

AUTORITÉ DE COORDINATION DU TRANSPORT
EN TRANSIT DANS LE CORRIDOR NORD
(NCTTCA)

**ÉTUDE INITIALE DES PRINCIPALES BARRIÈRES NON
PHYSIQUES LE LONG DU CORRIDOR NORD ET
CRÉATION D'UNE BASE DE DONNÉES AU
SECRÉTARIAT DE LA TTCA**

Rapport final

PROME CONSULTANTS LTD
(PROJECT MANAGEMENT AND ENGINEERING CONSULTANTS)
INNOVATIONS HOUSE, PLOT 7B, ACACIA AVENUE
P.O. Box 24934, Tél : 345543/4, Fax: 345149,
E-mail : innovations@infocom.co.ug
KAMPALA, OUGANDA.

En collaboration avec

DR. C K KAIRA ASSOCIATES LTD
5 EDINBURGH AVENUE, LOWER KYAMBOGO ESTATE,
P.O. BOX 20, KYAMBOGO, OUGANDA.
Tel/Fax: 256-41-286218
E-mail : ckkaira@africaonline.co.ug

Octobre 2005

REMERCIEMENTS

Les Consultants remercient toutes les institutions, organisations et personnes qui les ont encouragés et aidés à réaliser cette étude. Nombreux sont ceux qui ont sacrifié leur temps précieux pour participer aux réunions, recherches et surtout aux ateliers du Consultant.

Nous adressons nos remerciements chaleureux aux entreprises de transport, ainsi qu'au Comité international de la Croix-Rouge (CICR) à Monbasa, qui ont eu l'amabilité de bien vouloir recevoir les formulaires d'enquête et recueillir les données. Nous exprimons également notre reconnaissance aux individus et organisations qui ont participé aux ateliers à Kampala, Mombasa et Kigali. Leur contribution a été très appréciée.

Nous sommes reconnaissants aux membres du Secrétariat de la NC-TTCA, tout particulièrement à M. G.M. Onyango, secrétaire exécutif, et à M. T.K. Kabanguka, économiste du transport, des précieux conseils et informations qu'ils nous ont fournis et de leurs efforts de coordination nationale et transnationale des activités de l'étude au Kenya, en Ouganda, au Rwanda, au Burundi et en République Démocratique du Congo.

ABRÉVIATIONS

COMESA	Marché commun d’Afrique de l’Est et d’Afrique australe
RDC	République démocratique du Congo
ICD	Inland Cargo Depot (Dépôt de marchandises pour le service intérieur)
CICR	Comité international de la Croix-Rouge
KTA	Kenya Transport Association
LAN	Réseau local
MPRO	Ordre de livraison au port de Mombasa
NCTA	Accord de transit du Corridor Nord
NC-TTCA	Autorité de coordination du transport en transit dans le Corridor Nord
SPRU	Special Protection Revenue Unit
TTCA	Autorité de coordination du transport en transit
UCTA	Association des camionneurs commerciaux de l’Ouganda
URA	Direction du fisc de l’Ouganda

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	2
Résumé analytique	5
Chapitre 1. Introduction et généralités	15
1.1 Introduction.....	15
1.2. Contexte de l'étude.....	15
1.3. Objectifs, envergure des travaux et plan de l'étude.....	17
Chapitre 2: Appréciation de l'assignation des tâches	19
2.1 Mobilisation.....	19
2.2. Analyse bibliographique.....	19
2.3. Principaux retards liés à des barrières non physiques.....	19
2.4 Essai.....	22
2.5 Préparation des instruments de collecte des données de terrain	25
Chapitre 3. Ateliers des parties prenantes	30
3.1. Document de consultation	30
3.2 Ateliers des parties prenantes	30
Chapitre 4. Établissement d'une base de données, mise à l'essai et formation du personnel de la NC-TTCA	33
4.1 Introduction.....	33
4.2 Conception du système	33
4.3 Caractéristiques du système	34
4.4 Installation et formation.....	35
Chapitre 5. Collecte et analyse des données de terrain.....	36
5.1 Collecte des données de terrain	36
5.2 Analyse des résultats.....	39
Chapitre 6. Conclusion et recommandation	51
6.1 Conclusion	51
6.2. Recommandation	51

Annexes

Annexe 1 : Termes de référence

Annexe 2 : Calendrier des activités

Annexe 3 : Composition de l'équipe et assignation des tâches

Annexe 4 : Liste des participants aux ateliers des parties prenantes

Annexe 5 : Courriel adressé aux entreprises de transport

Appendices

Appendice 1 : Manuel d'utilisation

Appendice 2 : Rapports produits à partir des données de terrain

Appendice 3 : Tableaux tirés des essais de validation

Appendice 4 : Document de projet pour les services à l'appui de l'élimination des barrières non physiques

Appendice 5 : Termes de référence pour les services à l'appui de l'élimination des barrières non physiques

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

1. INTRODUCTION

*Un contrat portant sur l'étude de référence des principales barrières non physiques le long du Corridor Nord et la création d'une base de données au Secrétariat de l'Autorité de coordination du transport en transit (TTCA) a été signé entre **M/S PROME Consultants LTD en association avec Dr C K Kaira Associates Ltd** et le **SSATP/Banque mondiale** le 13 août 2003. Les services de consultation ont dûment commencé le 26 août 2003.*

2. CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Le Corridor Nord comprend l'infrastructure de transport et les installations connexes en Afrique de l'Est desservies par le port maritime de Mombasa au Kenya. Le Corridor relie cinq pays d'Afrique de l'Est (Kenya, Ouganda, Rwanda, Burundi et République démocratique du Congo) qui ont signé un traité multilatéral, l'Accord de transit du Corridor Nord (NCTA), qui constitue un cadre juridique de coopération. Les organes du NCTA sont l'Autorité (un conseil de ministres responsables des transports) désignée sous le nom d'Autorité de coordination du transport en transit (TTCA), assistée par le Conseil exécutif des hauts responsables et le Secrétariat basé à Mombasa au Kenya.

Le NCTA vise à faire en sorte que les États signataires garantissent mutuellement le libre transit de marchandises dans leurs territoires respectifs. L'objectif de la TTCA est d'optimiser le coût-efficacité du Corridor Nord en Afrique de l'Est et en Afrique centrale pour accroître la compétitivité de la sous-région sur le marché mondial. Dans cet esprit, la mission de la TTCA est de réduire les coûts de transport par les mesures suivantes :

- a) Simplification de la documentation et des procédures douanières ;*
- b) Harmonisation des normes techniques et des réglementations de la circulation ;*
- c) Harmonisation des coûts de transit et élimination des coûts superflus de transport de marchandises en transit ;*
- d) Amélioration de l'infrastructure de transport et élimination de toutes les barrières non tarifaires ; et*
- e) Adoption d'une technologie moderne d'information et de communication.*

Des progrès substantiels ont été accomplis dans ces domaines, ce qui a permis de réduire sensiblement les coûts de transport dans le corridor. Il subsiste cependant des obstacles au transit de marchandises et il importe d'élaborer et mettre en œuvre d'autres mesures pour réduire encore les coûts. Les obstacles qui subsistent sont de nature non physique et sont désignés par le terme « barrières non physiques ».

3. OBJECTIF DE L'ÉTUDE

L'étude vise à élaborer et mettre en oeuvre des politiques rationnelles pour améliorer le coût-efficacité des opérations de transport dans le Corridor Nord. Il s'agit de créer un système de contrôle et de suivi du transit facile d'emploi à partir d'une étude de référence et d'un exercice de suivi des principales barrières non physiques au transit.

4. MÉTHODE ET ACTIVITÉS DE L'ÉTUDE

Le Consultant a 1) rendu visite au Secrétariat de la NC-TTCA à Mombasa pour examiner la documentation connexe et réunir les données nécessaires sur les barrières non physiques ; 2) organisé des consultations avec les principales parties prenantes de la région (autorité portuaire de Mombasa, services douaniers, services du fisc, ministères des Finances, ministères du Commerce et de l'Industrie, ministères des Transports, services d'immigration, bureaux de compensation et de transit, associations de transport de marchandises et opérateurs de fret) ;3) organisé des ateliers à Kampala, Mombasa et Kigali sur les barrières non physiques et la collecte de données ;4) élaboré les outils d'enquête sur le terrain ; 5) chargé un assistant local d'effectuer un premier essai de collecte de données à bord d'un camion de transport, tandis que l'économiste du transport effectuait des observations le long de l'axe Mombasa-Malaba-Kampala-Ishasha (frontière entre l'Ouganda et la RDC) ; 6) créé et testé une base de données, produit un manuel d'utilisation et formé le personnel du Secrétariat de la NC-TTCA ; 7) distribué des questionnaires à des entreprises de transport pour permettre à leurs chauffeurs de recueillir des données sur le terrain ; 8) saisi les données et produit une série de rapports sur les retards liés aux barrières non physiques ; et enfin, 9) préparé un rapport final, un document de projet et des termes de référence pour des services d'appui ultérieurs.

5. BARRIÈRES NON PHYSIQUES

Les entretiens individuels organisés à Mombasa et les visites sur le terrain effectuées par l'économiste et l'assistant local ont permis de tirer les conclusions initiales suivantes :

- a) Documentation et procédures douanières au comptoir de la douane à Mombasa**
Les procédures et les documents douaniers à remplir au comptoir de la douane à Mombasa prennent jusqu'à trois (3) jours en moyenne, alors que cinq (5) heures suffiraient.
- b) Encombrement de camions dans le port**
Les camions arrivent dans le port le samedi et le dimanche et à 11 heures les jours ouvrables, ce qui crée des embouteillages et goulots d'étranglement.
- c) Documentation et procédures portuaires**
Les délais d'attente dans le port commencent dès que le chauffeur reçoit l'ordre de livraison au port de Mombasa (MPRO) une fois que tous les frais ont été réglés. Ces délais sont dus à des duplications de procédures et de documentation :
 - i. Enregistrement du camion, du numéro de conteneur et des informations sur le chauffeur au point de contrôle.*
 - ii. Réenregistrement de ces informations au terminal de conteneurs.*
 - iii. Traitement dans les délais voulus (ou non traitement) du MPRO en quatre exemplaires aux points d'enregistrement/contrôle.*
 - iv. Bordereau de chargement contenant les mêmes informations que le MPRO.*

- v. *Le camion est autorisé à franchir le premier point de contrôle, après quoi le conteneur est inspecté.*
- vi. *Un mémorandum des douanes indiquant la liste des camions inspectés doit se trouver au point de contrôle, faute de quoi des délais d'attente s'ensuivent.*
- vii. *Le bureau délivrant le mémorandum des douanes ferme à 15 heures trente. Ce qui veut dire que les camions qui arrivent après doivent attendre jusqu'au lendemain.*
- viii. *Seuls les employés de l'agent de douane sont autorisés à signer le laissez-passer. S'ils ne sont pas présents, le camion ne peut pas passer.*

En moyenne, un camion met jusqu'à 36 heures pour charger ou décharger un conteneur dans le port de Mombasa.

d) Convois/escortes

i. Du port de Mombasa au pont-bascule de Mariakani (32 km au départ de Mombasa)

- *Ces escortes sont disponibles tous les jours.*
- *Temps de formation d'un convoi de 25 camions.*
- *Temps de formation d'une escorte pour démarrer.*
- *Les notes de service pour les escortes ne sont pas délivrées après 15 h 30. Les camions autorisés à quitter le port après 15 h 30 doivent attendre jusqu'au lendemain pour se rendre à Mariakani.*

ii. De Mariakani au fleuve Athi (24 km au départ de Nairobi)

- *Ces escortes sont fournies trois fois par semaine, le lundi, le mercredi et le vendredi. Une escorte spéciale peut être fournie les autres jours moyennant paiement.*
- *Temps de formation du convoi.*
- *Temps de formation d'une escorte pour démarrer.*
- *Temps d'attente de l'escorte suivante, sachant qu'au départ de Mombasa elles fonctionnent tous les jours et trois fois par semaine au départ de Mariakani.*
- *Coût d'une escorte spéciale.*
- *Ralentissements dus à la lenteur de certains camions en raison de leur puissance nominale, leur état de marche, leur chargement, ou du chauffeur, etc.*

iii. Du fleuve Athi à Malaba

- *Les escortes ne sont disponibles que trois fois par semaine, le mercredi, le vendredi et le dimanche.*
- *Temps de formation du convoi.*
- *Temps de formation d'une escorte pour démarrer.*
- *Coût d'une escorte spéciale.*
- *Ralentissements dus à la lenteur de certains camions en raison de leur puissance nominale, leur état de marche, leur chargement, ou du chauffeur, etc..*

iv. De Kigali à la frontière avec le Burundi

Les escortes sont disponibles un jour sur deux, ou parfois pas du tout.

e) Ponts-bascules

i. Mariakani, Kenya

- Longues files de camions au pont-bascule, les véhicules escortés arrivant en convoi le soir.
- Capacité insuffisante des ponts-bascules car un seul sur deux ne fonctionne.
- Attente au contrôle douanier après le pesage des camions.

ii. Fleuve Athi, Kenya

- Longues files de camions au pont-bascule, les véhicules escortés arrivant en convoi le dimanche, le mardi et le jeudi soir.
- Attente au contrôle douanier après le pesage des camions.

iii. Cinq autres ponts-bascules au Kenya, à Narok (mobile), Gilgil (fixe), Eldoret (mobile), Webuye (fixe) et Amagoro (mobile mais permanent).

iv. Ville frontalière de Malaba, Ouganda

- Longues files de camions au pont-bascule qui atteignent la frontière en convois escortés. Un camion peut attendre une matinée et une après-midi entières.
- Attente au contrôle douanier après le pesage.

v. Iganga, Ouganda (mobile mais permanent)

Il y a de longues files d'attente à ce pont-bascule car les véhicules ne sont pas escortés en Ouganda et n'arrivent donc pas au pont-bascule en convois.

vi. Inexactitude des ponts-bascules

Les ponts-bascules le long du trajet indiquent des poids différents pour le même camion.

vii. Manque de transparence dans le relevé et l'enregistrement de la charge à l'essieu

L'assistant du camionneur n'a pas la possibilité de suivre le relevé au pont-bascule.

f) Barrages routiers / Points de contrôle

i. Il existe environ 13 points de contrôle au Kenya assurés par des services de sécurité, principalement la police judiciaire et administrative du Kenya. Les points de contrôle se trouvent à Mombasa (sortie de ville), Miritini, Mazeras, Voi, Konza, fleuve Athi (avant le pont-bascule), Mai- Mai, col de Mau, Mai-Mahiu, Gilgil, Salga, Timborwa et Kandui.

ii. Il existe sept points de contrôle en Ouganda : Malaba (Special Protection Revenue Unit -SPRU), Busitema (Ouganda Revenue Authority - URA), Kitende (police), Lukaya (URA/SPRU), Kyazanga (police), Mbarara (URA) et Kabale (police). Il y a également des aires de stationnement réservées par l'URA à Busia, Malaba, Luwero, Masaka, Ntungamo et Ishaka. Aucun camion ne franchit ces points de contrôle entre 22 heures et 8 heures lorsque le poste de douane est fermé.

iii. Il existe cinq points de contrôle au Rwanda : Rwefandi (police), Kabuye (douane), Kasiyata (dépôt intérieur de marchandises - ICD), Kigali (douane) et Ruhengeri (police).

g) Insécurité

Les camionneurs sont parfois agressés et les camions dévalisés à certains passages routiers difficiles ou pentus, en particulier à Kamu, Kimariu, Salama, Molo Hill et Mukutano au Kenya. À l'approche de ces points, les camionneurs ont tendance à attendre leurs collègues pour avancer en convoi, ce qui crée des retards.

