



COMMISSION EXPLOITATION ET TECHNOLOGIES

UPAP/CET/GCL/01/2026 – Doc N°2

TASK FORCE UPAP-AFRAA (PATF)

20 JANVIER 2026 (MODE VIRTUEL) HEURE : 09H00 (TU)

RAPPORT D'ACTIVITES DU GROUPE DE REFLEXION SUR LE TRANSPORT EN AFRIQUE (GRT)

Objet Rapport d'activités du Groupe de réflexion sur le Transport en Afrique	Références/alinéas
Décisions attendues <ul style="list-style-type: none">• Adopter le rapport.• Formuler des recommandations au Groupe de travail sur la chaîne logistique.	

1. INTRODUCTION

Le Groupe de réflexion sur le Transport en Afrique (GRT) a été créé en 2024 à la suite de l'atelier régional sur le Transport, tenu en décembre 2023 à Arusha, en Tanzanie, et a poursuivi ses activités au cours de l'exercice financier 2025/2026. L'objectif principal du GRT est d'améliorer les performances du Transport (Etape 2) en Afrique, ainsi que de favoriser la création de plateformes régionales de Transport afin de garantir l'efficacité du transport international du courrier.

Le Groupe de réflexion sur le Transport (GRT) est composé d'experts en Transport de dix (10) opérateurs désignés (OD), de deux (2) experts en Transport de l'UPU et de deux (2) représentants de l'UPAP. Les OD de l'équipe sont **l'Afrique du Sud, le Botswana, le Cameroun, la Côte d'Ivoire, l'Ethiopie, le Ghana, le Kenya, le Rwanda, la Tanzanie et le Togo.**

Le GRT organise des réunions pour discuter des questions relatives au transport du courrier international en Afrique et participe également à des webinaires sur le Transport organisés par l'Unité sur le Transport de

l'UPU en collaboration avec des parties prenantes mondiales. Quatre (4) réunions du GRT ont eu lieu en juillet, août, octobre et décembre 2025, et plusieurs activités ont été mises en œuvre.

Les réunions ont été organisées afin d'évaluer les progrès concrets réalisés en matière de développement des hubs régionaux, de réalisation des indicateurs clés de performance convenus, de planification d'urgence pour le système de contrôle des importations 2 (ICS2), de renforcement des transits ouverts et fermés, d'amélioration de la conformité et d'accélération de la transition vers le transport sans papier. Les réunions ont également porté sur l'utilisation opérationnelle des outils numériques liés au Transport, ainsi que sur les tableaux de bord de suivi.

2. 2. TENDANCES ET CONFORMITE EN MATIERE DE TRANSPORT REGIONAL

2.1 Système de contrôle des importations 2 (ICS2)

Lors des réunions du GRT le BI fournit des mises à jour sur l'état du transbordement et du transit via l'Union européenne (UE). En moyenne, les données de l'UPU montrent que plus de **45 %** du courrier en provenance d'Afrique continue de transiter par l'UE via des transporteurs mondiaux conformes à l'ICS2, y compris pour les flux intra-africains. Si cela garantit la conformité, il met en évidence la dépendance aux réseaux externes. Les administrations postales ont été encouragées à renforcer leurs connexions régionales afin de réduire leur dépendance et d'accroître leur autonomie opérationnelle en Afrique. Il est donc essentiel que les opérateurs désignés africains élaborent des plans d'urgence pour contourner l'UE, au cas où leur courrier rencontrerait des difficultés à se conformer aux exigences de transit du système de contrôle des importations 2 (ICS2) version 2.

2.2 Conformité des données

Au cours des réunions du GRT, le BI fait le point sur la conformité des données relatives au transport du courrier pour les membres du GRT. L'accent est mis sur la nécessité pour les membres d'accorder la priorité à l'amélioration de la qualité des données, en particulier pour les messages PREDES et CARDIT, ainsi qu'à l'exactitude des informations de vol, dans le cadre de leurs efforts plus larges en matière de conformité. Les questions de conformité liées à l'incomplétude des rapports d'événements et à l'exactitude des données demeurent des priorités pour les OD africains. Les administrations postales qui aspirent à devenir des hubs régionaux doivent combler ces lacunes pour être éligibles.

2.3 Tableau de bord QCS pour le transport de données volumineuses

L'IB a réexaminé les fonctionnalités du tableau de bord de transport IQRS pour les OD participants, qui fournit un aperçu détaillé des flux de transport et des performances EDI et peut être utilisé comme outil standard pour la surveillance et la planification opérationnelle.

