

AIDE POUR LE COMMERCE : CAS D'EXPÉRIENCE

BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT (BAD)

AIDE POUR LE COMMERCE :

Appui Institutionnel à l'Autorité de Coordination du Transport de Transit du Corridor Nord (ACTT-CN) par la Banque Africaine de Développement (BAD)

Région: CORRIDOR NORD

Pays : BURUNDI, RD CONGO, KENYA, OUGANDA, RWANDA

Type: Projets

Auteur: Secrétariat Permanent de l'Autorité de Coordination du Transport de Transit du Corridor Nord (ACTT-CN)

Coordonnées : Secrétariat Permanent de l'Autorité de Coordination du Transport de Transit du Corridor Nord
1196 Links Road, Nyali, P.O. Box 34068, 80118 Mombasa, Kenya, Tél. Off. : +254 41 20 00 881, +254 72 99 23 574;
email : tca@ttcanc.org

TABLE DES MATIERES

Résumé analytique

1. **Questions Traitées**
2. **Objectifs**
3. **(Pour les projets et programmes : conception et mise œuvre)**
4. **Problèmes rencontrés**
5. **Facteurs de réussite/d'échec**
6. **Résultats obtenus (accent mis sur les résultants intermédiaires)**
7. **Enseignements tirés**
8. **Conclusion (applicabilité à d'autres programmes)**

Annexes et/ou Références

RESUME ANALYTIQUE

- i. Le développement du Commerce dans la région d'Afrique de l'Est et des Grands Lacs est subordonné à l'état des infrastructures de transport, à la qualité des services de transport et de la chaîne d'approvisionnement. A cet effet, la Banque Africaine de Développement (BAD) en partenariat avec la Banque Mondiale, les États membres de la Communauté de l'Afrique de l'Est et l'Autorité de Coordination du Transport de Transit du Corridor Nord (ACTT-CN) ont ainsi élaboré le Projet de Facilitation du Commerce et du Transport en Afrique de l'Est.
- ii. Ce Projet, dont l'Appui institutionnel accordé à l'ACTT-CN est l'une des composante, a pour objectif d'Améliorer l'environnement de commerce à travers la mise en œuvre efficiente du Protocole sur l'Union Douanière de la Communauté de l'Afrique de l'Est (East Africa Community), de Renforcer l'efficacité des services de transport et logistique le long des corridors en réduisant les obstacles non-physiques et l'incertitude caractérisant le temps de transit ; et d'Améliorer les services ferroviaires au Kenya et en Ouganda
- iii. Par conséquent, l'Appui institutionnel accordé à l'ACTT-CN par la BAD dans le cadre du Projet de Facilitation du Commerce et du Transport en Afrique de l'Est, pour lequel un Protocole d'Accord a été signé en février 2007¹ d'un montant équivalent à deux millions d'Unités de Compte, a permis à entreprendre un certain nombre d'activités pour la facilitation du Commerce et du Transport le long du Corridor Nord ; lesquelles activités portent sur les composantes suivantes : Plan Directeur des Infrastructures du Corridor Nord, Programme de Facilitation du Corridor Nord, Renforcement des capacités de l'ACTT-CN, et Service d'Audit du Projet connaissent une évolution satisfaisante.
- iv. L'Evolution des travaux sur le Plan Directeur de l'ACTT-CN et sur l'Etude de faisabilité et l'ingénierie préliminaire des infrastructures frontalières adéquates au contrôle conjoint va permettre à l'ACTT-CN de connaître d'ici janvier 2011 les besoins réels en infrastructures s'étendant sur un horizon temporel allant jusqu'à 2030.
- v. Les Termes de référence sur les activités relative au Programme de Facilitation du Commerce et du Transport au Corridor sont encore en cours d'élaboration. Cependant, la réalisation de l'Etude sur

¹ La mise en application de ce Protocole a commencé en août 2007 et le premier décaissement est intervenu en janvier 2008, sachant que le dernier décaissement devrait se faire au plus tard le 31 décembre 2012.

l'Analyse Comparative des Coûts de transport le long du Corridor Nord a permis à connaître et identifier les facteurs de la structure des coûts logistiques de transport le long du corridor.

- vi.** En outre, le niveau très élevé des coûts directs et indirects associés aux retards dans les Coûts logistiques le long du Corridor Nord (respectivement 2% et 41% du total des Coûts logistiques) démontre dans quelle mesure le Renforcement de l'efficacité des services de transport et logistique le long des corridors en réduisant les obstacles non-physiques et l'incertitude caractérisant le temps de transit constitue un défi majeur.
- vii.** La nécessité de la mise en œuvre de ces composantes de facilitation du commerce et du transport de l'ACTT-CN à travers l'appui de la BAD démontre à suffisance l'importance du rôle des partenaires au développement dans l'accompagnement des institutions régionales particulièrement des agences régionales en charge de la mise en œuvre des réglementations et mesures de facilitation du Commerce et du Transport, et du suivi de performance des corridors.
- viii.** L'efficacité de cet appui peut être davantage améliorée dans la mesure où il y a une étroite collaboration entre les communautés économiques régionales (COMESA, SADC et EAC) et les institutions en charge de gestion des questions de facilitation et suivi des performances des corridors ; ainsi, les agences de gestion des corridors pourront s'occuper de la mise en œuvre sur terrain des réglementations et instruments de facilitation élaborés par les communautés économiques régionale.
- ix.** Par ailleurs, l'appui institutionnel sur le plan régional de la part des partenaires au développement en faveur de la facilitation du commerce et du transport est très utile étant donné la quasi-absence de garantie financière auprès des institutions régionales.
- x.** En effet, l'efficacité et l'efficience de cet appui dépendent de la qualité de coordination des interventions et aussi de mécanisme de communication entre les différentes parties (Institutions régionale, Etats, Donateurs, parties prenantes du secteur privé).
- xi.** Enfin, le Partenariat entre les parties prenantes tant du secteur public que privé dans le processus d'élaboration et mise en œuvre des réglementations et des programmes de facilitation est un facteur de base pour le succès des actions en rapport avec la facilitation du commerce et du transport dans la région.