En raison de l'insécurité au Burundi, un couvre-feu est observé de 16 heures à 10 heures du matin du lundi au vendredi, et toute la journée le samedi et le dimanche.

h) Procédures de passage frontalier

- i. Les procédures de passage frontalier et les horaires de travail causent de longs délais d'attente de chaque côté de la frontière, tout particulièrement à Malaba.*
- ii. Les camions arrivent en même temps, ce qui crée des encombrements et des ralentissements aux postes frontaliers.*

En moyenne, il faut un minimum de 24 heures pour franchir la frontière entre l'Ouganda et le Kenya, dans un sens ou dans l'autre.

i) Documents nationaux

Plusieurs documents nationaux sont requis pour le transport en transit malgré l'utilisation de la déclaration de douane de la COMESA adoptée pour le Corridor Nord : formulaire de police P27, manifeste de douane, certificat de destination, feuille de route et PAC.

j) Procédures et installations au terminal intérieur/aire de stationnement en transit

Les formalités à remplir et les installations (ou l'absence de facilités) en place au terminal intérieur / aires de stationnement des camions en transit causent d'importants délais d'attente, jusqu'à une semaine au Burundi et cinq jours au Rwanda.

k) Retards auto-infligés

Un opérateur de transport et/ou son agent se causent eux-mêmes des retards. Par exemple, les camionneurs ont tendance à s'arrêter pendant des heures, voire même des journées entières, aux endroits qui présentent un intérêt social ou économique.

6. ESSAI

Un essai réalisé par un assistant local entre Mombasa et Kigali à bord d'un camion-citerne à pleine charge a permis d'identifier les causes non physiques de retard, leur emplacement et le temps de retard pour le camion et l'axe de transport en question.

L'analyse des données d'essai indique que la durée totale de trajet entre Mombasa et Kigali est de 116 heures, dont 26 heures (22 %) dues à des retards non physiques. Les documents à fournir et les procédures à Mombasa et aux postes frontières sont largement responsables des retards (19 heures, soit 23 % du retard total), suivis des délais d'attente aux ponts-basculés (4 heures, soit 15 % du total) et des contrôles douaniers en dehors des postes frontaliers (3 heures, soit 12 % du total).

Il est à noter que ce camion en particulier n'a été retardé ni au comptoir de la douane de Mombasa ni au port de Mombasa ayant fait le plein de mazout de chauffage en dehors du port. Il n'y a également pas eu de retards causés par l'escorte car le produit transporté ne justifiait pas une escorte. Le délai d'attente au terminal de destination n'a pas été enregistré car l'assistant n'a pas attendu pour mesurer ce retard. Dans les cas typiques où ces retards sont occasionnés et enregistrés, les retards non physiques auraient largement dépassé 26 heures, soit bien plus de 22 % de la durée totale du trajet. La durée totale du trajet aurait également été supérieure à 116 heures. Néanmoins, les données d'essai sont de bonne qualité, avec un haut degré d'exactitude et de cohérence.

7. COLLECTE ET ANALYSE DES DONNÉES DE TERRAIN

1. Collecte des données

Le Consultant a distribué 507 questionnaires aux 16 entreprises de transport sélectionnées pour la collecte des données. Le Secrétariat de la NC-TTCA a reçu 120 questionnaires remplis, dont 10 inutilisables. Les 110 questionnaires utilisables ont été saisis et une série de rapports a été établie.

2. Analyse des conclusions

En raison du faible nombre de véhicules contrôlés sur les tronçons routiers au Burundi et en RDC, cette analyse porte principalement sur le Kenya, l'Ouganda et le Rwanda.

- a) Le temps de transit moyen dans le port de Mombasa est de 65 heures, dont 55 heures entre le chargement et le départ.
- b) Le temps de transit au Kenya, exception faite du port de Mombasa, est d'environ sept jours, contre trois à quatre jours en Ouganda. Au Rwanda, le temps de transit est d'environ cinq jours pour le trafic à destination de Bukavu, mais de seulement deux jours pour le trafic à destination de Goma.
- c) La durée moyenne de trajet varie entre 129 heures pour le trajet de Nairobi à Kampala et 337 heures pour le trajet de Nairobi à Bujumbura. La durée de trajet entre Mombasa et Kigali, 255 heures, est probablement plus représentative.
- d) Temps de transit (en heures) aux postes frontières :

Malaba (K)	17	Malaba (U)	30
Katuna (U)	18	Gatuna (R)	12
Mirama (U)	8	Kagitumba (R)	13
Akanyaru (R)	4	Akanyaru (B)	16
Gisenyi (R)	1	Goma (C)	16
Ruzizi (R)	15	Bukavu (C)	32
Ruzizi II (R)	8		

Sauf au poste frontalier Katuna/Gatuna, le contrôle douanier est plus rapide à la sortie qu'à l'entrée. Dans bien des cas, les camions doivent passer une nuit au poste frontalier.

- e) Après le port de Mombasa (65 heures), les plus longs délais au Kenya ont été enregistrés à Makutano (28 heures) et au col de Mau (25 heures).

En Ouganda, les délais les plus longs ont été signalés à Malaba (30 heures), Katuna (18 heures) et Kinoni (13 heures) ; au Rwanda, les délais les plus longs ont été enregistrés à Gikongoro (73 heures), Rwamagana (26 heures) et Kigali (22 heures).

- f) Les causes des plus longs délais au Kenya sont les procédures portuaires, les procédures aux postes frontières et l'insécurité.

Les causes des plus longs délais en Ouganda sont les procédures douanières, les procédures au terminal intérieur et l'insécurité.

Les causes des plus longs délais au Rwanda sont : raisons non spécifiées, ponts-bascules et raisons personnelles.

- g) Le temps moyen de contrôle douanier en dehors des postes frontaliers est de trois heures au Kenya, trois heures en Ouganda, quatorze heures au Rwanda et une heure en RDC.*
- h) La durée moyenne d'un arrêt est de neuf heures au Kenya, onze heures en Ouganda et treize heures au Rwanda.*
- i) Le retard total moyen est de 89 heures au Kenya ; en Ouganda, il varie de 65 heures pour le trafic en direction de Mirama Hills à 72 heures pour le trafic en direction de Katuna. Au Rwanda, les retards sont les plus longs sur l'axe Gatuna- Ruzizi (103 heures) et les plus courts sur l'axe Gatuna-Gisenyi (37 heures).*
- j) Les contrôles douaniers sont les plus nombreux en Ouganda (13) et au Rwanda (10), sur un total de 27 contrôles douaniers signalés. Sur les 21 contrôles de police/sécurité signalés, treize ont eu lieu au Kenya et six en Ouganda. Sur les dix ponts-bascules signalés, huit se trouvent au Kenya et seulement deux en Ouganda.*
- k) Au Kenya, les retards sont les moins longs pour le transport de fruits, de produits pétroliers, de produits sidérurgiques, et les plus longs pour le transport d'huile de friture, de feuilles de tabac et de machines.*

En Ouganda, les retards sont les moins longs pour le transport de feuilles de tabac, d'huile à friture et de céréales, et les plus longs pour le transport d'effets personnels et articles ménagers, de textiles et vêtements, et de machines.

Au Rwanda, les retards sont les moins longs pour le transport de matériaux de construction, de produits cosmétiques et de céréales, et les plus longs pour le transport de feuilles de tabac, de produits sidérurgiques, de pneus et de chambres à air.

- l) Le taux de conteneurisation des marchandises est de 47 %.*

3. Qualité des données

Le Secrétariat n'a reçu que 120 questionnaires remplis sur un total de 500, soit un taux de réponse de 24 %, ce qui est très inférieur aux attentes compte tenu des efforts de sensibilisation et de consultation déployés, et du recrutement d'un assistant de recherche pour relancer la collecte des données.

Outre un faible taux de réponse, les données ont été transmises plus de douze mois après la distribution des questionnaires aux entreprises de transport en mars 2004, au lieu de deux mois plus tard comme prévu. Il a donc été impossible de respecter le calendrier des activités, ce qui a considérablement retardé l'étude.

La qualité des réponses fournies n'est pas très bonne dans l'ensemble, ce qui donne à penser que c'était peut-être une erreur de confier la collecte des données aux

camionneurs. Par exemple, certains camionneurs ont indiqué que les « procédures aux postes frontaliers » étaient la raison pour laquelle ils s'arrêtaient à des endroits qui n'étaient pas des postes frontaliers.

4. Validation des résultats de l'enquête

Le Consultant a effectué dix (10) trajets supplémentaires pour valider les résultats de l'enquête. Dans l'ensemble, les indicateurs de retard dans la validation correspondent à ceux de l'enquête principale.

8. CONCLUSION ET RECOMMANDATION

CONCLUSION

- a) *Il subsiste des barrières non physiques le long du Corridor Nord qui causent de longs retards de transport et alourdissent les coûts de transport. Ces retards ont été confirmés et corroborés par les données d'essai, les données de l'enquête principale et les données de validation de cette étude.*
- b) *La majorité des chauffeurs de camion ne savent pas suffisamment bien lire et écrire pour remplir les questionnaires. Cette contrainte devrait être prise en considération pour déterminer les méthodes et procédures de collecte des données.*
- c) *Seulement 110 trajets ont été effectués, par rapport à l'échantillon prévu de 500 trajets, principalement à cause du niveau d'alphabétisation insuffisant des camionneurs mentionné plus haut. Les données recueillies fournissent cependant des informations utiles sur les retards qui pourront servir à d'autres études de suivi des retards. La base de données a également été créée.*
- d) *Cette étude permet donc une bonne appréciation des problèmes de retard dans le transport en transit, qui permet de définir les politiques et les mesures d'intervention à mettre en place pour éliminer les retards et suivre les opérations de transport. Le Consultant a donc préparé un document de projet et des termes de référence pour des services à l'appui pour l'élimination des barrières non physiques dans le Corridor Nord.*

RECOMMANDATIONS

Les mesures suivantes sont recommandées :

- i. *Le Secrétariat de la NC-TTCA devrait se faire une priorité de recruter des services d'appui pour éliminer les barrières non physiques le long du Corridor Nord.*
- ii. *Suivi régulier des effets des politiques et des mesures d'intervention mises en place pour éliminer les barrières non physiques.*
- iii. *Pour les futures collectes de données, sélectionner quelques entreprises de transport solides et fiables qui sélectionneront à leur tour des camionneurs raisonnablement instruits pour participer à la collecte des données. Les camionneurs devraient recevoir une rémunération appropriée de façon à ce qu'ils soient motivés. Des essais spéciaux effectués par les assistants locaux devraient compléter les données recueillies par les camionneurs.*

- iv. *Le Secrétariat de la NC-TTCA devrait acquérir une base de données multi-utilisateurs de type ORACLE.*

CHAPITRE 1. INTRODUCTION ET GÉNÉRALITÉS

1.1 INTRODUCTION

Un accord contractuel concernant la prestation de services de conseil pour l'étude initiale des principales barrières non physiques le long du Corridor Nord et la création d'une base de données au Secrétariat de l'Autorité de coordination du transport en transit (TTCA) a été signé entre **M/S PROME Consultants LTD en association avec Dr C K Kaira Associates Ltd** et le **SSATP de la Banque mondiale** le 13 août 2003. Les services de conseil ont dûment commencé le 26 août 2003.