Au cours de la réunion d'octobre 2025, une démonstration en direct a été organisée sur les fonctionnalités de suivi des transports disponibles dans le système IQRS, en mettant l'accent sur le suivi des expéditions, la numérisation des réceptacles (suivi des expéditions et des performances de numérisation) et l'analyse du tableau de bord des transports. Les membres ont appris à accéder aux fichiers plats et à les interpréter afin d'évaluer les performances des expéditions et d'identifier les goulots d'étranglement opérationnels. Les systèmes EMS SMARTCARDIT et RESDIT ont également fait l'objet d'une démonstration, mettant en évidence la manière de les utiliser efficacement pour suivre les événements liés au transport et améliorer la coordination entre les transporteurs.

Les membres ont été vivement encouragés à intégrer ces outils dans leurs activités quotidiennes et à les utiliser activement pour analyser les résultats et collaborer avec leurs partenaires, ce qui a renforcé la visibilité et a permis de garantir la mise en œuvre rapide de mesures correctives afin d'améliorer les performances.

3. PLATEFORMES REGIONALES DE TRANSPORT

Les membres du GRT ont convenu que des plateformes régionales de Transport seraient créées dans les pays suivants : **l'Éthiopie, l'Afrique du Sud, le Togo et le Kenya**. Il a été souligné que la qualité des services de transport et de transit devait être optimale afin de garantir que les services fournis par les plateformes régionales répondent aux attentes des partenaires.

Les membres du Groupe de réflexion sur le Transport (GRT) ont été chargés d'évaluer leurs données de transport et d'apporter des améliorations dans les domaines où ils accusent un retard afin de garantir l'atteinte de tous les indicateurs clés de performance (ICP) requis pour les plateformes régionales de Transport.

Les ICP à respecter sont les suivants :

N° d'ordre	Indicateurs clés de performance	Cibles
1.	Objectifs de couverture du réseau basés sur les besoins spécifiques à la région	1 à 2 liaisons régulières directes ou indirectes vers l'Europe et les régions arabes
2.	Certification UPU sur les normes S58 et S59	Niveau de certification : or, argent ou bronze

3.	Flux de messages EDI et conformité i. CARDIT vs RESDIT (flux sortant) ii. PRECON vs PREDES (flux sortant) iii. CARDIT vs PREDES (flux sortant) iv. RESCON vs PRECON Flux entrant) v. RESCON vs RESDES (flux entrant)	>=85% >=85% >=90% >=85% >=85%
4.	Disponibilité du bureau de douane	Pendant les heures d'ouverture
5.	FPSC signés (SLA) - opérateurs clés (par volume ou importance pour la région)	>=90%
6.	Publication du tarif de transit dans le Recueil de transit de l'UPU	100%
7.	Participation à un accord de partenariat régional (OD de la région)	>=90%
8.	Satisfaction client (I-Care et GCSS) - réclamations clients	<=5% ou moins
9.	Satisfaction client (I-Care & GCSS) - résolution sous 10 jours	>=90%

L'évaluation de l'état de préparation des quatre hubs régionaux potentiels, sur la base des indicateurs clés de performance, a montré que les progrès sont lents et que des efforts supplémentaires doivent être consentis pour garantir que tous les bureaux de distribution soient éligibles à devenir des hubs postaux régionaux. L'état de préparation de tous les bureaux de distribution en matière d'EDI, ainsi que la volonté des transporteurs de soutenir cette initiative, reste essentiel. Le Togo travaille à la préparation de sa principale compagnie aérienne, ASKY, à l'EAD. Parmi les quatre hubs désignés, seuls l'Éthiopie et le Togo sont activement engagés dans l'amélioration des données et de la visibilité de l'EDI.

Le Kenya et le Togo ont obtenu la certification de conformité aux normes de sécurité S58 et S59, tandis que l'Éthiopie et l'Afrique du Sud travaillent actuellement à la certification de sécurité de leurs installations critiques.

Le Kenya ne participe pas activement aux réunions, ce qui complique l'évaluation des progrès accomplis. La participation limitée des autres membres du GRT compromet directement le calendrier du projet. Si cette situation persiste, le BI a clairement indiqué que d'autres solutions pourraient être envisagées, avec le Nigeria, le Ghana et d'autres pays qui pourraient souhaiter coopérer et fournir de meilleures infrastructures à la région.

4. EXIGENCES DES ETATS-UNIS EN MATIERE DE DROITS D'IMPORTATION POUR LE COURRIER POSTAL

Depuis la publication, en juillet 2025, du décret américain suspendant le traitement de minimis en franchise de droits pour tous les pays, les opérateurs désignés doivent se conformer à ce décret lorsqu'ils envoient du courrier aux États-Unis d'Amérique. À compter du 29 août 2025, **toutes les marchandises entrant aux**

États-Unis sont soumises à des droits de douane, à l'exception des documents et des cadeaux d'une valeur inférieure à 100 dollars américains.