I. QUESTIONS TRAITÉES

1. Le développement du Commerce dans la région d'Afrique de l'Est et des Grands Lacs est subordonné à l'état des infrastructures de transport, à la qualité des services de transport et de la chaîne d'approvisionnement, etc.. A cet effet, ce développement ne pourrait se concrétiser qu'avec :
 - la réhabilitation et développement des infrastructures de transport ;
 - la modernisation de la gestion du système de transports ;
 - la promotion de l'utilisation accrue de la technologie de l'information et communication pour plus de transparence, visibilité et efficacité dans la gestion et le suivi des marchandises ; et
 - l'amélioration des mesures de facilitation du commerce et du transport.
2. Ainsi, la Banque Africaine de Développement (BAD) en partenariat avec la Banque Mondiale, les États membres de la Communauté de l'Afrique de l'Est et l'Autorité de Coordination du Transport de Transit du Corridor Nord (ACTT-CN) ont ainsi élaboré le Projet de Facilitation du Commerce et du Transport en Afrique de l'Est.
3. Ce projet présente une approche détaillée et cohérente de la facilitation du commerce et du transport en vue d'assurer une mise en œuvre efficace de l'Union Douanière dans la Communauté de l'Afrique de l'Est et d'appréhender les inefficacités de la chaîne d'approvisionnement au niveau régional. C'est dans ce cadre que se trouve l'Appui institutionnel accordé à l'ACTT-CN par la Banque Africaine de Développement.

II. OBJECTIFS

4. D'une manière générale, le Projet de Facilitation du Commerce et du Transport de l'Afrique de l'Est, dont l'Appui institutionnel accordé à l'ACTT-CN est l'une des composante, vise à promouvoir le commerce, la croissance économique et l'intégration régionale des pays d'Afrique de l'Est et renforcer la compétitivité de leurs économies grâce à la modernisation des infrastructures de transport et l'élimination des obstacles non tarifaires au commerce.
5. les objectifs poursuivis sont:
 - a. L'amélioration de l'environnement de commerce à travers la mise en œuvre efficiente du Protocole sur l'Union Douanière de la Communauté de l'Afrique de l'Est (East Africa Community) ;
 - b. Le Renforcement de l'efficacité des services de transport et logistique le long des corridors en réduisant les obstacles non-physiques et l'incertitude caractérisant le temps de transit ; et
 - c. L'amélioration des services ferroviaires au Kenya et en Ouganda

III. CONCEPTION ET MISE ŒUVRE DES PROJETS

6. Dans la perspective de transformer le Corridor Nord en un corridor de développement, l'ACTT-CN avait en 2002, en concertation avec l'EAC et COMESA, sollicité l'implication de la Banque Mondiale et de la BAD dans la facilitation du Commerce en Afrique Sub-Saharienne ; ainsi, cette collaboration a pu conduire à l'élaboration du Projet de Facilitation du Commerce et du Transport en Afrique de l'Est (East Africa Trade and Transport Facilitation Project).
7. Ce projet, conçu comme un programme multinational et multisectoriel, comporte deux niveaux d'intervention : au niveau national ou des Etats et au niveau régional. A l'issue de la Réunion conjointe Banque Mondiale et Banque Africaine de Développement sur le Partenariat Stratégique pour l'Intégration Régionale (Regional Integration Strategic Partnership), tenue en juin 2005 à Tunis, la Banque Mondiale devait intervenir au niveau des Etats et la Banque Africaine de Développement au niveau régional. A cet effet, la Communauté de l'Afrique de l'Est (East Africa Community), l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central (AFTT-CC), et l'Autorité de Coordination du Transport de Transit du Corridor Nord (ACTT-CN) devaient bénéficier du financement de la Banque Africaine de Développement au titre d'Appui institutionnel.
8. Les objectifs relatifs à l'Appui Institutionnel au niveau régional sont de deux ordres :
- Améliorer l'environnement commercial à travers la mise en œuvre effective du Protocole d'union douanière EAC ; et
 - Le Renforcement de l'efficacité des services de transport et logistique le long des corridors en réduisant les obstacles non-physiques et l'incertitude caractérisant le temps de transit .
9. L'appui de la Banque Africaine de Développement à l'ACTT-CN a porté sur les composantes (Projet No P-Z1-DZ0-004) ci-après :
- A. Plan Directeur des Infrastructures du Corridor Nord** - Cette composante comprend :
- La préparation d'un Plan Directeur des infrastructures du Corridor Nord pour une longue période (soit jusqu'à l'horizon 2030) ;
 - L'Etude de faisabilité et l'ingénierie préliminaire des infrastructures frontalières pour l'organisation des trois postes à contrôle conjoint au niveau de : Akanyaru haut (Frontière Rwanda avec Burundi), Mpondwe/Kasindi (Frontière Ouganda avec RD Congo), et Gisenyi/Goma (Frontière Rwanda avec RD Congo).
- B. Programme de Facilitation du Corridor Nord** - Ce volet comprend :
- Améliorer l'utilisation des documents douaniers et autres instruments de facilitation du commerce et du transport élaborés par COMESA, et examen

