usages internationaux adoptés classent parmi les marchandises dangereuses.

7. Facilités à l'égard du personnel roulant des agences de transit : application des dispositions relatives à l'octroi de facilités et aux mesures à prendre pour rendre opérationnelles et efficaces la gestion et la conduite du trafic de transit, pour un mouvement rapide et fluide dudit trafic sur les corridors.

8. Assurance de la responsabilité civile automobile : application de dispositions relatives à l'établissement d'un système international d'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile, permettant aux transporteurs routiers et aux autres automobilistes de chaque pays, d'être assurés de façon appropriée contre les risques de responsabilité civile lorsqu'ils circulent sur les territoires des autres pays (Carte Brune CEDEAO, Code CIMA).

Annexe au protocole : assurance des marchandises transportées. Application de dispositions pour faciliter et sécuriser le Transport Multimodal, le transport de bout en bout des marchandises (Projet communautaire)

9. Régime de faveur concédé au transport des produits agroalimentaires et pastoraux : application de dispositions relatives aux contrôles routiers et frontaliers, limités aux contrôles vétérinaire, sanitaire et phytosanitaire ; à la spécialisation des véhicules, au convoyage des animaux vivants, au contrat - type de transport de ces produits, au contrat d'assurance. Ces dispositions mettent l'accent sur l'indemnisation du propriétaire des produits par rapport à un retard de livraison, à une dépréciation des produits due aux tracasseries administratives, aux conditionnements et à l'emballage (CEDEAO et UEMOA).

10. Fonds Spéciaux Communautaires pour le financement du système de transport et transit routiers : application de dispositions relatives aux prélèvements de taxes, de redevances, de cotisations agréées par l'Autorité de Coordination; à l'utilisation de tout ou partie de ce prélèvement pour l'approvisionnement des Fonds spéciaux communautaires pour le financement dans le temps et dans l'espace de : l'entretien et la réparation des voies de communication (corridors de transit), de cautionnement pour le renouvellement du parc des véhicules de marchandises, le fonctionnement des cautions nationales, l'administration de la coordination et le suivi.

11. Organisation et réglementation spécifique du travail : application de dispositions relatives à l'organisation des syndicats de transporteurs routiers, de chauffeurs routiers, d'utilisateurs de transport routier par rapport au droit de travail (avantages sociaux, obligations, heures de travail,

infractions, sanctions et pénalités, grève, etc.), aux cotisations, à l'information et à la formation, au respect d'un code de conduite professionnel communautaire, à l'utilisation d'un guide pratique pour le transport et le transit.

12. Concurrence, Compétitivité et Transparence : application de dispositions relatives à l'instauration et à la définition des conditions de prise en compte de la libéralisation du secteur des transports routiers sur les corridors de transit ; au regard des principes de concurrence, de compétitivité et de la transparence ; à l'utilisation adaptée des mécanismes de mise en œuvre de chaînes logistiques de transport et du Transport Multimodal.

13. Information, Statistique et base de données du transport et du transit : dispositions relatives à la mise à disposition des décideurs publics et organismes, des prestataires et d'utilisateurs de services de transport de données qualitatives et quantitatives sur les trafics inter-Etats et de transit ; par l'intermédiaire des observatoires nationaux et internationaux de transport ; de Bourses de Fret dûment agréées par l'Autorité de Coordination (Conseil Supérieur des Transports terrestres/ CEDEAO).

14. Formation des intervenants du transport et du transit : mise en place de dispositions uniformisées et harmonisées favorisant la réalisation d'ateliers, de séminaires et d'actions diverses d'information et de formation des transporteurs, chauffeurs, administrateurs de contrôle et de suivi des trafics, chargeurs, convoyeurs, opérateurs portuaires et de transit etc. ; sur les règles, mécanismes de maîtrise du transport ; à travers les corridors de transport.

15. Coopération sous - régionale en matière de transport et de transit : application de dispositions favorisant et déterminant les relations de coopération et/ou collaboration au niveau : institutionnel, administratif, structurel et opérationnel avec tous les intervenants organisés de la fonction transport et transit ; impliqués dans la mise en œuvre adéquate (Comité de facilitation des transports). Par ailleurs l'accent sera mis sur la promotion de projets de transport à caractère d'intégration régionale tels que le Système de Grille Plombé (SGP), l'Observatoire des Pratiques Anormales sur le Franchissement des Frontières.