Pendant la période de transition (du 29 août 2025 au 28 février 2026), deux modèles de perception des droits seront applicables : soit une redevance forfaitaire par article (de 80 à 200 dollars américains selon l'origine), soit des droits ad valorem. Après février 2026, seuls les droits ad valorem demeureront en vigueur. Cela aura d'importantes implications opérationnelles et financières pour les postes, les transporteurs et les vendeurs en ligne.

La réunion extraordinaire du Comité de contact UPU-IATA, tenue le 13 août 2025, a noté que plusieurs transporteurs n'étaient pas disposés à assumer les nouvelles responsabilités en matière de perception et de versement des droits exigés par le décret présidentiel. Cela a fait peser le risque d'une suspension du transport du courrier si des solutions alternatives n'étaient pas trouvées de toute urgence. Il a été souligné que le principe de minimis n'était pas seulement un problème américain, car des mesures similaires pourraient être adoptées par d'autres marchés, ce qui rendait la préparation urgente. Les postes doivent donc renforcer la qualité des données ITMATT, se préparer à de nouveaux flux de travail de dédouanement et évaluer leur capacité à s'intégrer aux systèmes Delivered Duty Paid (DDP) ou Postal Delivered Duty Paid (PDDP) afin de rationaliser le dédouanement et la perception des taxes.

Les administrations postales africaines ont été encouragées à collaborer avec PAPU et IB afin d'atténuer les risques et d'adapter leurs processus opérationnels à ces changements réglementaires.

5. TRANSITION VERS LE TRANSPORT SANS PAPIER ET PREPARATION À L'EDI

La mise en œuvre du transport sans papier par les opérateurs désignés en Afrique constitue l'une des étapes majeures à franchir par le GRT africain. Le transport sans papier ne peut réussir que si tous les opérateurs désignés comme participants disposent de solides capacités en matière d'échange de données informatisé (EDI). Une évaluation régionale de l'état de préparation sera menée, et les opérateurs désignés affichant de solides performances en matière d'EDI seront prioritaires pour les projets pilotes.

La plupart des compagnies aériennes africaines ne parviennent toujours pas à échanger des données EDI avec les services postaux. Le Togo a facilité la tenue d'une réunion technique entre le CTP de l'UPU et la compagnie aérienne ASKY, afin d'aider l'OD à échanger des données EDI avec celle-ci grâce à l'application EAD Transport.

6. WEBINAIRE IATA-UPU-OACI : RENFORCER LES PARTENARIATS MONDIAUX

Le webinaire IATA-UPU-OACI, intitulé « Renforcer les partenariats mondiaux », s'est tenu en ligne le 3 décembre 2025. Ce webinaire constituait une plateforme unique réunissant des intervenants issus des compagnies aériennes, des autorités de l'aviation civile et du secteur postal, favorisant ainsi le dialogue intersectoriel afin de renforcer la connectivité mondiale et de promouvoir l'excellence opérationnelle.

Le webinaire a été animé par divers experts et a abordé les thèmes suivants :

a) Perspective postale et douanière :

- ✓ Javier Garcia (Programme sur le dédouanement de l'UPU) ;

- ✓ Carlos Eduardo Gomes Lontra Pires (Poste du Brésil);
- ✓ Bat-Erdene Gungaa (Douanes de Mongolie).
- b) Point de vue du transporteur :**
- ✓ Sharon Rodrigo (Qatar Airways) ;
- ✓ Bernard Heuzeveldt (KLM).
- c) Coopération entre les autorités compétentes et l'industrie**
- ✓ Sonia Hifdi (ICAO) ;
- ✓ Yves Mabbe (Cargolux).

7. RECOMMANDATIONS

- i) **Plateformes régionales** : Les opérateurs désignés éligibles doivent définir des paramètres d'accord sur les niveaux de service (SLA) avec les transporteurs et améliorer les indicateurs clés de performance afin de garantir une responsabilité mesurable.
- ii) **Échange de données informatisées avec les transporteurs postaux** : Les OD doivent identifier les transporteurs africains qui ne sont pas prêts pour l'EDI et proposer une intégration EDI ou des alternatives afin d'assurer la visibilité des flux postaux africains.
- iii) **Coordination connexe au décret américain de minimis** : Les opérateurs désignés doivent surveiller de près les répercussions du décret américain, veiller au respect des normes ITMATT, évaluer l'état de préparation des solutions DDP de l'UPU et PDDP de l'IPC, et intégrer les considérations de minimis dans les stratégies d'acheminement, les accords sur les niveaux de service et la planification douanière afin de garantir la continuité des flux postaux.
- iv) **Conformité des données** : Les opérateurs désignés doivent veiller à ce que les tableaux de bord IQRS et SMART soient utilisés de manière pratique et efficace en tant qu'outils standard pour le suivi et la planification opérationnels.

8. DECISIONS ATTENDUES

La Task Force est invitée à :

- Adopter le rapport.
- Formuler des recommandations au Groupe de travail sur la chaîne logistique.