PLAN STRATEGIQUE 2007-2011

En décembre 2006, l'ACTT-CN s'était doté d'un Plan Stratégique quinquennal 2007-2011, dont l'initiative remonte de 2002. Ce plan a été élaboré dans la vision de promouvoir le développement socio-économique suivant la mission de transformer le Corridor Nord en un corridor de développement qui :

- offre des services de transport de transit internationaux compétitifs ;
- assure la promotion du commerce et de l'intégration régionaux ; et
- accorde des opportunités d'investissement au secteur privé.

Les objectifs stratégiques de ce plan sont :

- 1) Développement des opportunités et motivations pouvant favoriser les investissements et la participation du secteur privé dans le Corridor ;
- 2) Harmonisation des politiques et cadres juridiques en vue de la facilitation du commerce ;
- 3) Amélioration des infrastructures et services de transport et communications relatifs aux routes, chemins de fer, oléoduc, voies navigables intérieures, terminaux et services de communication ;
- 4) Amélioration de la gestion des connaissances et du suivi des performances ;

intégral de la documentation et des procédures en vue de l'harmonisation et simplification pour une bonne mise en œuvre ;

- (b) Soutenir les Comités nationaux de Facilitation du commerce et du Transport, et renforcer le Forum Consultatif des Parties prenantes de l'ACTT-CN en vue d'améliorer leur participation dans le processus d'élaboration et la mise en œuvre des décisions et recommandation de l'ACTT-CN ;
- (c) Mener l'Étude sur l'harmonisation des réglementations, procédures et modalités pour la mise en œuvre des contrôles de la charge à l'essieu des véhicules le long du Corridor Nord;
- (d) Mener l'Etude Analytique Comparative des coûts de transport le long de la région du Corridor Nord.

C. Renforcement des capacités de l'ACTT-CN – ce volet consiste à apporter un appui technique pour un Spécialiste en Passation de Marchés et un Spécialiste en Informatique pour une durée de 12 mois, et aussi financer la formation de courte durée pour les personnels de l'ACTT-C.

D. Service d'Audit du Projet - des auditeurs externes indépendants doivent être choisis pour fournir des services d'audit du projet.

- 10. Les bénéficiaires du projet sont les usagers du Corridor Nord, les usagers des transports, les opérateurs de transport/logistique, les organismes gouvernementaux et les ménages pauvres.
- 11. Pour ce faire, un Protocole d'accord a été signé entre l'ACTT-CN et le Fonds Africain de Développement le 08 février 2007 pour un montant équivalent à deux millions d'Unités de Compte (2.000.000 U.C) ; ainsi, l'ACTT-CN était chargée de la mise en œuvre de ses composantes.
- 12. Le calendrier pour la mise en œuvre, lequel prend aussi en compte le temps de passation de marché, était établi de la manière suivante :

DESIGNATION	DATE DEBUT	DATE FIN
Plan Directeur des Infrastructures du Corridor Nord	30 nov. 2007	29 mai 2009
Programme de Facilitation du Corridor Nord	02 juillet 2007	31 déc. 2008
Etude sur les Coûts	03 sept. 2007	30 juin 2008
Renforcement des capacités de l'ACTT-CN	02 juillet 2007	30 juin 2009

- 13. La mise en application de ce Protocole a commencé en août 2007 et le premier décaissement est intervenu en janvier 2008, sachant que le dernier décaissement devrait se faire au plus tard le 31 décembre 2012.
- 14. Les travaux sur le Plan Directeur de l'ACTT-CN ont débuté le 19 juin 2009 avec la signature du Contrat entre l'ACTT-CN et Louis Berger SAS, Consultant choisi pour l'élaboration de ce Plan, pour un montant d'Euro 1.185.420,00 (Taxes exclues). Le Rapport intermédiaire a été soumis au Secrétariat de l'ACTT-CN et fait objet d'un débat en Atelier organisé en septembre 2010. En outre, les travaux sur l'étude de faisabilité et l'ingénierie préliminaire des infrastructures frontalières pour le contrôle conjoint au niveau de trois postes frontaliers dont le coût est de \$ US 200.000,00, ont connu leur effectivité avec la signature du Contrat de Consultance pour une durée de 5 mois entre

l'ACTT-CN et M/s. Otieno Odongo and Partners Consulting Engineers le 15 avril 2005. Le projet de Rapport final vient d'être soumis au Secrétariat de l'ACTT-CN en début du mois de novembre 2010.