16. Infrastructures et équipement : application de dispositions permettant la réalisation d'infrastructures de transport communautaires, les équipements communautaires, de mécanisme de leur financement, de leur entretien et réparation, de la supervision supranationale de leur fonctionnement en réseau par l'Autorité de Coordination ; en vue de favoriser la fluidité du trafic sur tous les corridors (Projets communautaires).

En résumé, la définition de la politique de transport routier en transit repose sur les actes majeurs suivants :

- la Décision A/DEC/20/80 relative au transport dans l'espace CEDEAO ;
- les Protocoles additionnels N°II, relatifs aux politiques sectorielles de l'UEMOA, notamment en ses articles 5 et 8.

Ces deux actes ont permis l'adoption et la mise en œuvre des conventions multilatérales, d'accords, d'arrangements bilatéraux et multilatéraux, de réglementations nationales et d'usages en vue de coordonner, de gérer le transport routier en transit dans ce sous-espace de l'UEMOA.

Sur le plan national, l'activité de transport routier de marchandises et/ou des voyageurs est réglementée par le décret 79 -109 du 15 mai 1979 réglementant les transports routiers en République Populaire du Bénin. Ledit décret vient en appui de l'arrêté du 24 juillet 1956 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation qui est complété par le décret n°2011-713 du 21 octobre 2011 portant condition de circulation des véhicules de transport et de préservation du patrimoine routier en République du Bénin.

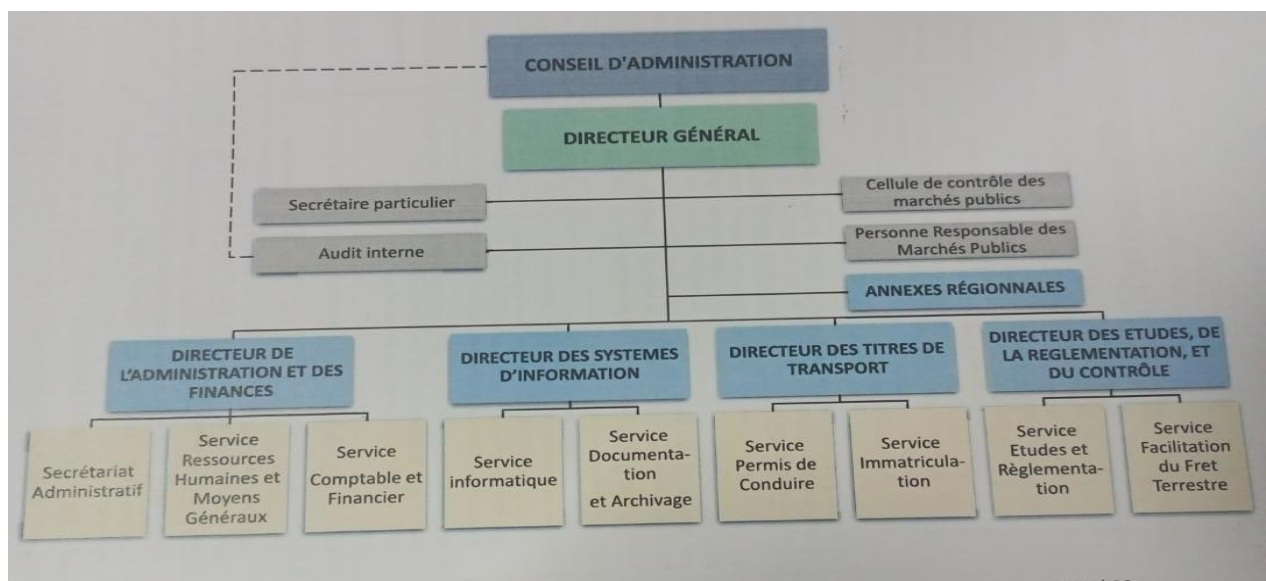
Toutefois, aujourd'hui, l'évolution du monde des transports de marchandises et la généralisation de l'usage des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) nécessite un aménagement intégré du territoire mais aussi une réglementation dans le secteur des transports en général et celui des transports routier en particulier en République du Bénin, adaptée au nouvel environnement et une formation permanente des transporteurs car l'apparition du numérique et l'exploitation des données révolutionnent les habitudes du monde des transports.