1.2. CONTEXTE DE L'ETUDE

1.2.2. Mandat et mission de la NCTTCA

Le Corridor Nord comprend l'infrastructure de transport (réseaux routier, ferroviaire et de pipelines) et d'autres installations connexes en Afrique de l'Est desservies par le port maritime de Mombasa au Kenya. Les éléments de cette infrastructure sont décrits en détail dans le Protocole No 2 de l'Accord de transit du Corridor Nord (NCTA), qui est un traité multilatéral définissant le cadre juridique de coopération entre les États signataires – le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et la République démocratique du Congo (RDC). Les axes routiers partent de Mombasa au Kenya, traversent Kampala en Ouganda et Kigali au Rwanda et ont pour point final Bujumbura au Burundi et Goma, Bukavu, Bunia et Kisangani en RDC. Le réseau ferroviaire relie Mombasa au Kenya à Kampala, les lignes Kampala-Kasese et Kampala Pakwach ayant été fermées dans les années 90. Le principal objectif du NCTA est de faire en sorte que les États signataires de l'Accord de transit garantissent mutuellement la libre circulation des marchandises entre leurs territoires respectifs. Les neuf protocoles suivants, inclus dans le NCTA, définissent le mode de fonctionnement des différentes opérations de transport en transit :

- i. Utilisation des installations portuaires maritimes ;
- ii. Désignation des axes et installations de transit ;
- iii. Contrôle douanier ;
- iv. Documentation et procédures ;
- v. Transport routier ;
- vi. Transport ferroviaire ;
- vii. Transport de produits dangereux ;
- viii. Facilités réservées aux opérateurs de transit et à leurs employés ; et
- ix. Assurance responsabilité civile automobile.

Afin de faciliter la réalisation des objectifs stipulés dans le NCTA et les protocoles susmentionnés, une Autorité (un groupe de ministres chargés du transport) a été créée sous le nom d'Autorité de coordination du transport en transit (TTCA). Cette Autorité est assistée par un Conseil exécutif composé de hauts responsables, les parties prenantes du secteur privé et le Secrétariat basé à Mombasa au Kenya.

L'objectif de la TTCA est de *faire du Corridor Nord l'axe de transport le plus économique et le plus efficace en Afrique de l'Est et en Afrique centrale pour accroître la compétitivité de la sous-région sur le marché mondial*. Dans cet esprit, la mission de la TTCA est centrée sur la réduction des coûts de transport par les mesures suivantes :

- i. Simplification de la documentation et des procédures douanières ;
- ii. Harmonisation des normes techniques et des règles de circulation ;
- iii. Harmonisation des coûts de transit et élimination des coûts superflus de transport de marchandises en transit ;
- iv. Amélioration de l'infrastructure de transport et élimination de toutes les barrières non tarifaires ; et
- v. Adoption d'une technologie moderne d'information et de communication.

Des progrès substantiels ont été accomplis dans les domaines d'intervention susmentionnés et la prolifération de documents douaniers nationaux a pratiquement été éliminée par l'adoption d'un document de transit commun qui est actuellement remplacé par une déclaration de douane commune. Les horaires de travail des services douaniers des cinq États signataires ont également été harmonisés, de même que les frais de transit dans les différents pays. Les permis des opérateurs de camions délivrés par les autorités compétentes des parties contractantes sont mutuellement reconnus, alors que les véhicules immatriculés à l'étranger devaient précédemment acheter un permis de service routier. Un programme régional d'assurance responsabilité civile automobile a été mis en place pour faciliter les déplacements internationaux des véhicules. D'autre part, les sociétés nationales de chemin de fer du Kenya et de l'Ouganda ont signé un accord de travail, dans le cadre du NCTA, pour faciliter leurs opérations, y compris le transport de marchandises par train bloc. Enfin, le Forum consultatif des parties prenantes du Corridor Nord a été créé afin de faciliter les mouvements de marchandises le long du corridor. Ce forum est un exemple des efforts de promotion de partenariats public-privé.

Cependant, bien que ces mesures aient permis de réduire sensiblement les coûts de transport dans le corridor, il subsiste des obstacles qui nécessitent de définir et mettre en oeuvre d'autres initiatives pour réduire encore les coûts.

Parmi les obstacles qui persistent, on peut citer les formalités et les documents à remplir au comptoir de la douane à Mombasa, les horaires de travail différents au port de Mombasa, les longs délais de vérification causés par le nombre excessif d'intervenants au port de Mombasa, le retard de paiement des frais par le consignataire ou son agent, les documents en double emploi et la lourdeur des procédures de prise de livraison des marchandises portuaires par les camions, le manque de planification des opérateurs de transport et de communication à l'avance avec les autorités portuaires, l'encombrement de camions dans le port, l'escorte des convois de camions, les délais d'attente aux ponts-bascules, les nombreux barrages routiers, l'insécurité dans les passages routiers difficiles et/ou pentus,

les procédures et les horaires de travail des postes frontaliers, et les nombreux documents nationaux obligatoires pour les marchandises en transit, en violation des déclarations douanières et de l'acquit de transit adoptés par la COMESA.

1.3. OBJECTIFS, ENVERGURE DES TRAVAUX ET PLAN DE L'ETUDE

(a) Objectifs

L'objectif fondamental de l'étude est de permettre au Secrétariat de la NC-TTCA de formuler et mettre en œuvre des politiques judicieuses pour faciliter et rationaliser les opérations de transport dans le Corridor Nord. Il s'agit de créer des systèmes de contrôle et de suivi du transit qui soient faciles d'emploi, ce qui implique la réalisation d'une étude initiale et d'un exercice de suivi des principaux obstacles non physiques au transit afin de mieux comprendre les besoins prioritaires de ces systèmes de suivi. Les termes de référence de l'étude figurent à l'**Annexe 1**.

(b) Envergure des travaux

Comme indiqué dans les termes de référence de l'étude, le Consultant exécutera les tâches suivantes :

- i. Engager des consultations avec les transporteurs et les associations du secteur privé qui sont basés dans les États membres du Corridor Nord et qui participent en tout ou partie aux opérations de transit.
- ii. Définir les résultats attendus de l'étude en termes de durée totale des délais, décomposés par cause, emplacement, date et heure.
- iii. Définir les paramètres des rapports de façon à saisir les données concernant le sens du trajet, la « nationalité » du véhicule et le type de cargaison (conteneur, vrac, produits pétroliers raffinés, etc.).
- iv. Organiser des ateliers/séminaires à un ou plusieurs endroits le long du Corridor Nord pour informer les transporteurs et les camionneurs sur l'objectif et les résultats attendus de l'étude, d'une part, et définir le format des questionnaires à emporter et à remplir par les camionneurs durant leur trajet. Ces questionnaires doivent être à la fois simples pour ne pas imposer une charge de travail excessive aux camionneurs, et adéquats pour saisir des données valables. Ces questionnaires devront être fournis en anglais et en français.
- v. Calculer la longueur des trajets à inclure dans l'échantillon d'enquête de manière à ce qu'ils soient statistiquement significatifs¹.
- vi. Déterminer avec les transporteurs les modalités de certification et de collecte des questionnaires (remplis) à la fin du trajet et les procédures de remise des questionnaires au bureau du Secrétariat à Mombasa.
- vii. Effectuer un passage machine des questionnaires remplis pour des trajets réels et faire les modifications nécessaires.

¹ Il est essentiel que les rapports générés soient basés sur des données statistiquement significatives. Les résultats doivent être entièrement fiables si l'on entend produire l'effet de sensibilisation recherché. Parallèlement, l'intégrité du Secrétariat et du SSATP doit être préservée.

- viii. Créer une base de données ou un tableur au bureau du Secrétariat à Mombasa, et saisir les données.
- ix. Produire des rapports mensuels indiquant la durée totale moyenne des retards par trajet et la durée moyenne des retards ventilés par cause, date, « nationalité » du véhicule, pays (et emplacement), type de cargaison (vrac, conteneur, produits pétroliers, etc.).
- x. Distribuer les rapports mensuels à toutes les parties prenantes par tous les moyens possibles.
- xi. Former le personnel du Secrétariat de la TTCA sur la tenue d'une base de données ainsi que sur la production et la diffusion de rapports.
- xii. Élaborer un document de projet, des termes de référence pour d'autres services d'appui, des estimations de coûts et un plan d'exécution assorti de délais pour les mesures correctrices destinées à améliorer les politiques, à réduire les coûts le long du Corridor et à mettre en place une base de données complète, un site web et un système de suivi.

(c) Plan de l'étude

Pour produire les résultats décrits dans l'envergure des travaux ci-dessus, le Consultant prévoyait initialement d'exécuter les tâches suivantes :

Tâche 1 : Mobilisation

Tâche 2 : Appréciation de l'assignation des tâches et analyse bibliographique

Tâche 3 : Consultations avec les parties prenantes

Tâche 4 : Conception des instruments d'enquête sur le terrain

Tâche 5 : Élaboration et mise à l'essai de la base de données

Tâche 6 : Séminaires de formation/sensibilisation pour les camionneurs

Tâche 7 : Collecte des données de terrain par les camionneurs

Tâche 8 : Formation du personnel de la NC-TTCA

Tâche 9 : Élaboration du rapport final

Durant l'exécution du projet, il s'est cependant avéré qu'il était plus pratique d'effectuer l'étude en réorganisant les tâches comme suit :

Tâche 1 : Mobilisation

Tâche 2 : Analyse bibliographique, appréciation/analyse de l'assignation des tâches, et conception des instruments d'enquête sur le terrain

Tâche 3 : Consultations/ateliers avec les parties prenantes sur la collecte des données de terrain

Tâche 4 : Élaboration de la base de données, mise à l'essai et formation du personnel de la NC-TTCA

Tâche 5 : Collecte des données de terrain par les camionneurs

Tâche 6 : Élaboration du rapport final

CHAPITRE 2 : APPRÉCIATION DE L'ASSIGNATION DES TÂCHES

2.1 MOBILISATION

Le Consultant a mobilisé et mis en place tous les membres clés du personnel et défini, programmé et assigné les tâches, comme indiqué à l'**Annexe 2** (calendrier des activités) et à l'**Annexe 3** (composition de l'équipe et assignation des tâches).

2.2. ANALYSE BIBLIOGRAPHIQUE

Le Consultant a rendu visite au Secrétariat de la NC-TTCA à Mombasa du 26 au 29 août 2003 et a notamment recueilli les données nécessaires, examiné les documents de référence pertinents, identifié les parties prenantes clés et préparé le **premier rapport de projet** : rapport initial.

Afin de vérifier les retards et leurs causes, le Consultant a chargé un assistant local d'effectuer un essai pour un camion de marchandises. D'autre part, l'économiste du transport a effectué des observations sur l'axe Mombasa-Malaba-Kampala-Ishasha (frontière entre l'Ouganda et la RDC).

2.3. PRINCIPAUX RETARDS LIES A DES BARRIERES NON PHYSIQUES

Les entretiens individuels organisés à Mombasa et les visites sur le terrain effectuées par l'économiste et l'assistant local ont permis de tirer les conclusions initiales suivantes :

- a) ***Documentation et procédures douanières au comptoir de la douane à Mombasa***
Les procédures et les documents douaniers à remplir au comptoir de la douane à Mombasa prennent jusqu'à trois jours en moyenne, alors que cinq (5) heures devraient être suffisantes.
- b) ***Encombrement de camions dans le port***
Les camions arrivent dans le port le samedi et le dimanche et à 11 heures les jours ouvrables, ce qui crée des embouteillages et bloque la circulation.
- c) ***Documentation et procédures (dans le port)***
Il y a des délais d'attente dans le port dès que le chauffeur reçoit l'ordre de livraison au port de Mombasa (MPRO) une fois que tous les frais ont été payés. Ces retards sont causés par les procédures à suivre et les documents en double emploi, par exemple :
 - i. Enregistrement du camion, du numéro de conteneur et des informations sur le chauffeur au point de contrôle.
 - ii. Réenregistrement de ces informations au terminal de conteneurs.

- iii. Traitement dans les délais voulus (ou nontraitement) du MPRO en quatre exemplaires aux points d'enregistrement/contrôle.
- iv. Bordereau de chargement contenant les mêmes informations que le MPRO.
- v. Le camion est autorisé à franchir le premier point de contrôle, après quoi le conteneur est inspecté.
- vi. Un mémorandum des douanes indiquant la liste des camions inspectés doit se trouver au point de contrôle, faute de quoi il y a des délais d'attente.
- vii. Le bureau délivrant le mémorandum des douanes ferme à 15 heures trente. Les camions qui arrivent après doivent donc attendre jusqu'au lendemain.
- viii. Seuls les employés de l'agent de transit et de compensation sont autorisés à signer le laissez-passer. S'ils ne sont pas présents, le camion ne peut pas passer.