15. En rapport avec la Composante sur le Programme de Facilitation de l'ACTT-CN, un Contrat de Consultance pour un montant de \$ US 331.920,00 a été signé entre l'ACTT-CN et CPCS Transcom Limited le 07 juillet 2009 en vue de mener l'étude sur l'Analyse Comparative de Coûts de Transport dans la région du Corridor Nord. Cette étude est achevée depuis octobre 2010 et il ne reste que la mise en œuvre de ses recommandations.
16. Les activités en rapport avec l'harmonisation des réglementations et procédures pour le contrôle de charge à l'essieu ont été gelées au niveau de l'ACTT-CN en vue d'attendre les résolutions issues des travaux de la tripartie COMESA-SADC-EAC.
17. Les Termes de référence sur les activités relative à (au) l'amélioration de l'usage des documents douaniers et autres instruments de facilitation du commerce et du transport élaborés par COMESA, l'examen intégral de la documentation et des procédures en vue de leur harmonisation et simplification, soutien des Comités nationaux de Facilitation du commerce et du Transport, et renforcement du Forum Consultatif des Parties prenantes de l'ACTT-CN en vue d'améliorer leurs participations dans le processus d'élaboration et de mise en œuvre des décisions et recommandations de l'ACTT-CN, sont en cours d'élaboration.
18. Au cours de la période 2008 – 2010, trois Experts du Secrétariat de l'ACTT-CN ont pris part aux programmes de formation de courte durée sur la Gestion des Projets axée sur les Résultats, et l'Evaluation des Politiques et Planification de Transport dans le cadre de renforcement des capacités.

IV. PROBLEMES RENCONTRES

19. Au regard de ce qui précède, il y a lieu de noter que la mise en œuvre des Composantes relatives à l'appui institutionnel apporté par la BAD à l'ACTT-CN n'évolue pas sans problème ; ainsi on peut mentionner les faits ci-après :
 - (a) Problème de communication: les demandes de non-objection prennent généralement plus du temps que prévu ;
 - (b) Problème de coordination et harmonisation des projets et réglementations en rapport avec la facilitation du transport et du commerce: faible collaboration entre les Communautés Economiques Régionales et l'ACTT-CN ; et appartenance des Etats membres de l'ACTT-CN à des différentes Communautés Régionales avec des Réglementations et Normes en matière de transport de transits et du commerce parfois différentes.

V. FACTEURS DE REUSSITE/D'ECHEC

20. Les facteurs majeurs favorables à la réussite du projet sont notamment :
 - 1) l'engagement et détermination des parties prenantes à lutter contre les barrières physiques et non-physiques à travers leur implication dans l'élaboration et mise en œuvre des stratégies de facilitation du Commerce et du Transport par le biais d'un partenariat public-privé sous forme des Forums consultatifs et Comités de facilitation du Commerce et du Transport tant au niveau national que régional;
 - 2) l'existence de cadre légal et Institutionnel pour la facilitation du Commerce et transport, et de l'intégration régionale (cas de l'ATCN qui sera remplacé par l'ATTN);

- 3) l'engagement et la détermination de l'EAC pour la réussite de l'Union Douanière et l'Intégration économique des pays membres ;
- 4) l'instauration du Système de Communauté de Base/Système de Guichet unique (CBS/SWS) et de Gestion conjointe des frontières dans la région de la Communauté de l'Afrique de l'Est ;
- 5) l'appui institutionnel apporté en faveur la facilitation du Commerce et du Transport par les partenaires au développement notamment la BAD et la Banque Mondiale.

VI. RESULTATS OBTENUS

21. L'Etude sur l'Analyse Comparative des Coûts de transport le long du Corridor Nord vient de permettre la quantification des Coûts (Annexe 1) et d'identifier les facteurs qui déterminent la structure des coûts de la chaîne d'approvisionnement le long du Corridor Nord. Cette connaissance va faciliter la mise en œuvre des actions ciblées en rapport avec le degré de priorité qui leur est accordé (Annexe 2).
22. L'Evolution satisfaisant des travaux sur le Plan Directeur de l'ACTT-CN et sur l'Etude de faisabilité et l'ingénierie préliminaire des infrastructures frontalières pour le contrôle conjoint va permettre à l'ACTT-CN de connaître d'ici janvier 2011 les besoins réels en infrastructures et cela sur un horizon temporel allant jusqu'à 2030 pour la facilitation du Commerce et du Transport, et aussi pour l'intégration des réseaux de transport dans la région.

VII. ENSEIGNEMENTS TIRES

23. La collaboration entre les communautés économiques régionales (COMESA, SADC et EAC) et les institutions en charge de gestion des questions de facilitation et suivi des performances des corridors notamment l'ACTT-CN est très indispensable pour plus d'efficacité dans l'élaboration et la mise en des réglementations et des programmes de facilitation du commerce et du transport.
24. Le Partenariat entre les parties prenantes tant du secteur public que privé dans le processus d'élaboration et mise en œuvre des réglementations et des programmes de facilitation est un facteur de base pour l'efficacité des actions en rapport avec les programmes de facilitation du commerce et du transport dans la région.
25. L'appui institutionnel sur le plan régional de la part des partenaires au développement en faveur de la facilitation du commerce et du transport est très utile étant donné la quasi-absence de garantie financière auprès des institutions régionales. L'efficacité de cet appui dépend de la qualité de coordination des interventions et aussi de mécanisme de communication entre les différentes parties (Institutions régionale, Etats, Donateurs, parties prenantes du secteur privé).
26. Les coûts directs et indirects associés aux retards le long du Corridor Nord représente respectivement 2% et 41% du total des Coûts logistiques ; en effet, la réduction de temps de retard le long du Corridor Nord est un défi majeur.