Enfin et en guise de recommandation, les textes et règlements du secteur des transports en général et ceux du secteur des transports terrestres des biens et/ou des personnes de la République du Bénin sont obsolètes et doivent être mis à jour en les adaptant à la réglementation sous - régionale de l'UMOA et de la CEDEAO.

7 Annexes

7.1 Fiches de présence

7.2 Organigramme ANaTT



7.3 Autorisation de transport

7.4 Cartes de transport

VISITES TECHNIQUES PÉRIODIQUES PASSÉES	
A _____ Le _____ Valable jusqu'au _____ Signature _____	A _____ Le _____ Valable jusqu'au _____ Signature _____
A _____ Le _____ Valable jusqu'au _____ Signature _____	A _____ Le _____ Valable jusqu'au _____ Signature _____
A _____ Le _____ Valable jusqu'au _____ Signature _____	A _____ Le _____ Valable jusqu'au _____ Signature _____
A _____ Le _____ Valable jusqu'au _____ Signature _____	A _____ Le _____ Valable jusqu'au _____ Signature _____

REPUBLIQUE DU BENIN
Ministère des Infrastructures et des Transports
Agence Nationale des Transports Terrestres
B.P : 1230 COTONOU Tel : 21 319 102

ENREGISTREMENT
REGISTRATION

N° _____
Date _____

**CARTE NATIONALE D'AUTORISATION
DE TRANSPORT PUBLIC DE MARCHANDISES**

Nom (Raison sociale) : ETS MAYA ALIOU ET FILS / MAYA ALIOU
 Adresse : L. KOTI BRANI P. ABENO

Genre : SEMI-REMORQUE
 Marque : TRAILER
 Type : SDP27 877.4
 N° Série : WCRDP02000020404
 N° Minéralogique : 99 0615 33
 Poids à vide : 8400 C.U. 23500
 Poids Total en kg : 32000
 Date : 19/10/2021 signature _____

VALIDITE EXPIRANT LE 19/10/2022 DE CHAQUE ANNEE
 SAUF REVALIDATION CI-APRES
Pour le Ministère en charge des Infrastructures et des Transports et par délégation,
 le Directeur Général de l'Agence Nationale des Transports Terrestres

VISITES TECHNIQUES PÉRIODIQUES PASSÉES DANS LES ÉTATS QUI ONT AUTORISÉ LA CIRCULATION DU VÉHICULE TECHNICAL PERIODICAL INSPECTIONS IN WHERE CIRCULATION OF THE VEHICLE IS AUTHORIZED	
A In _____ Le On _____ Valable jusqu'au _____ Valid Until _____ Visa _____ Signature _____	A In _____ Le On _____ Valable jusqu'au _____ Valid Until _____ Visa _____ Signature _____
A In _____ Le On _____ Valable jusqu'au _____ Valid Until _____ Visa _____ Signature _____	A In _____ Le On _____ Valable jusqu'au _____ Valid Until _____ Visa _____ Signature _____
A In _____ Le On _____ Valable jusqu'au _____ Valid Until _____ Visa _____ Signature _____	A In _____ Le On _____ Valable jusqu'au _____ Valid Until _____ Visa _____ Signature _____
A In _____ Le On _____ Valable jusqu'au _____ Valid Until _____ Visa _____ Signature _____	A In _____ Le On _____ Valable jusqu'au _____ Valid Until _____ Visa _____ Signature _____

REPUBLIQUE DU BENIN
Ministère des Infrastructures et des Transports
Agence Nationale des Transports Terrestres
B.P : 1230 COTONOU Tel : 21 319 102

ENREGISTREMENT
REGISTRATION

N° _____
Date _____

**CARTE INTERNATIONALE D'AUTORISATION
DE TRANSPORT PUBLIC DE MARCHANDISES
INTERNATIONAL CARD FOR THE AUTHORIZATION
OF PUBLIC TRANSPORT OF GOODS**