En moyenne, un camion met jusqu'à 36 heures pour charger ou décharger un conteneur dans le port de Mombasa.

d) Convois/escortes

i. Du port de Mombasa au pont-bascule de Mariakani (32 km au départ de Mombasa)

- Ces escortes sont disponibles tous les jours.
- Temps de formation d'un convoi de 25 camions.
- Temps de formation d'une escorte pour démarrer.
- Les notes de service pour les escortes ne sont pas délivrées après 15 h 30. Les camions autorisés à quitter le port après 15 h 30 doivent attendre jusqu'au lendemain pour partir vers Mariakani.

ii. De Mariakani au fleuve Athi (24 km au départ de Nairobi)

- Ces escortes sont fournies trois fois par semaine, le lundi, le mercredi et le vendredi. Une escorte spéciale peut être fournie les autres jours moyennant paiement.
- Temps de formation du convoi.
- Temps de formation d'une escorte pour démarrer.
- Temps d'attente de l'escorte suivante prévue, étant donné que les escortes au départ du port de Mombasa sont disponibles tous les jours alors qu'elles ne le sont que trois jours par semaine au départ de Mariakani.
- Coût d'une escorte spéciale.
- Ralentissements dus aux camions plus lents à cause de leur puissance nominale, de leur état de marche, de leur chargement, du chauffeur, etc.

iii. Du fleuve Athi à Malaba

- Les escortes ne sont disponibles que trois fois par semaine, le mercredi, le vendredi et le dimanche.
- Temps de formation du convoi.
- Temps de formation d'une escorte pour démarrer.
- Coût d'une escorte spéciale.
- Ralentissements dus aux camions plus lents à cause de leur puissance nominale, de leur état de marche, de leur chargement, du chauffeur, etc.

iv. De Kigali à la frontière avec le Burundi

Les escortes sont disponibles un jour sur deux, ou non disponibles dans certains cas.

e) Ponts-bascules

i. Mariakani, Kenya

- Longues files de camions au pont-bascule car les véhicules escortés arrivent en convoi dans la soirée.
- Capacité insuffisante des ponts-bascules car un seul pont fonctionne, le second étant hors d'usage.
- Attente au contrôle douanier après le pesage des camions.

ii. Fleuve Athi, Kenya

- Longues files de camions au pont-bascule car les véhicules escortés arrivent en convoi dans la soirée le dimanche, le mardi et le jeudi.
- Attente au contrôle douanier après le pesage des camions.

iii. Cinq autres ponts-bascules au Kenya, à Narok (mobile), Gilgil (fixe), Eldoret (mobile), Webuye (fixe) et Amagoro (mobile mais permanent).

iv. Ville frontalière de Malaba, Ouganda

- Longues files de camions au pont-bascule, car ils atteignent la frontière en convois escortés. Un camion peut attendre une matinée et une après-midi entières.
- Attente au contrôle douanier après le pesage.

v. Iganga, Ouganda (mobile mais permanent)

Il y a de longues files d'attente à ce pont-bascule car les véhicules ne sont pas escortés en Ouganda et n'arrivent donc pas au pont-bascule en convois.

vi. Inexactitude des ponts-bascules

Les ponts-bascules le long du trajet indiquent des poids différents pour le même camion.

vii. Manque de transparence du relevé et de l'enregistrement de la charge par essieu

L'assistant du camionneur n'a pas la possibilité de suivre le relevé au pont-bascule.

f) Barrages routiers / Points de contrôle

i. Il y a environ 13 points de contrôle au Kenya assurés par des services de sécurité, principalement la police judiciaire et administrative du Kenya. Les points de contrôle se trouvent à Mombasa (sortie de ville), Miritini, Mazeras, Voi, Konza, fleuve Athi (avant le pont-bascule), Mai- Mai, col de Mau, Mai-Mahiu, Gilgil, Salga, Timborwa et Kandui.

ii. Il y a sept points de contrôle en Ouganda : Malaba (Special Protection Revenue Unit - SPRU), Busitema (Ouganda Revenue Authority - URA), Kitende (police), Lukaya (URA/SPRU), Kyazanga (police), Mbarara (URA) et Kabale (police). Il y a également des aires de stationnement réservées par l'URA à Busia, Malaba, Luwero, Masaka, Ntungamo et Ishaka. Aucun camion ne franchit ces points de contrôle entre 22 heures et 8 heures lorsque le poste douanier est fermé.

iii. Il y a cinq points de contrôle au Rwanda : Rwefandi (police), Kabuye (douane), Kasiyata (Inland Cargo Depot - ICD), Kigali (douane) et Ruhengeri (police).

g) Insécurité

Les camionneurs peuvent être attaqués et les camions dévalisés à certains passages routiers difficiles ou pentus, en particulier à Kamu, Kimariu, Salama, Molo Hill et Mukutano au Kenya. À l'approche de ces points, les camionneurs ont tendance à attendre leurs collègues pour avancer en convoi, ce qui crée des retards.

En raison de l'insécurité au Burundi, un couvre-feu est observé de 16 heures à 10 heures du matin du lundi au vendredi, et toute la journée le samedi et le dimanche.

h) Procédures de passage frontalier

- iii. Les procédures de passage frontalier et les horaires de travail causent de longs délais d'attente de chaque côté de la frontière, tout particulièrement à Malaba.
- iv. Trop de camions arrivent en même temps, ce qui crée des encombrements et des délais d'attente aux postes frontaliers.

En moyenne, il faut un minimum de 24 heures pour franchir la frontière entre l'Ouganda et le Kenya, dans un sens ou dans l'autre.

i) Documents nationaux

Plusieurs documents nationaux sont requis pour le transport en transit malgré l'utilisation de la déclaration de douane de la COMESA adoptée pour le Corridor Nord : formulaire de police P27, manifeste de douane, certificat de destination, feuille de route et PAC.

j) Procédures et facilités au terminal intérieur/aire de stationnement des camions en transit

Les formalités à remplir et les facilités (ou l'absence de facilités) en place aux terminaux pour le service intérieur / aires de stationnement des camions en transit causent d'importants délais d'attente, jusqu'à une semaine au Burundi et cinq jours au Rwanda.

k) Retards auto-imposés

Un opérateur de transport et/ou son agent causent eux-mêmes des retards. Par exemple, les camionneurs ont tendance à s'arrêter pendant des heures, voire même des journées entières, aux endroits qui présentent un intérêt social ou économique.

2.4 ESSAI

Un essai réalisé par un assistant local entre Mombasa et Kigali à bord d'un camion-citerne à pleine charge a permis d'identifier les causes non physiques de retard, leur emplacement et le temps de retard pour le camion et la route en question (voir le **tableau 1**). L'analyse des données tirées de cet essai montre que :

- a) La durée totale du trajet entre Mombasa et Kigali est de 117,5 heures.
- b) Le retard total dû à des barrières non physiques est de 26,36 heures, soit 22 % de la durée totale du trajet.
- c) Le retard total dû aux documents et formalités à remplir à Mombasa et aux postes frontaliers est de 19,365 heures (73 % du retard total).
- d) Le temps d'attente aux ponts-bascules est de 4,205 heures (15 % du retard total).

- e) Le retard total dû aux contrôles douaniers en dehors des postes frontaliers est de 2,790 heures (12 % du retard total).
- f) Le retard accumulé est de 20,24 heures (77 % du retard total) au Kenya, 5,79 heures (22 % du retard total) en Ouganda, et 0,33 heure (1 % du retard total) au Rwanda.
- g) Les documents et formalités à remplir à Mombasa / Changamwe causent un retard de 9 heures (46 %).
- h) Les documents et formalités à remplir causent un retard de 5,58 heures (54 %) au Kenya, de 4,455 heures (43 %) en Ouganda et de 0,33 heure (3 %) au Rwanda.
- i) Le temps d'attente aux ponts-bascules est de 3,66 heures (87 %) au Kenya et de 0,545 heure (13 %) en Ouganda.
- j) Les contrôles douaniers causent un retard de 2 heures (72 %) au Kenya et de 0,79 heure (28 %) en Ouganda.
- k) Les retards causés par des crevaisons de pneus s'élèvent à 15 heures. Ces retards ne sont pas inclus au tableau 1 car ils ne sont pas imputables à des causes non physiques.
- l) Le camion a enlevé son chargement (mazout de chauffage) en dehors du port de Mombasa. Il n'y a donc eu aucun temps d'attente au comptoir de la douane ni dans le port.
- m) Il n'y a également pas eu de retards causés par l'escorte car le produit transporté par ce camion ne justifiait pas une escorte.
- n) En arrivant à destination, l'assistant n'a pas attendu pour mesurer le temps écoulé entre l'arrivée du camion et son déchargement. Le temps d'attente au terminal n'est donc pas inclus pour ce camion et cet axe de transport.

Pour un camion typique qui passe par le port et transporte un produit fragile, si les délais d'attente au terminal avaient été enregistrés, un retard supplémentaire aurait été occasionné au comptoir de la douane de Mombasa, dans le port et durant l'escorte, et l'attente entre l'arrivée à destination et le déchargement du camion aurait augmenté le retard. Le retard total aurait donc été très supérieur à 26 heures et aurait représenté beaucoup plus de 22 % de la durée totale du trajet. Les données d'essai sont néanmoins de bonne qualité, avec un haut degré d'exactitude et de cohérence.

Tableau 1 : Essai (09.09.2003 - 14.09.2003)

Retard par cause et emplacement

Route : Mombasa - Nairobi - Busia - Kampala - Katuna - Kigali

Produit :- Diesel

Cause	Emplacement / Temps d'attente																				
	Kenya							Ouganda						Rwanda		RDC		Burundi		TOTAL	
	Mombasa	Mariakani	Machakosi	Fleuve Athi	MaiMai	Gilgil	Busia	Total	Busia	Busitema	Iganga	Mbarara	Ntungamo	Katuna	Total	Katuna	Nyaonga	Total			
Documentation & procédures	9						5,58	14,6	0,125					4,33	4,45 5	0,33	0,33				
Pont-bascule		0,5	0,08	1,33	0,08	0,67	1	3,66	0,125	0,42					0,54 5						4,205
Contrôle douanier		1,25		0,75				2,0		0,5		0,13	0,16		0,79						2,790
Contrôle de police																					
Autres mesures de sécurité																					
TOTAL	9	1,75	0,08	2,08	0,08	0,67	6,58	20,24	0,25	0,5	0,42	0,13	0,16	4,33	5,79		0,33				26,36

2.5 PREPARATION DES INSTRUMENTS DE COLLECTE DES DONNEES DE TERRAIN

Le Consultant a effectué une autre visite de consultation au Secrétariat de la NC-TTCA à Mombasa du 9 au 11 décembre 2003. À la suite de ces consultations, le Consultant et le client sont convenus des instruments d'enquête et de la méthode de collecte des données de terrain :

a) Instruments d'enquête

Le formulaire de collecte des données proposé dans le document de consultation a été examiné et adopté avec des amendements. Le questionnaire retenu est présenté à la **figure 1**.

b) Tronçons routiers

Le **tableau 2** indique les tronçons routiers identifiés et retenus d'un commun accord.

Tableau 2 : Tronçons routiers identifiés et retenus d'un commun accord

Kenya	Ouganda	Rwanda	Burundi	Congo (RDC)
Mombasa-Mariakani	Malaba -Ninja	Kagitumba-Kigali	Akanyaru-Bujumbura	Kasindi-Beni
Mariakani-Athi River	Busia-Jinja	Katuna -Kigali		Kasindi-Butembo
Athi River-Nakuru	Jinja-Kampala	Kigali-Gisenyi		Beni-Bunia
Nakuru -Eldoret	Kampala-Mbarara	Kigali-Kanyaru		Beni-Kisangani
Eldoret -Malaba	Mbarara-Ntungamo	Kigali-yangugu		Bunagana-Goma
Nakuru -Kisumu	Mbarara-Mpondwe			Ishasha -Goma
Kisumu-Busia	Mbarara-Katunguru			
	Ntungamo-Kakitumba			
	Ntungamo-Kabale			
	Ntungamo-Ishasha			
	Kabale -Bunagana			
	Kabale -Katuna			
	Katunguru-Mpondwe			
	Katunguru-Ishasha			

Figure 1 : Manifeste de l’Autorité de coordination du transport en transit dans le Corridor Nord concernant les retards liés à des barrières non physiques

FORMULAIRE DE COLLECTE/SAISIE DES DONNÉES : À L’ARRIVÉE/AU DÉPART

Nom du conducteur..... Compagnie.....

1. Origine 2. Destination :
3. a) Réception du permis de chargement : Date.....Heure.....
b) Chargement : Date.....Heure.....
4. Départ : Date.....Heure.....
5. No d’immatriculation du véhicule
6. Pays d’immatriculation du véhicule.....
7. Type de véhicule : a) Camion à remorque..... (b) Semi-remorque.....
c) Camion ordinaire
8. Marque du véhicule : 9. Nb d’essieux :
10. Type de cargaison : a) Conteneur..... b) Cargaison hétérogène.....
(c) Citerne.....
11. Marchandises transportées (**voir Annexe (i)**).....
12. Poids des marchandises.....
13. Détails concernant l’arrêt.....

Arrêt No.	Emplacement de l’arrêt			Raison/Cause de l’arrêt (ii)	Arrivée au point d’arrêt		Départ du point d’arrêt		Durée de l’arrêt
	Nom	Tronçon routier (i)	Pays		Date	Heure	Date	Heure	
1.									
2.									
3.									
4.									
5.									
6.									
7.									
8.									
9.									
10.									
12.									
13.									
14.									

14. Arrivée à destination : Date Heure.....

15. Déchargement : Date Heure

Signature.....

c) Raison/Cause du retard

Les catégories de retard suivantes ont été identifiées et convenues :

- i. Contrôles de police/sécurité
- ii. Contrôles douaniers
- iii. Ponts-bascules
- iv. Escortes
- v. Procédures portuaires
- vi. Procédures aux postes frontaliers
- vii. Insécurité
- viii. Raisons personnelles
- ix. Pannes de véhicule
- x. Procédures au terminal pour le transport intérieur et
- xi. Autres

d) Marchandises transportées

Le **Tableau 3** présente la liste des marchandises susceptibles d'être transportées, telle qu'identifiée et convenue avec le client.