VIII. CONCLUSION

27. L'Appui institutionnel accordé à l'ACTT-CN par la Banque Africaine de Développement dans le cadre du Projet de Facilitation du Commerce et du Transport en Afrique de l'Est, pour lequel un Protocole d'Accord a été signé en février 2007, a permis à entreprendre un certain nombre d'activités pour la facilitation du Commerce et du Transport le long du Corridor Nord.
28. L'Evolution des travaux sur le Plan Directeur de l'ACTT-CN et sur l'Etude de faisabilité et l'ingénierie préliminaire des infrastructures frontalières adéquates au contrôle conjoint va

permettre à l'ACTT-CN de connaître d'ici janvier 2011 les besoins réels en infrastructures s'étendant sur un horizon temporel allant jusqu'à 2030.

29. Les Termes de référence sur les activités relative au Programme de Facilitation du Commerce et du Transport au Corridor sont encore en cours d'élaboration. Cependant, la réalisation de l'Etude sur l'Analyse Comparative des Coûts de transport le long du Corridor Nord a permis à connaître et identifier les facteurs de la structure des coûts logistiques de transport le long du corridor. En outre, le niveau très élevé des coûts directs et indirects associés aux retards dans les Coûts logistiques le long du Corridor Nord (respectivement 2% et 41% du total des Coûts logistiques) démontre dans quelle mesure le Renforcement de l'efficacité des services de transport et logistique le long des corridors en réduisant les obstacles non-physiques et l'incertitude caractérisant le temps de transit constitue un défi majeur.
30. La nécessité de la mise en œuvre de ces composantes de facilitation du commerce et du transport de l'ACTT-CN à travers l'appui de la BAD démontre à suffisance l'importance du rôle des partenaires au développement dans l'accompagnement des institutions régionales particulièrement des agences régionales en charge de la mise en œuvre des réglementations et mesures de facilitation du Commerce et du Transport, et du suivi de performance des corridors.
31. L'efficacité de cet appui peut être davantage améliorée dans la mesure où il y a une étroite collaboration entre les communautés économiques régionales (COMESA, SADC et EAC) et les institutions en charge de gestion des questions de facilitation et suivi des performances des corridors ; ainsi, les agences de gestion des corridors pourront s'occuper de la mise en œuvre sur terrain des réglementations et instruments de facilitation élaborés par les communautés économiques régionale. En effet, l'efficacité et l'efficience de l'appui institutionnel dépendent de la qualité de coordination des interventions et aussi de mécanisme de communication entre les différentes parties (Institutions régionale, Etats, Donateurs, parties prenantes du secteur privé).
32. Enfin, le Partenariat entre les parties prenantes tant du secteur public que privé dans le processus d'élaboration et mise en œuvre des réglementations et des programmes de facilitation est un facteur de base pour le succès des actions en rapport avec la facilitation du commerce et du transport dans la région.

ANNEXES

Annexe 1a : Comparaison du rendement entre les corridors, conteneur TEU à l'importation, par route

Indicateur de performance	Corridor Nord: Mombasa-Kigali	Corridor Centrale: Dar es Salaam - Kigali	Corridor Afrique du Sud : Maputo-Jo'burg	Corridor Afrique occidentale : Tema-Ouagadougou	Corridor en Asie: Danang - Tak
Distance de route du port à la destination	1,700 km	1,486 km	550 km	1,057 km	1,110 km
Temps de déchargement moyen de (heures)*	216 heures (excluant les CFSs et douanes)	336 heures (avec douanes)	32 heures	41 heures	41 heures
Coûts de manutention formels au port (\$/TEU)	US\$222 (conteneurs en transit)	US\$222	US\$350	US\$474	US\$53
Coûts de manutention informels au port (\$/TEU)	US\$28	US\$12	US\$35	US\$32	US\$7
Coûts de manutention totaux au port (\$/TEU)	US\$250	US\$234	US\$385	US\$505	US\$60
Dédouanement au port (heures)	68 heures	Inclus dans déchargement du port	24 heures	65 heures	Inclus dans déchargement du port
Coûts formels de douanes (\$/TEU)	US\$185	US\$190	US\$285	US\$90	Inclus dans déchargement du port
Coûts informels de douanes (\$/TEU)	US\$30	Inclus dans déchargement du port	US\$28	US\$25	Inclus dans déchargement du port
Coûts totaux douanes (\$/TEU)	US\$215	US\$190	US\$313	US\$115	-
Vitesse moyenne transport routier (Km/h)	35 km/h	37 km/h	60 km/h	40 km/h	45.7 km/h
Coûts transport routier (\$/TEU-KM)	\$6,500 sur 1,700 KM = \$3.82/ TEU-km	\$3,972 sur 1,486 KM = \$2.67/ TEU-km	\$1,100 sur 550 KM = \$2/ TEU-km	\$2,174 sur 1,057 KM = \$2/ TEU-km	\$1,230 sur 1,110 KM = \$1.10/ TEU-km
Nombre de postes frontaliers	2	1	1	1	2
Temps moyenne pour chaque poste frontalier	8 heures	28 heures	4 heures	7 heures**	6 heures
Coûts formels pour chaque poste frontalier (\$/TEU)	US\$120	Aucun coût	US\$200	US\$68	US\$247
Coûts informels pour chaque poste frontalier (\$/TEU)	US\$28	US\$30	US\$20	US\$41	US\$31
Coûts totaux pour	US\$148	US\$30	US\$220	US\$109	US\$278