Nom (Raison sociale) : ETS MAYA ALIOU ET FILS / MAYA ALIOU
 Name (corporate body) _____
 Adresse : L. KOTI BRANI P. ABENO
 Address _____

Genre : SEMI-REMORQUE
 Type _____
 Marque : TRAILER
 Make _____
 Type Model : SDP27 877.4
 N° Série : WCRDP02000020404
 Motor Number _____
 N° Minéralogique : 99 0615 33
 Licence Number _____
 Poids à vide : 8400 C.U. 23500
 Net Weight _____
 Poids Total en kg : 32000
 Net Weight _____
 Date : 19/10/2021 Visa du Chef de Service
 Date _____ signature _____

VALIDITE EXPIRANT LE 19/10/2022 DE CHAQUE ANNEE SAUF REVALIDATION CI-APRES
 DATE OF EXPIRATION 19/10/2022 OF EACH YEAR UNLESS REVALIDATED OR RENEWED
Pour le Ministère en charge des Infrastructures et des Transports et par délégation,
 le Directeur Général de l'Agence Nationale des Transports Terrestres

7.5 Lettre de Voiture Internationale

0009201

Exemplaire (578)
Copy for Transport Dept.

REPUBLIQUE DU BENIN
MINISTRE DELEGUE AL PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE
CHARGE DES TRANSPORTS TERRESTRES
DES TRANSPORTS AERIENS ET DES TRAVAUX PUBLICS
DIRECTION GENERALE DES TRANSPORTS TERRESTRES
SERVICE DE LA GESTION DU FRET
BP 1230 - TEL: (21 31) 21 91 / (21 31) 14 44
COTONOU - (REP. DU BENIN)

**CEDEAO
ECOWAS**

**LETTRÉ DE VOITURE INTERNATIONALE
WAYBILL**

N° du
N° Date

EXPÉDITEUR - SENDER

Nom
Name :
Adresse :
Adress
Pays :
Country

Nom / Name :
Adresse / Address :
Pays / Country :
Carte de Transport / Transport card N° :
Véhicule / Registration N° : - C. U. Carrying capacity
Conducteur / Driver :
Itinéraire/ Route :
Départ le Arrivée le
Date of departure Date of arrival

EXPÉDITION / SENDING		LIU D'EXPÉDITION	NATURE DE LA MARCHANDISE	POIDS	CUBAGE	DESTINATAIRE	DESTINATION	OBSERVATIONS
NUMERO NUMBER	VEHICULE	DATE	PLACE OF DEPARTURE	DESCRIPTION OF GOODS	GROSS WEIGHT, KG	VOLUME M ³	CONSIGNEE	

Assurance Marchandises Goods Insurance		VISAS - SIGNATURES		Prix de transport	Poids	Distance	Tarif	Prix
		Expéditeur - Sender		Carriages charges	Weigh	Distance	Rate	Price
		Transporteur - Carrier		Taxes diverses Other charges				
		Destinataire - Consignée						
		Réception des Marchandises						
		Goods recieved - Date :						
				TOTAL A PAYER TOTAL TO BE PAID :				

7.6 Lettre de Voiture Nationale

0013952

REPUBLIQUE DU BENIN
MINISTRE DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORTS
AGENCE NATIONALE DES TRANSPORTS TERRESTRES
01 B.P. 1230 - TEL : (00229) 21 31 39 98 / 21 31 01 91
Fax (00229) 21 31 01 33 E-mail : anattbenin@gmail.com
www.anattbenin.bj

LETTRÉ DE VOITURE NATIONALE

Prix 1000F

POSTE DE

N° Véhicule	Produit Transporté	Lieu de Chargement	Lieu de Déchargement	Tonnage ou volume Chargé	OBSERVATIONS

Vu
L'Agent de l'ANaTT

À le 20.....
Ont signé,
Le transporteur ou son représentant.

Le donneur d'ordre ou son représentant.

7.7 Textes juridiques

Voir avec Compilation envoyée par ANaTT (Clé usb ??).

7.8 Documentation XROAD, interopérabilité.

7.9 Documentation FEDAPAY paiement électronique

7.10 Documentation DGI IFU

7.11 Documentation DGI Facture normalisée

7.12 Liste des tables de référence