Tableau 3 : Liste des marchandises susceptibles d'être transportées dans le Corridor Nord

Thé	Café
Cuirs et peaux	Feuilles de tabac
Haricots et autres légumineuses	Poisson
Sésame	Cacao
Poivre	Vanille
Fruits	Animaux vivants
Arachide/noix de cajou	Bois d'oeuvre
Minéraux	Coton
Céréales (maïs, riz, blé, etc.)	Sucre
Pneus et chambres à air	Pièces automobiles
Électronique	Cigarettes
Huile de friture	Produits cosmétiques
Matériaux de construction	Machines
Véhicules motorisés	Chaussures
Farine	Pâte à papier et papier
Livres et autres imprimés	Produits sidérurgiques
Produits médicaux et pharmaceutiques	Produits pétroliers et connexes
Éléments de pile sèche	Produits alimentaires et boissons
Ustensiles	Textiles et vêtements
Articles personnels et ménagers	Allumettes suédoises

e) Indicateurs de performance

Les indicateurs suivants ont été retenus d'un commun accord :

- i. Temps de passage en douane
- ii. Temps de transit/Route/Mode de transport

- iii. Temps de transit par poste frontalier
- iv. Temps de trajet entre l'origine et la destination, par pays
- v. Taux de conteneurisation des marchandises en transit
- vi. Nombre de points de contrôles (ponts-bascules, police, douane, péages) par pays/route
- vii. Temps de transit au port
- viii. Retards détaillés
- ix. Retards périodiques comparatifs
- x. Retards par type de véhicule
- xi. Retards par cause
- xii. Retards par pays traversé
- xiii. Retards par produit transporté et
- xiv. Retards par pays d'immatriculation du véhicule

f) Méthode d'échantillonnage

- i. Il a été convenu que la population qui présente un intérêt est le nombre de trajets effectués au cours d'un mois. Ce nombre est estimé à 4 775 (voir l'estimation du volume de trafic routier transitant par Malaba et Busia pour l'exercice 01 au **Tableau 4**).
- ii. L'échantillon sera sélectionné par l'intermédiaire des transporteurs avec l'aide des exportateurs et des importateurs, en particulier au Rwanda et au Burundi.
- iii. Il a également été décidé de sélectionner un échantillon de 10 % de ces trajets pour l'enquête, stratifié par pays de destination et proportionnel au trafic. (Ouganda – 445, Rwanda – 21, Burundi – 7, RDC– 26)

g) Système informatique

Les consultants ont examiné le système informatique du Secrétariat et recommandé à ce dernier d'acquérir un système de base de données multi-utilisateurs telle qu'un serveur SQL.

Tableau 4 : Estimation du volume de trafic routier transitant par Malaba et Busia

Nombre total de camions pesés (Malaba et Busia) - Exercice 01

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
Malaba	3 263	3 248	3 227	2 963	3 410	3 685	3 411	3 624	3 575	4 142	3 511	3 131	41 190
Busia	1 243	1 171	1 332	1 322	1 436	1 354	1 404	1 483	1 317	1 424	1 335	1 296	16 117

Source : Ministère des Travaux publics, du Logement et des Communications, Ouganda

Trafic total (Burundi, Rwanda, Burundi, République démocratique du Congo (RDC) et Soudan)

Ouganda	Rwanda	Burundi	RD Congo	Soudan	Total
1 710	80	28	100	92	2 012
098	822	760	225	999	904

Source : Autorité portuaire du Kenya (NKP)

Répartition du trafic total transitant par Malaba et Busia - Exercice 02 (Tonnes)*

	Ouganda	Rwanda	Burundi	RD Congo	Soudan	Total
Malaba	1 231	58	20	72	66	1 449
Busia	271	192	707	162	659	2 911
Busia	478	22	8 053	28	26	563
a	827	630	063	040	613	

* Calculé à partir du pourcentage du nombre total de camions transitant par Busia et Malaba (ex. 01)

Source : NC-TTCA, Mombasa

CHAPITRE 3. ATELIERS DES PARTIES PRENANTES

3.1. DOCUMENT DE CONSULTATION

Le Consultant a élaboré le **deuxième rapport de projet : document de consultation des parties prenantes** qui a servi de base de discussion lors des ateliers sur les barrières non physiques le long du corridor. Le Secrétariat de la NC-TTCA a traduit le rapport d'anglais en français et l'a distribué aux parties prenantes au Burundi, au Rwanda, en RDC (le rapport a été distribué en anglais au Kenya). Le Consultant a distribué le rapport aux parties prenantes en Ouganda.

3.2 ATELIERS DES PARTIES PRENANTES

Trois ateliers ont été organisés pour informer les parties prenantes sur les barrières non physiques et définir la marche à suivre pour la collecte des données. Les ateliers se sont déroulés à Kampala, Mombasa et Kigali.

a) Atelier de Kampala

Un atelier de consultation des parties prenantes a été organisé en Ouganda à l'hôtel Africana le jeudi 19 février 2004. Les participants comprenaient des représentants du gouvernement ougandais et des transporteurs ougandais. La liste des participants figure à l'**Annexe 4**.

i. Barrières non physiques

L'économiste a présenté les conclusions préliminaires de l'étude et identifié les retards dus à des barrières non physiques (**Section 2.3**), les indicateurs de performance (**Section 2.5 (v)**) susmentionnés et les résultats de l'essai effectué par l'assistant local entre Mombasa et Kigali à bord d'un camion citerne rempli de combustible. Les discussions ont permis de dégager les conclusions suivantes :

- Le temps d'attente au terminal est considérable, en particulier au Burundi (jusqu'à une semaine) et au Rwanda (jusqu'à cinq jours) ;
- Une escorte est fournie au Rwanda (entre Kigali et la frontière avec le Burundi) un jour sur deux, mais elle n'est pas toujours disponible.
- Le tonnage brut n'est pas harmonisé : par exemple, il est de 52 tonnes au Kenya et 56 tonnes en Ouganda ;
- Les horaires d'ouverture des postes frontaliers ne sont également pas harmonisés ;
- Au Burundi, en raison de l'insécurité, un couvre-feu est observé entre 16 heures et 10 heures du matin du lundi au vendredi et toute la journée le samedi et le dimanche ;
- Il y a des aires de stationnement réservées par l'URA à Busia, Malaba, Masaka, Ntungamo et Ishaka, ce qui signifie qu'aucun camion ne franchit ces points de contrôle entre 22 heures et 8 heures lorsque le poste de douane est fermé.

- Le nombre total de bureaux/estampillages intervenant dans les formalités portuaires devrait être considéré comme un indicateur.
- La corruption est une importante cause de retard (*il a cependant été convenu que ce problème est difficile à quantifier*).
- Retards dus aux procédures d'immigration :
- Les camionneurs doivent personnellement passer au bureau d'immigration, et les procédures varient d'un pays à un autre ;
- L'Ouganda délivre des visas de six mois à entrées multiples aux titulaires d'un passeport est-africain, mais ce n'est pas le cas du Kenya et de la Tanzanie, où les camionneurs doivent faire la queue pour obtenir un visa chaque fois qu'ils entrent dans le pays.
- Les non titulaires d'un passeport est-africain doivent payer pour obtenir un visa (30 dollars pour l'Ouganda, 50 dollars pour le Kenya).
- Les Africains de l'Est ont des difficultés à obtenir des documents de voyage temporaires au Kenya.

ii. Collecte des données

Le spécialiste informatique a présenté le questionnaire proposé, la méthode d'échantillonnage et les procédures de collecte des données. Après de longues délibérations, il a été convenu de ce qui suit avec les parties prenantes :

- Il est approprié de confier la collecte des données aux camionneurs. Cependant, lorsque ces derniers causent eux-mêmes des retards, on ne peut pas s'attendre à ce qu'ils fournissent des informations correctes.
- L'Association des camionneurs commerciaux de l'Ouganda (Ouganda Commercial Truckers Association - UCTA) a une liste de ses membres assortie de la taille de leur parc, ce qui pourrait servir à sélectionner les camionneurs ;
- Bien qu'une partie du trafic ne transite pas par Busia/Malaba, nous devrions à ce stade nous limiter au trafic au départ et à destination de Mombasa ;
- Il s'est avéré nécessaire de coopter les responsables des opérations des différentes compagnies de transport car ce sont les individus qui désignent les conducteurs et qui possèdent les informations de base sur chaque trajet (indiqué en fait sur le permis de transport) ;
- En conséquence, les responsables des opérations de transport devraient recevoir une formation et remplir les sections 1 à 12 de chaque questionnaire avant de le remettre aux camionneurs pour qu'ils remplissent les sections 13 à 15. Les responsables des opérations de transport formeraient à leur tour leurs propres camionneurs.
- Le président de l'UCTA allait contacter les membres de son association afin d'organiser un atelier de formation pour les responsables des opérations de transport le 1/3/04.

À la lumière des délibérations de l'atelier de Kampala, il a été convenu que les responsables des opérations de transport, et non les camionneurs, recevraient une formation et des informations sur la collecte des données étant donné qu'ils désignent les

camionneurs pour chaque trajet et qu'ils possèdent les informations nécessaires sur chaque trajet. Ces responsables formeraient à leur tour leurs propres camionneurs.

Un atelier de formation/sensibilisation a été organisé pour les responsables des opérations de transport au même hôtel de Kampala le 1^{er} mars 2004. L'atelier a mis en évidence les mêmes problèmes que ceux identifiés lors du premier atelier.

b) Atelier de Mombasa

Les informations tirées de l'atelier et du séminaire de formation organisés en Ouganda pour les parties prenantes ont éclairé les consultations avec les parties prenantes à Mombasa, lors de l'atelier de consultation des parties prenantes et de formation des responsables des opérations de transport organisé à l'hôtel Whitesands à Mombasa le 24 mars 2004 (Annexe 4).

Durant cet atelier, les procédures de collecte des données ont été examinées en tenant compte des deux ateliers de Kampala. S'agissant de la collecte des données, il a été décidé à l'unanimité de confier cette tâche aux camionneurs, tandis que les responsables des opérations de transport distribueraient les questionnaires aux camionneurs retenus pour certains trajets sur la base des échantillons convenus pour chaque trajet. Après avoir rempli les questionnaires, les camionneurs remettraient les questionnaires à leurs responsables respectifs des opérations de transport, qui les soumettraient à l'Association de transport du Kenya (KTA). La KTA soumettrait ensuite les questionnaires au Secrétariat de la NC-TTCA .

c) Atelier de Kigali

Un atelier de consultation des parties prenantes et de formation des responsables des opérations de transport au Rwanda, au Burundi et en RDC a été organisé à l'hôtel Novotel Kigali Umubano le 14 avril 2004 (Annexe 4). L'atelier s'est déroulé en anglais et en français et a couvert les mêmes questions que les ateliers de Kampala et Mombasa.

CHAPITRE 4. ÉTABLISSEMENT D'UNE BASE DE DONNÉES, MISE À L'ESSAI ET FORMATION DU PERSONNEL DE LA NC-TTCA

4.1 INTRODUCTION

Les activités de base suivantes étaient requises :

- a) Mise en place d'un système de base de données au Secrétariat de la TTCA pour saisir et présenter les données des questionnaires sur les principales barrières non physiques qui entravent les mouvements de transit, et
- b) Formation du personnel de la TTCA sur la tenue de la base de données.

Afin de finaliser la base de données, le spécialiste informatique a participé à la mise au point des questionnaires, à la définition des indicateurs de performance et à l'examen du système informatique du Secrétariat. La plus grande partie de ce travail a été accomplie lors d'une visite au Secrétariat de la TTCA du 9 au 12 décembre 2003.

L'examen de l'équipement informatique du Secrétariat de la TTCA a indiqué qu'il comprenait un réseau local (LAN), un serveur Pentium IV fonctionnant sous Windows 2000 et huit (8) stations de travail (Pentium IV) fonctionnant sous Windows XP. Chaque station de travail est équipée du logiciel MS Office 2000. Le consultant estime qu'à long terme ces installations ne suffiront pas et a recommandé au Secrétariat d'acquérir un système de base de données à multi-utilisateurs, tel qu'un serveur SQL.

Compte tenu de l'équipement disponible, un système de base de données a été mis en place avec MS Access.

4.2 CONCEPTION DU SYSTEME

La base de données comprend un tableau pour les trajets, un tableau pour les arrêts et des tableaux de recherche des informations relativement permanentes (informations principales) telles que pays, type de véhicule, etc.

Le système a les fonctionnalités suivantes :

- a) Maintenance principale – saisie et mise à jour des données suivantes :
 - i. Pays
 - ii. Type de véhicule
 - iii. Type de cargaison
 - iv. Tronçon routier
 - v. Cause du retard
 - vi. Marchandises transportées
 - vii. Lieu d'origine

viii. Lieu de destination

b) Opérations de mise à jour – saisie et mise à jour des données sur les trajets et les arrêts

c) Établissement de rapports

Des rapports peuvent être produits sur :

- i. Temps d'arrêt moyen par type de véhicule
- ii. Temps d'arrêt moyen par cause
- iii. Temps d'arrêt moyen par numéro d'immatriculation de véhicule
- iv. Temps d'arrêt moyen par produit transporté
- v. Temps d'arrêt moyen par pays d'arrêt
- vi. Retards périodiques comparatifs
- vii. Temps passé au point d'origine
- viii. Temps écoulé entre l'obtention du permis de chargement et le chargement
- ix. Temps écoulé entre le chargement et le départ
- x. Retard par cause par pays d'arrêt
- xi. Retard par pays d'arrêt et lieu d'arrêt
- xii. Retard par produit transporté et pays d'arrêt
- xiii. Retard par type de véhicule et pays d'arrêt
- xiv. Fréquence de la marque de véhicule
- xv. Fréquence du type de véhicule
- xvi. Fréquence du type de cargaison
- xvii. Temps de transit moyen
- xviii. Nombre de points de contrôle
- xix. Interrogation

Comme il n'est pas possible de prévoir, ni donc de définir à l'avance tous les rapports pouvant être produits à partir de la base de données, une fonction a été incluse pour exporter une « vue-écran » de la base de données dans une feuille de calcul Excel qui permet d'analyser et représenter graphiquement les données. À partir de là, les données peuvent être exportées vers un programme statistique comme SPSS pour une analyse plus poussée.

4.3 CARACTERISTIQUES DU SYSTEME

Le système a les caractéristiques suivantes :

- a) La fonctionnalité fournie par les groupes logiques appelés modules. Ces modules sont intégrés les uns aux autres.
- b) Saisie de données en ligne.
- c) Fonctions pilotées par menu avec option d'exécuter différentes tâches
- d) Aide contextuelle et messages d'aide automatiques
- e) Interrogations et rapports

Le système permet d'afficher les écrans suivants :

- a) Écrans de saisie de données
- b) Écrans de présentation de rapports

Ces écrans et les menus permettant de les afficher sont la seule interface-utilisateur, et l'utilisateur n'a pas besoin d'être familiarisé avec MS Access.