Indicateur de performance	Corridor Nord: Mombasa-Kigali	Corridor Centrale: Dar es Salaam - Kigali	Corridor Afrique du Sud : Maputo-Jo'burg	Corridor Afrique occidentale : Tema-Ouagadougou	Corridor en Asie: Danang - Tak
croisière de chaque frontière (\$/TEU)					

* Temps au port : horloge 24 heures ; autres aspect logistiques supposent une journée de 8 heures.

** Excluant Ouagadougou, ce qui prend une moyenne de 48 heures (6 jours), avec des coûts de \$1,148 par TEU.

Annexe 1b : Comparaison des coûts logistiques dans le Corridor Nord (US\$)

Coûts	Mombasa-Nairobi	Mombasa-Kampala	Mombasa-Kigali	Mombasa-Bujumbura	Mombasa-Goma	Mombasa-Juba	Moyenne pondérée par la distance	% de coûts logistique total
Distance (km)	430	1170	1700	2000	1880	1700		
% de coûts variables	58%	55%	65%	66%	68%	66%	64%	-
Total CEV par Tonne-km	0.129	0.145	0.094	0.090	0.094	0.149	0.112	-
Frais maritimes (Singapore – Mombasa)	1700	1700	1700	1700	1700	1700	1700	7.7%
Frais de manutention portuaire	240	222	222	222	222	222	223	1.0%
Frais des lignes maritimes	1500	2500	2500	2500	2500	2500	2452	11.1%
Frais CFS	380	0	0	0	0	0	18	0.1%
Transport routier	1300	3400	6500	8000	9500	9800	7444	33.8%
Agence transitaire + VAT	300	650	650	750	900	485	677	3.1%
Coûts directs de retards	345	334	445	545	555	502	482	2.2%
Coûts indirects (cachés) de retards	4079	6451	7635	8289	11464	11620	9028	41.0%
Coûts logistiques total	9844	15257	19653	22006	26841	26829	22024	100.0%

Annexe 2a: Grille des mesures de transport maritime

Enjeu	Mesures requises	Organismes responsables	Priorité
<p>Améliorer le système de dédouanement et de suivi des marchandises</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer SIMBA afin de réduire les temps d'immobilisation et les défaillances qui entraînent des retards majeurs • Développer le guichet unique pour lier toutes les systèmes du port • Intégrer les systèmes KRA Simba 2005 et KPA KWATOS avec les autres systèmes sous le «système de gestion manifeste» (<i>Manifest Management System</i>) • Permettre les modifications électroniques du manifeste en ligne afin d'encourager la préparation des renseignements sur le dédouanement longtemps avant l'arrivée du navire • S'assurer que le port et le CFS, les banques désignées et d'autres intervenants au port impliqués dans le dédouanement sont ouverts 24 heures sur 24, sept jours par semaine. 	<p>Kenya Revenue Authority (KRA)</p> <p>Administration portuaire du Kenya (KPA)</p> <p>Kenya Maritime Authority (KMA)</p>	<p>Élevée</p>
<p>Améliorer le système de rendement du CFS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler les tarifs de CFS afin de s'assurer qu'ils reflètent ceux de KPA • Contrôler le rendement de CFS afin de s'assurer que les délais ne sont pas indûment créés en vue de générer des recettes supplémentaires au titre de l'entreposage • Développer un système d'affectation/ désignation des conteneurs du port au CFS qui soit transparent et fondé sur l'offre et la demande, et non sur un traitement préférentiel. • Considérer si KPA pourrait/devrait être le facilitant pour les transactions de CFS, plutôt que la situation où les expéditeurs doivent traiter directement les CFS. 	<p>KMA</p> <p>KPA</p> <p>Kenya Shipping Council (KSC)</p> <p>Exploitants de CFS</p> <p>Comité maritime intergouvernemental permanent (ISCOS)</p>	<p>Élevée</p>
<p>Réduire les tarifs des lignes maritimes et au port</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Éliminer ou réduire les frais injustifiés des ports et des lignes maritimes • Soutenir l'application des règlements développés par KMA pour créer plus d'efficacité et de justice dans l'environnement et les frais maritimes 	<p>ISCOS</p> <p>KMA</p> <p>KPA</p> <p>KSC</p>	<p>Élevée</p>
<p>Restructuration / amélioration du cadre et opérationnel du port</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction et simplification des procédures de dédouanement et de documentation de cargaison • Transformer le port en port propriétaire • Promouvoir la participation du secteur privé aux opérations d'acconage, d'entreposage et de manutention au port • Introduire système au port qui comporte l'enregistrement antérieur des camions et des conducteurs, et le mouvement plus rapide des véhicules dans le port par l'identification de bio-données, l'installation des transpondeurs et les appareils-photo. 	<p>KPA</p> <p>KMA</p> <p>KRA</p> <p>ISCOS</p>	<p>Moyenne</p>

Enjeu	Mesures requises	Organismes responsables	Priorité
Délivrer d'autres licences à des convoyeurs à grains au port de Mombasa	<ul style="list-style-type: none"> • Envisager de délivrer d'autres licences à des entreprises privées pour qu'elles assurent la manutention des grains à l'aide d'un système moderne de convoyeurs • Relever tous les défis liés aux délais à GBHL et à l'établissement de prix monopolistiques 	KPA KMA	Moyenne
Automatisation de la mainlevée de cargaisons	<ul style="list-style-type: none"> • Considérer l'automatisation de la mainlevée des cargaisons par les douanes au port de Mombasa pour les marchandises en transit • Stationner des employés des administrations fiscales des pays du Corridor Nord à Mombasa afin de prélever les impôts (comme mesure intérimaire) • Éliminer le besoin pour les garanties de transit, ou assurez que le Régime régional de garantie douanière de transit de COMESA est imposé par les gouvernements nationaux. 	Administrations fiscales des pays du Corridor Nord COMESA	Faible

Annexe 2b: Grille des mesures requises pour le secteur routier

Enjeu	Mesures requises	Organismes responsables	Priorité
Réglementation sur la charge par essieu	<ul style="list-style-type: none"> • Harmoniser l'exécution de la réglementation et les politiques sur la charge par essieu dans les pays de la région, de sorte que les commandes de charge d'essuie soient uniformes dans tous les pays du corridor nord. Le régime devrait faire partie d'un programme régional, basé sur les recommandations déjà passées par le COMESA-SADC-CAE tripartite. • Encourager les institutions financières à offrir un crédit favorable aux entreprises afin d'investir dans des véhicules neufs compatibles avec la réglementation sur la charge par essieu (après la modification de la réglementation, comme ce fut le cas au Kenya au cours des trois dernières années, les transporteurs sont contraints d'investir dans de nouveaux équipements) • Appliquer rigoureusement la réglementation sur la charge par essieu, et éliminer la corruption très répandue aux ponts-basculés • Pénaliser les expéditeurs, et non seulement les transporteurs, pour les pratiques de surcharge. 	ACTT EAC COMESA Ministères des transports nationaux dans le Corridor Nord	Élevée
Élimination des délais dus aux formalités aux ponts-basculés et aux contrôles de la police	<ul style="list-style-type: none"> • Mettez en application immédiatement la Directive présidentielle (Kenya) limitant les arrêts inutile aux ponts-basculés pour les véhicules de transit. • Réduire le nombre de ponts-basculés requis dans tous les pays • Informatiser les ponts-basculés sous l'étroite surveillance d'une agence autonome dans chaque pays • Utiliser des bascules pour le pesage dynamique et peser des groupes d'essieux (pas un seul essieu) • Réduire la fréquence des contrôles de police qui causent des délais (et par conséquent, des coûts) 	ACTT COMESA Ministères des routes, police et gouvernement central	Élevée
Améliorer le professionnalisme de l'industrie du transport routier	<ul style="list-style-type: none"> • Réglementer le système de délivrance de permis pour le transport en transit et l'expédition de fret • Accroître le rôle et les activités des associations de transport et des associations de transitaires • Accroître l'accès au crédit pour les petits transporteurs officieux • Organiser des séances de formation à l'intention des conducteurs et de transitaires afin d'améliorer le professionnalisme (par ex. siphonage du carburant ; charlatans se disant « agents de dédouanement », etc.) 	Associations de transporteurs et de transitaires Ministères des Transports Tous les intervenants	Élevée
Modifier la réglementation de délivrance des permis de « marchandises en transit»	<ul style="list-style-type: none"> • Modifier le régime de délivrance de permis de la CAE qui limite le transport des marchandises en transit aux véhicules expressément désignés à ces fins, en vue d'améliorer la productivité, d'éviter le gaspillage et de réduire les coûts. 	Ministère des Transports EAC Associations de transporteurs	Moyenne