4.4 INSTALLATION ET FORMATION

Le système a été initialement installé sur trois ordinateurs autonomes au Secrétariat de la NC-TTCA.

Trois membres du personnel ont initialement reçu une formation sur le système :

- 1. M. Jean Kizito Kabanguka - Économiste du transport
- 2. M. Venant Ntahonsigaye - Ingénieur des routes
- 3. M. Eliombo Lisumbu - Agent des douanes

Un manuel d'utilisation du système figure à l'**Appendice 1** à l'intention du personnel.

Le spécialiste informatique et son assistant ont effectué une visite de travail au Secrétariat de la NC-TTCA Mombasa du 11/4/2005 au 16/4/2005 afin de :

- a) Saisir les données de terrain et produire des rapports, et
- b) Finaliser l'installation de la base de données et former le personnel

La base de données actualisée a été installée sur le réseau du Secrétariat de la NC-TTCA en avril 2005. Cinq membres du personnel ont reçu une formation sur l'utilisation de la base de données :

- 1. M. Godfrey Matata Onyango/Secrétaire exécutif
- 2. M. Jean Kizito Kabanguka/Économiste du transport
- 3. M. Venant Ntahosigaye/Ingénieur des routes
- 4. M. Eliombo Lisumbu/Agent des douanes
- 5. M. Athman Muhammad/Spécialiste soutien informatique

CHAPITRE 5. COLLECTE ET ANALYSE DES DONNÉES DE TERRAIN

5.1 COLLECTION DES DONNEES DE TERRAIN

a) Distribution des questionnaires

Le Consultant a distribué les questionnaires à des entreprises de Mombasa les 25 et 26 mars 2004. La collecte des données devait commencer peu après. D'autre part, le 14 avril 2004, 50 questionnaires chacun ont été remis à M/S Jambo Safari et M/S TMK durant l'atelier des parties prenantes à Kigali. Les entreprises qui ont reçu des questionnaires, les pays qu'elles desservent et le nombre de questionnaires sont indiqués au **Tableau 5**.

Tableau 5 : Entreprises ayant reçu des questionnaires

No	Entreprise de transport	Zone d'exploitation	Nombre de questionnaires
1.	M A Bayusuf & Sons Ltd Contact : M. Angala (Responsable opérations) Tél : 254-41-228500/228586/228533 mabayusuf@africaonline.co.ke	U	30
2.	A O Bayusuf & Sons Ltd Contact : M. Hassan Awadhi Bayusuf (Directeur) Tél: 254-41-223895/223170/223249 0722-400040 aob@africaonline.co.ke	U, R	30
3.	Roadtainers (Mombasa) Ltd Contact : M. Kimani Tél : 254-41-433266/433690/433678 roadtainers@africaonline.co.ke	U, R	30
4.	Transpires (K) Ltd Contact : M. Mbaji Tél : 254-41-432317/432319/433991/2 transpires@transpires.com	U, R	30
5.	P N Mashru Ltd Contact : M. Jitu Mashru (Directeur général) Tél : 254-733-618980/41-11432723/434309 pnmashru@pnmashru.com pnmashru@africaonline.co.ke	U, R, B	50
6.	Rakai Clearing and Forwarding Contact : M. Patrick Kiyemba (Directeur) Tél : 254-41-54432/722-411183 rakai@africaonline.co.ke	U	30
7.	Kenfreight (K) Ltd Contact : M. Mbogo (Exportations et réservations) & M. Patrick Maina Tél : 254-41-435405/316713 trucking@africaonline.co.ke	U	30

No	Entreprise de transport	Zone d'exploitation	Nombre de questionnaires
8.	Multiple Hauliers (EA) Ltd Contact : M. Dilip Dokaldas (Directeur d'agence Mombasa) Tél : 254-722-410092/733-294634/02-555163 saleinfo@multiplehauliers.com	U, R	40
9.	Awale Transporters Ltd Contact : (Réceptionniste) Tél : 254-41-535401/13/35/432131 awaletransporters@africaonline.co.ke	U	25
10.	Transeast Ltd Contact : M. Benjamin Kessi (Directeur du personnel) Tél : 245-41-434172/434173 transeast@wananchi.co.ke	U	20
11.	International Committee of the Red Cross Contact : Ms Isabella Maina (Directeur de la logistique Mombasa) Tél :	U	30
12.	SDV Transami (K) Ltd Contact : M. Mike Keats (Directeur du transport) Tél : 254-41-221703/222991/221112 tramom@transami.co.ke	U, R	30
13.	Coast Hauliers Ltd Contact : M. Shrazali Janmohamed (Directeur général) Tél : 254-41-433405/433665/433216 info@highwaycarriers.com	U, R, B	30
14.	Musthafa Enterprises Limited Contact : M. A. Yankrije (Directeur)	R, RDC	2
15	JAMBO SAFARI Contact : M. Mazambi M.M Chef de transport, BP 231 Goma, RDC, Tél : +250 08301098, 250 08533416, Fax: 250 543030/543030, Email: Makabuza@yahoo.fr	R, RDC	50
16	TMK (Transport et Messageries du Kivu) tmkgoma@hotmail.com	RDC	50
	Nombre total de questionnaires distribués		507

b) Réponse à la demande de collecte de données

Vers la fin du mois d'avril 2004, le Consultant a donné suite à l'exercice de collecte de données en demandant au Secrétariat de la NC-TTCA combien de questionnaires remplis il avait reçu des entreprises de transport sélectionnées. Aucune entreprise n'avait rempli les questionnaires. Le Secrétariat n'avait reçu que six questionnaires envoyés par le Programme alimentaire mondial.

Le Consultant a téléphoné aux entreprises de transport pour tirer les choses au clair sur la collecte des données. La plupart des personnes contactées par téléphone n'avaient aucune réponse claire quant à la situation des questionnaires qu'elles avaient reçus. Même les entreprises qui affirmaient avoir rempli certains questionnaires (Coast Ltd et Rakai Clearing and Forwarding) ne les avaient pas renvoyés.

Après les avoir contactées par téléphone, le Consultant a adressé aux entreprises un courriel en date du 31 mai 2004 (**Annexe 5**) leur demandant où en était la collecte des données et les invitant à indiquer les difficultés qu'elles avaient rencontrées et si elles avaient besoin d'assistance. Les entreprises n'avaient pas répondu à ce courriel au moment où le présent rapport a été rédigé.

Les raisons pour lesquelles les entreprises sélectionnées n'ont pas rempli les questionnaires restent inexplicables. Lorsque les entreprises ont reçu les questionnaires, elles ont semblé apprécier les objectifs de l'étude et ont exprimé leur enthousiasme à l'idée d'y participer. Il semble donc qu'elles étaient disposées à participer à cet exercice.

Dans ces circonstances, le Consultant a engagé un assistant de recherche pour relancer la collecte de données. Sa mission était la suivante :

- i. Jouer le rôle de point focal à Mombasa pour la distribution des questionnaires aux entreprises de transport, leur suivi et leur restitution, et poursuivre l'effort de sensibilisation des transporteurs.
- ii. Expliquer aux entreprises de transport le contenu des questionnaires et la méthode à suivre par les camionneurs pour les remplir.
- iii. Rappeler régulièrement aux entreprises de transport de remplir les questionnaires.
- iv. Vérifier les questionnaires remplis par les camionneurs et s'assurer de leur qualité.
- v. Coordonner son travail avec le Secrétariat de la NC-TTCA, qui devait lui donner des instructions et auquel il devait rendre compte.
- vi. Contacter tous les transporteurs qui avaient reçu des questionnaires, comme indiqué au paragraphe 4.5 ci-dessus.

L'assistant de recherche a été recruté pour une période de deux mois à partir du 3 janvier 2005 pour accomplir cette tâche. Il devait rendre compte au Secrétariat de la NC-TTCA, qui était chargé de certifier les paiements effectués à son nom sur la base de la qualité des services stipulés plus haut.

Lorsque le spécialiste informatique s'est rendu au Secrétariat de la NC-TTCA à Mombasa en avril 2005, il a constaté que le Secrétariat avait reçu 120 questionnaires remplis. Sur ce nombre, dix se sont avérés inutilisables en raison de données incohérentes ou non pertinentes. Les 100 questionnaires utilisables ont été saisis avec l'aide de deux préposés à la saisie des données recrutés pour les besoins avec l'assistance du Secrétariat de la NC-TTCA.

Une série de rapports produits à partir des données saisies figure à l'**Appendice 2**.

Les résultats sont analysés à la section suivante.

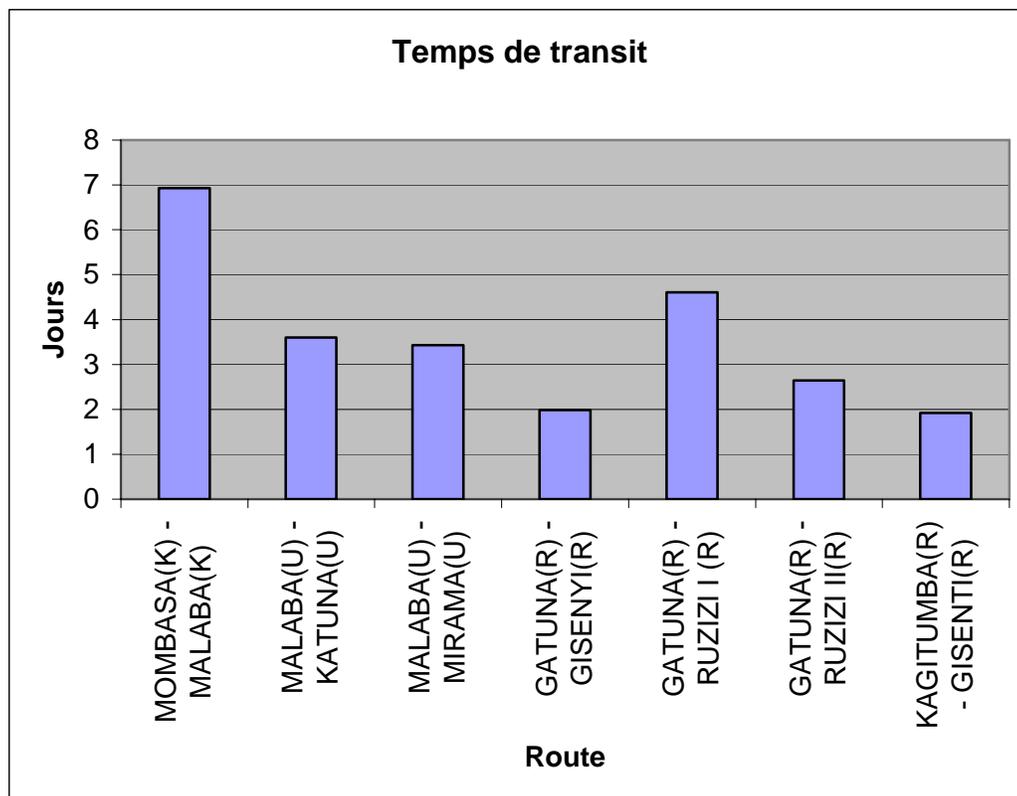
5.2 ANALYSE DES RESULTATS

a) Analyse des données

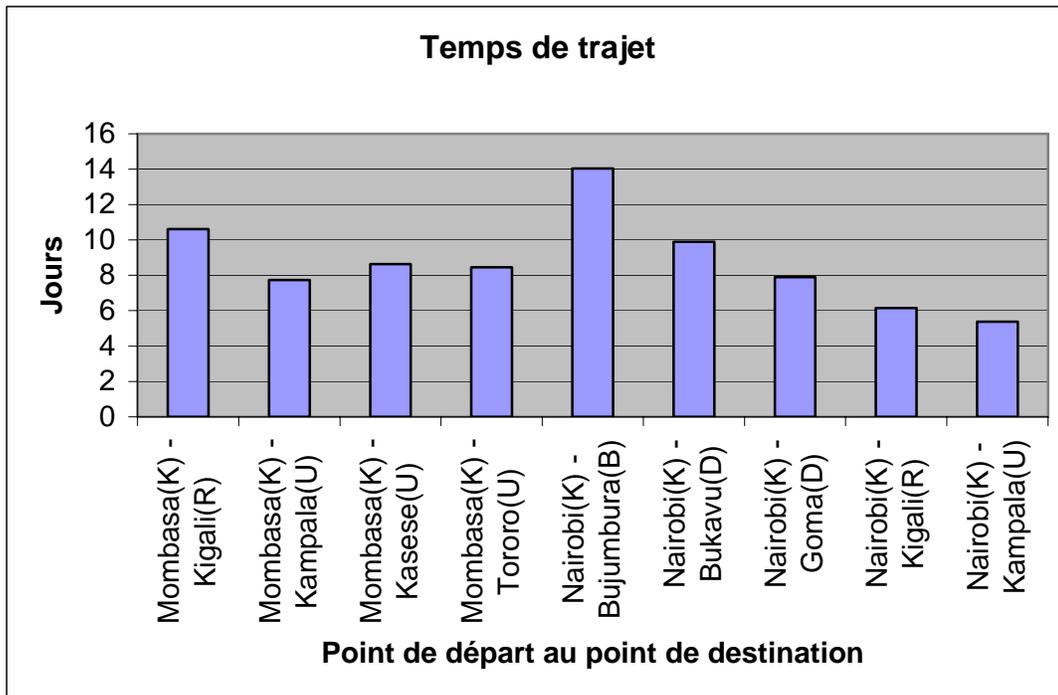
Compte tenu du faible nombre de véhicules ayant fourni des informations sur les tronçons routiers au Burundi et en RDC, l'analyse porte principalement sur le Kenya, l'Ouganda et le Rwanda. Les tableaux mentionnés dans cette analyse figurent à l'Appendice 2.