Enjeu	Mesures requises	Organismes responsables	Priorité
Mettez en application le Régime de garantie douanière de transit et d'autres politiques régionales douanières	<ul style="list-style-type: none"> • Soutenir l'exécution de la Régime régional de garantie douanière de transit COMESA pour qu'une garantie régionale soit accepté dans tous les pays de la région • Soutenir l'exécution et le respect pour les accords douaniers régionaux à travers les pays du corridor nord 	COMESA EAC Tous les gouvernements du corridor nord	Moyenne
Sûreté et sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter le nombre d'espaces de stationnement sur le bord de la route (pour réduire les accidents la nuit dus aux camions stationnés sur la route dans l'obscurité) • Offrir des services d'arrêt de nuit meilleurs/ plus sûrs aux camionneurs pour les protéger contre les pratiques dangereuses (par ex. consommation d'alcool, risques de VIH/SIDA, vol) • Assurez que des normes minimum de qualité et d'entretien de véhicule sont confirmées pour des véhicules autorisés pour porter le trafic de transit sur les routes du corridor nord. 	EAC ACTT Services de police nationaux Organismes nationaux d'autorisation de véhicule	Moyenne
Réaménagement de l'infrastructure routière	<ul style="list-style-type: none"> • S'assurer que la route Mombasa-Nairobi est entretenue pour que les utilisateurs puissent continuer de tirer profit des investissements récents • Achever la route de contournement de Nairobi • Améliorer la route vers le Sud-Soudan afin de rehausser la sécurité et de réduire les coûts logistiques • Coordination du développement et de l'entretien du sous-secteur des routes • Assurer un financement durable et adéquat de la construction, le réaménagement et l'entretien de l'infrastructure routière, particulièrement au RDC. 	Ministères des Travaux Publics Ministères des Transports ACTT Bailleurs de fonds	Faible

Annexe 2c : Grille des mesures requises pour le secteur ferroviaire

Enjeu	Mesures requises	Organismes responsables	Priorité
Etablissement d'un cadre réglementaire approprié	<ul style="list-style-type: none"> Fournir un cadre réglementaire qui encourage une concurrence loyale entre les modes. 	Ministère des transports KRC URC RVR	Élevée
Favoriser le transport multimodal grâce à l'intégration des réseaux ferroviaires avec d'autres modes de transport	<ul style="list-style-type: none"> Initier un programme de développement du réseau ferroviaire à long terme qui fournira une capacité ferroviaire efficiente et fiable 	KPA KRC URC Ministère des transports	Moyenne
Introduire une politique de tarification de toute l'infrastructure intermodale	<ul style="list-style-type: none"> Exonérer les utilisateurs des chemins de fer de la taxe sur les carburants qui est utilisée pour l'entretien des routes Alternativement, considérez une option de placer ces taxes sur le carburant dans un « Fond d'infrastructure » multisectoriel, ou bien offrir un remboursement aux utilisateurs de chemin de fer. 	Ministères des transports Ministères des Finances	Moyenne
Développement de l'utilisation des TIC dans les opérations ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> Élargir le système d'information pour le suivi des trains Mettre en œuvre des systèmes exhaustifs et intégrés de technologie de l'information et des communications 	RVR KRC URC	Faible

Annexe 2d: Grille des mesures requises pour le transport maritime intérieur

Enjeu	Mesures requises	Organismes responsables	Priorité
Promotion et développement du transport maritime intérieur sur le lac Victoria afin de détourner les cargaisons du transport routier vers le transport ferroviaire et maritime.	<ul style="list-style-type: none"> Développer un réseau de transport multimodal intégré dans le Corridor Nord afin de faciliter le commerce régional entre les états partenaires de la CAE et les pays sans littoral dans la Région des Grands Lacs Promouvoir la participation du secteur privé dans la prestation de services de transport sur les eaux intérieures 	EAC KMA KRC URC RVR	Élevée
Développement de l'infrastructure et des services de transport maritime intérieur	<ul style="list-style-type: none"> Mettre à niveau le tronçon ferroviaire de Mau Summit-Kisumu afin de permettre aux locomotives à haute capacité d'effectuer la navette sur l'embranchement Nakuru-Kisumu Encourager l'investissement dans la fourniture de services de transport maritime intérieur Encourager l'approvisionnement de nouveaux 	KMA KRC URC RVR	Élevée

	traversiers (déjà commencer en Ouganda)		
Sûreté et sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la sécurité des voyageurs et des marchandises sur le lac Victoria Harmoniser la réglementation de la sûreté et la sécurité dans la région Promouvoir la sécurité environnementale de la gestion du transport sur les eaux intérieures 	EAC KMA KRC URC RVR	Moyenne

Annexe 2 e: Grille des mesures requises pour le transport par pipeline

Enjeu	Mesures requises	Organismes responsables	Priorité
Cadre institutionnel et réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> Promulguer la législation appropriée qui régira le développement et l'exploitation du réseau de transport par pipeline. S'assurer que les tarifs de KPC sont concurrentiels. Veiller à l'intégration du mode de transport par pipeline avec d'autres modes, notamment le transport ferroviaire et routier. 	<i>Energy Regulatory Commission</i> (ERC) KPC	Élevée
Prestation et maintenance de l'infrastructure adéquate pour un réseau de transport par pipeline efficace et durable qui soit concurrentiel au sein du Corridor Nord	<ul style="list-style-type: none"> Encourager la participation du secteur privé à la prestation de l'infrastructure des pipelines et à l'exploitation des services Voir au développement d'installations communes convenables et compatibles avec tous les modes de transport. 	ERC KPC	Moyenne
Gestion des pipelines	<ul style="list-style-type: none"> Encourager l'utilisation des TIC pour le suivi et la gestion des produits Élaborer et appliquer des mesures éconergétiques Rationaliser les opérations de KPC pour une exploitation optimale. Améliorer le renforcement des capacités au sein de l'industrie des pipelines. 	KPC	Moyenne
Sûreté et sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la sécurité de l'infrastructure des pipelines afin de rehausser la fiabilité. 	ERC KPC	Faible