- i. Le temps de transit moyen dans le port de Mombasa est de 64 heures et 49 minutes, dont 55 heures et 15 minutes entre le chargement et le départ (**tableaux 1 et 2**).
- ii. Le temps de transit au Kenya, exception faite du port de Mombasa, est d'environ sept jours, contre trois à quatre jours en Ouganda. Au Rwanda, le temps de transit est d'environ cinq jours pour le trafic à destination de Bukavu, mais de seulement deux jours pour le trafic à destination de Goma (**tableau 4**).

La comparaison est illustrée au graphique suivant.



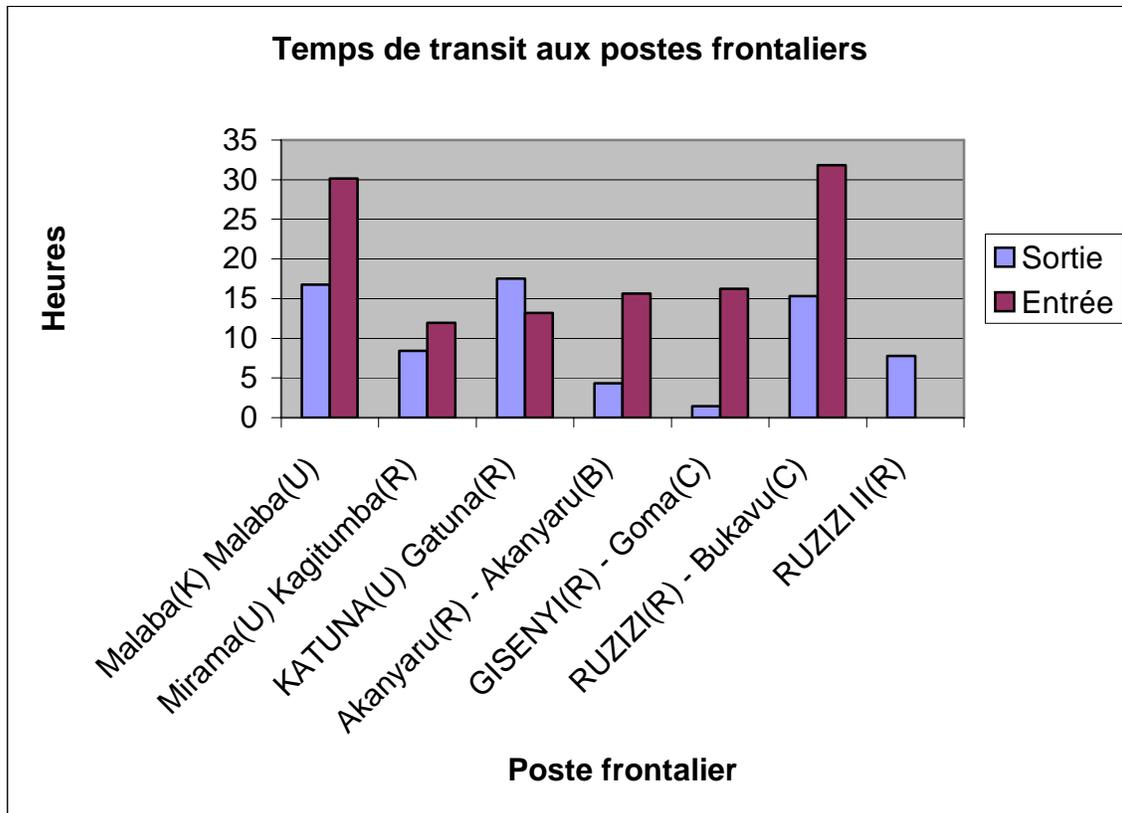
- iii. Le temps de trajet moyen varie entre 129 heures de Nairobi à Kampala et 337 heures de Nairobi à Bujumbura. Le temps de trajet de 255 heures entre Mombasa et Kigali (**tableau 5**) est probablement plus représentatif. Le graphique ci-dessous indique les temps de trajet moyens.



iv. Les temps de transit aux postes frontaliers sont indiqués au tableau suivant :

Malaba (K)	16 heures 45	Malaba (U)	30 heures 09
Katuna (U)	17 heures 32	Gatuna (R)	13 heures 11
Mirama (U)	8 heures 25	Kagitumba (R)	11 heures 56
Akanyaru (R)	4 heures 20	Akanyaru (B)	15 heures 37
Gisenyi (R)	1 heure 26	Goma (C)	16 heures 15
Ruzizi (R)	15 heures 19	Bukavu (C)	31 heures 49
Ruzizi II (R)	7 heures 47		

À part le poste frontalier Katuna/Gatuna, le contrôle douanier est plus rapide à la sortie qu'à l'entrée dans un pays, comme le montre le graphique suivant.

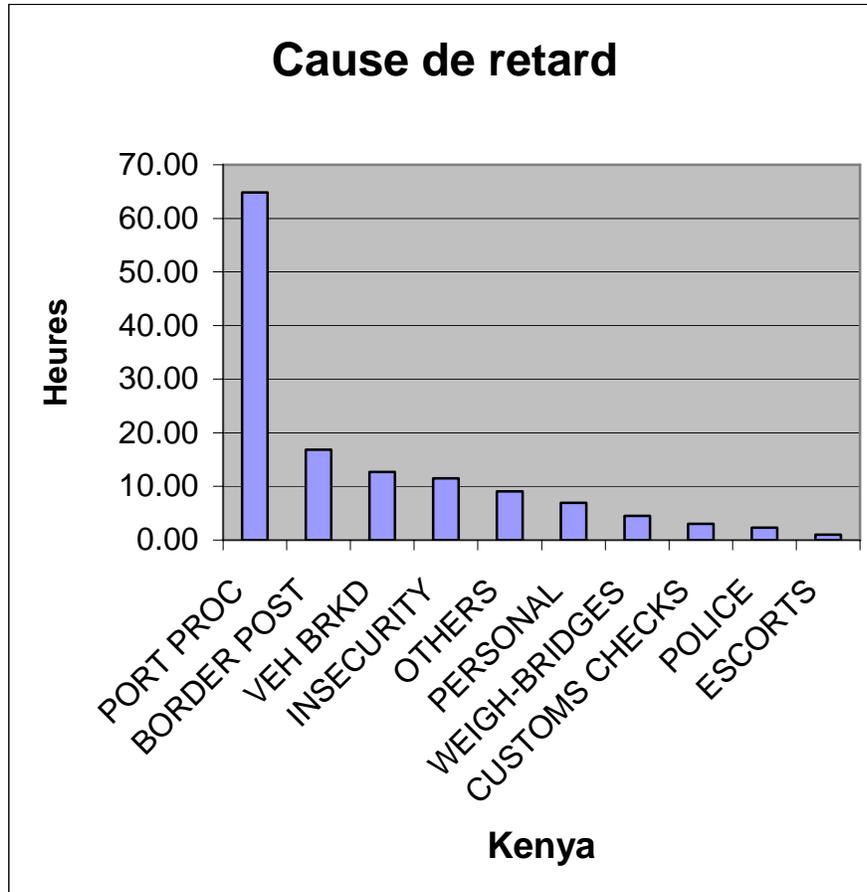


Dans bien des cas, le temps d'arrêt pour le contrôle douanier comprend une nuit passée au poste frontalier.

- v. Après le port de Mombasa (64 heures 49 minutes), les délais d'attente les plus longs au Kenya ont été enregistrés à Makutano (28 heures) et au col de Mau (24 heures 30 minutes (**tableau 6**).

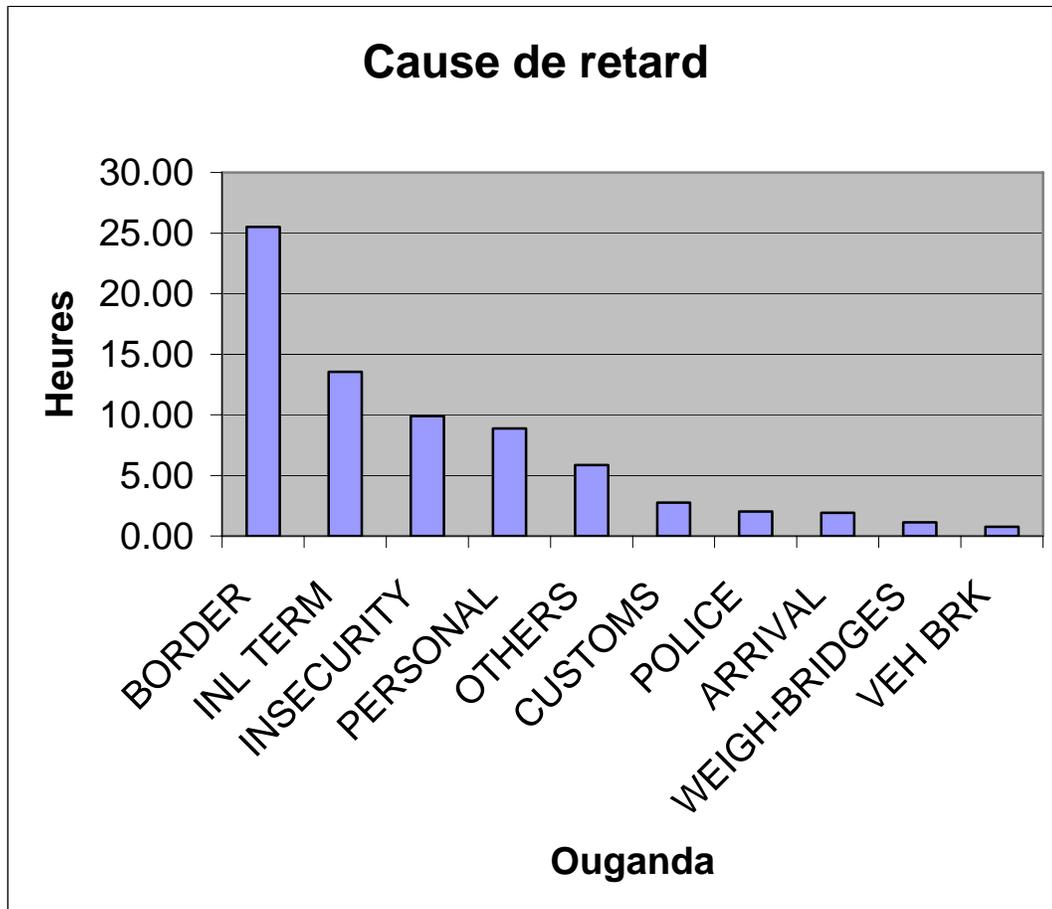
En Ouganda, les délais d'attente les plus longs ont été signalés à Malaba (30 heures 9 minutes), à Katuna (17 heures 32 minutes) et à Kinoni (13 heures 4 minutes) ; au Rwanda, les délais d'attente les plus longs ont été enregistrés à Gikongoro (72 heures 38 minutes), à Rwamagana (26 heures) et à Kigali (22 heures 7 minutes).

- vi. Les causes des plus longs délais au Kenya étaient les procédures portuaires, les procédures aux postes frontières et les pannes de véhicule, comme illustré ci-après.



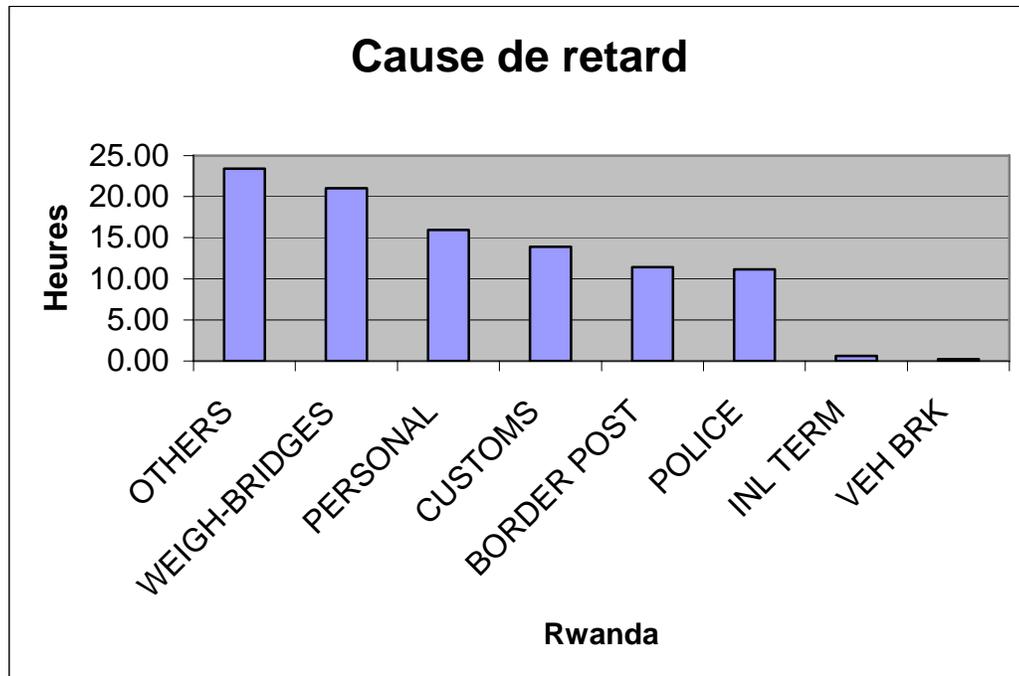
- Proc. Portuaires
- Frontière
- Pannes
- Insécurité
- Autres
- Conducteur
- Ponts-bascules
- Contrôles douaniers
- Police
- Escortes

Les causes des plus longs délais en Ouganda étaient les procédures aux postes frontières, les procédures au terminal pour le service intérieur et l'insécurité.



- Frontière
- Terminal intérieur
- Insécurité
- Conducteur
- Autres
- Douane
- Police
- Arrivée
- Ponts-bascules
- Pannes

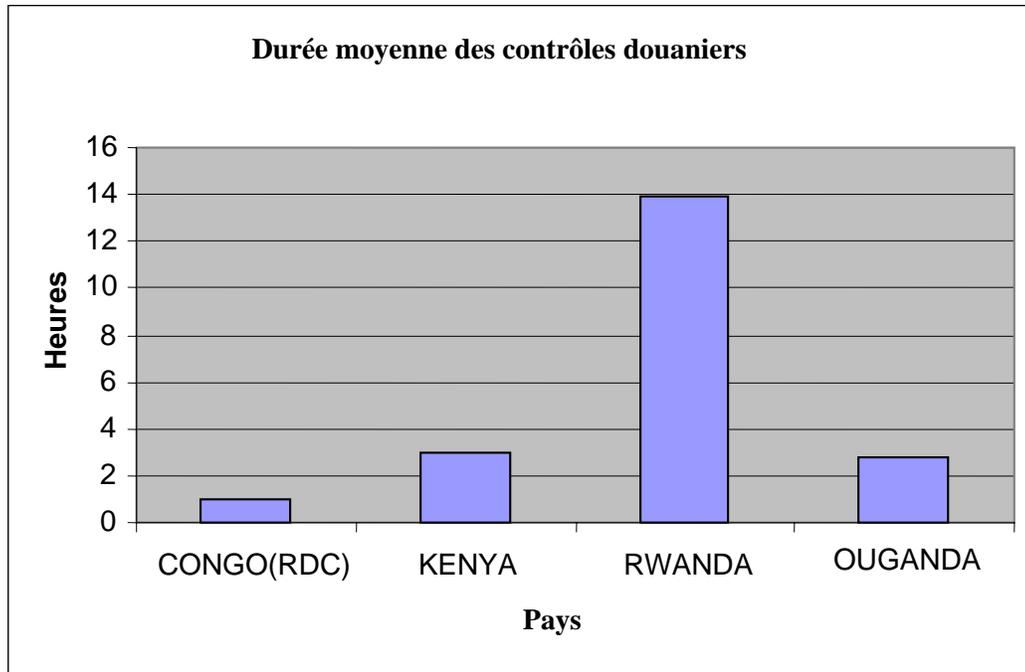
Les causes des plus longs délais au Rwanda étaient : raisons non spécifiées, ponts-bascules, et raisons personnelles du conducteur (**Tableau 7**).



Autres
 Ponts-bascules
 Conducteur
 Douane
 Frontière
 Police
 Terminal intérieur
 Panne

- vii. La durée moyenne des contrôles douaniers en dehors des postes frontières était de trois heures au Kenya, trois heures en Ouganda, quatorze heures au Rwanda et une heure en RDC. Le chiffre élevé pour le Rwanda tient au fait que deux camions ont passé 72 heures à Gikongoro et 24 heures à Kigali respectivement (**tableau 7**).

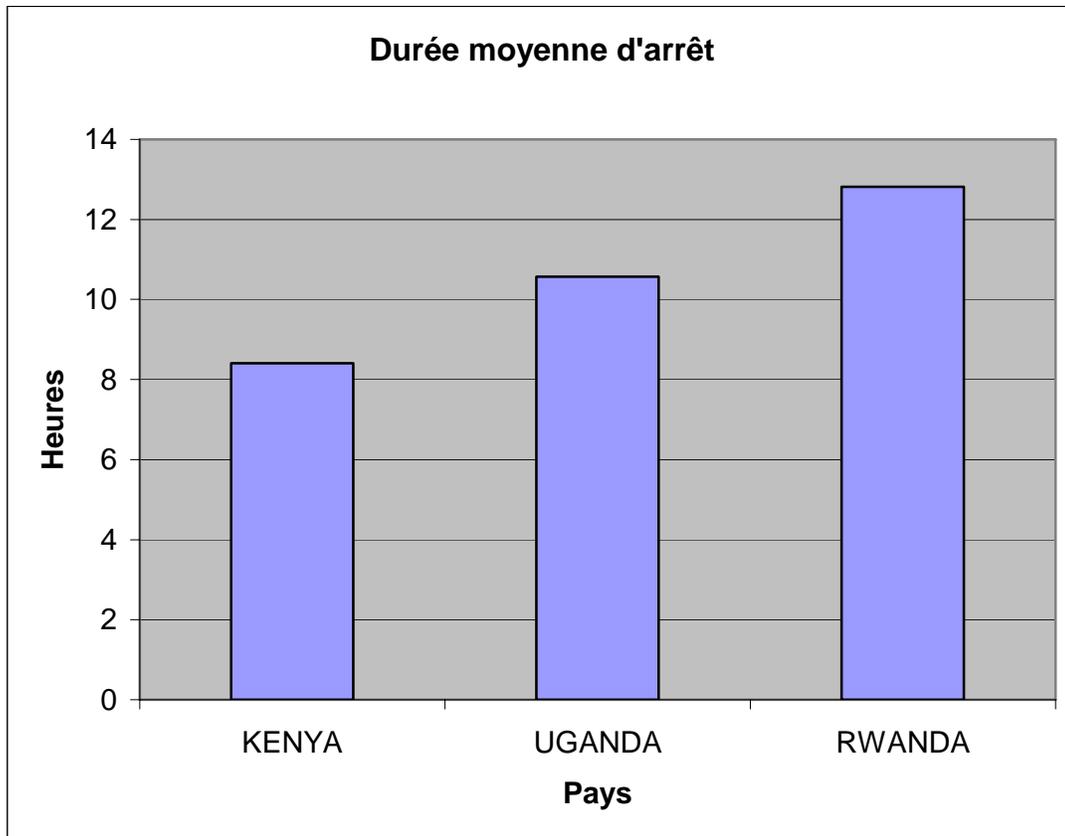
Le graphique suivant illustre cette comparaison.



viii. Les pannes de véhicule semblent être un problème uniquement au Kenya, où le retard moyen dû à des pannes est de 13 heures, contre 45 minutes en Ouganda et 15 minutes au Rwanda (**tableau 7**).

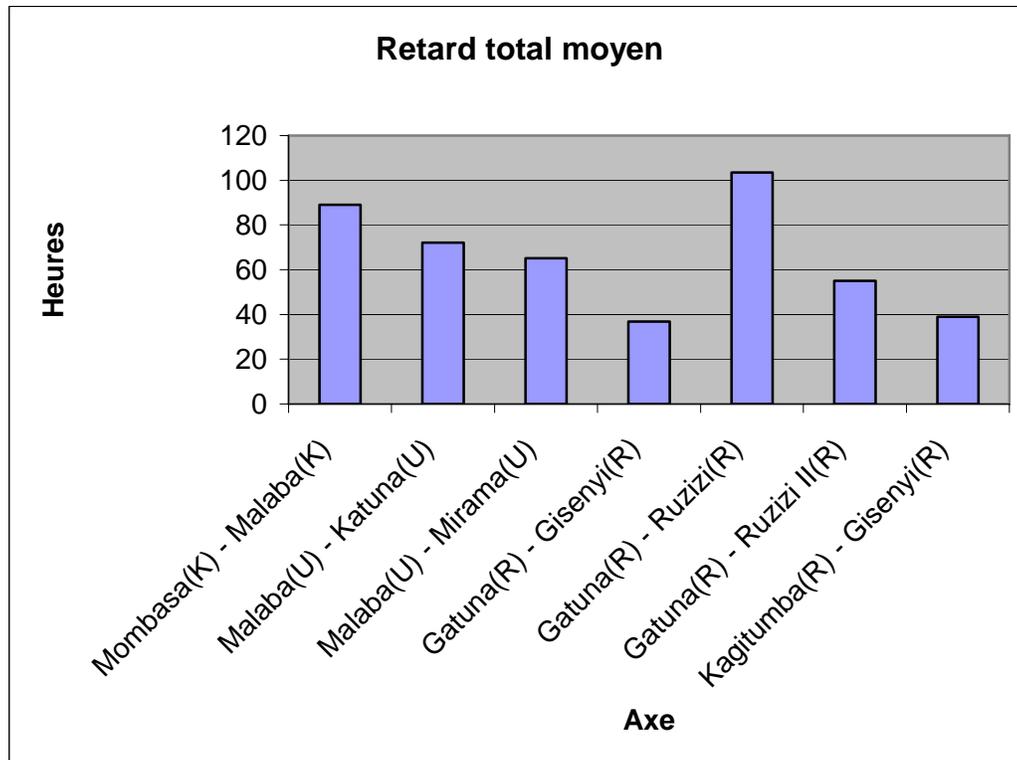
ix. La durée moyenne d'immobilisation est de 8 heures 41 minutes au Kenya, 10 heures 34 minutes en Ouganda et 12 heures 49 minutes au Rwanda (**tableau 8**).

La comparaison est illustrée ci-dessous.



- x. La durée totale moyenne des retards au Kenya est de 88 heures 59 minutes ; en Ouganda, elle varie de 65 heures 06 minutes en direction de Mirama Hills à 72 heures 03 minutes en direction de Katuna. Au Rwanda, les plus longs retards sont enregistrés sur l'axe Gatuna- Ruzizi (103 heures 28 minutes), et les plus courts sur l'axe Gatuna-Gisenyi (36 heures 47 minutes) (**tableau 9**).

La comparaison est illustrée ci-dessous.



- xi. Les contrôles douaniers étaient les plus fréquents en Ouganda (13), suivi du Rwanda (10), sur un total de 27 signalés. Cependant, sur les 21 contrôles de police/sécurité signalés, 13 ont eu lieu au Kenya et 6 en Ouganda. Et sur 10 ponts-bascules signalés, 8 se trouvaient au Kenya (**tableau 11**).
- xii. La pauvreté des données ne permet pas de faire une comparaison significative des délais d'attente en fonction de la période de la journée. À noter cependant que les délais sont moins longs si le camion arrive au pont-bascule ou au poste frontalier entre 6 heures et 12 heures (**tableau 12**).
- xiii. Les semi-remorques semblent avoir de plus longs retards que les camions à remorque au Rwanda et tout particulièrement en RDC, mais pas au Kenya ni en Ouganda (**tableau 13**).
- xiv. Au Kenya, les retards sont les moins longs pour les camions transportant des fruits, des produits pétroliers et des produits sidérurgiques, tandis que les retards sont les plus longs pour ceux transportant de l'huile de friture, des feuilles de tabac et des machines.

En Ouganda, les retards sont les moins longs pour les camions transportant des feuilles de tabac, de l'huile de friture et des céréales, et ils sont les plus longs pour les camions transportant des articles personnels et ménagers, des textiles et des vêtements, et des machines.

Au Rwanda, les retards sont les moins longs pour les camions transportant des matériaux de construction, des produits cosmétiques et des céréales ; ils sont les

plus longs pour les camions transportant des feuilles de tabac, des produits sidérurgiques, des pneus et des chambres à air (**tableau 15**).

- xv. Il n'a pas été possible de comparer les retards par pays d'immatriculation des véhicules car tous les véhicules pour lesquels des questionnaires ont été remplis étaient immatriculés au Kenya (**tableau 17**).
- xvi. Le taux de conteneurisation des marchandises est de 47 %.

b) Qualité des données

Le Secrétariat n'a reçu que 120 questionnaires remplis sur un total de 500, soit un taux de réponse de 24 %, ce qui est très inférieur au taux de réponse prévu compte tenu des efforts de sensibilisation et des consultations engagés après avoir recruté un assistant de recherche pour relancer la collecte des données.

Outre un faible taux de réponse, les données ont été transmises plus de douze mois après la distribution des questionnaires aux entreprises de transport en mars 2004, au lieu de deux mois plus tard comme prévu. Il a donc été impossible de respecter le calendrier des activités, ce qui a considérablement retardé l'étude.

La qualité des réponses fournies n'est pas très bonne dans l'ensemble, ce qui donne à penser que c'était peut-être une erreur de confier la collecte des données aux camionneurs. Par exemple, certains camionneurs ont indiqué que les « procédures aux postes frontaliers » étaient la raison pour laquelle ils s'arrêtaient à des endroits qui n'étaient pas des postes frontaliers. Une entreprise de transport plus sensible à nos besoins a cependant fourni des données de bonne qualité, avec un taux de réponse de 85 %.

c) Validation des résultats de l'enquête

i. Méthode de collecte des données

Le Consultant a effectué dix (10) trajets supplémentaires pour valider les résultats de l'enquête. Deux entreprises de transport basées à Kampala ont été identifiées et sélectionnées et des relations étroites ont été établies avec leurs responsables des opérations. Il a été convenu qu'au lieu de distribuer les questionnaires aux camionneurs sur une base aléatoire, les responsables des opérations sélectionneraient des camionneurs sérieux, sachant lire et écrire et capables de comprendre les questionnaires et de fournir des réponses exactes et complètes.

Le fait est que les responsables des opérations qui supervisent les camionneurs et sont en contact avec eux ont un emploi du temps très chargé et se déplacent constamment, aussi bien au sein de l'entreprise que sur le terrain, y compris des déplacements aux postes frontaliers. Remplir des questionnaires ne fait pas partie de leur travail courant et il y a 90 % chances sur 100 qu'ils oublient cette tâche. Le Consultant a donc dû rester en contact étroit avec eux en leur téléphonant plusieurs fois par semaine pour leur rappeler de faire remplir les questionnaires et a effectué des visites sur le terrain pour s'assurer que les camionneurs avaient été sélectionnés et pour leur montrer comment remplir les questionnaires.

Il y avait également de fortes chances pour que les camionneurs ayant reçu des questionnaires les rendent sans les avoir remplis parce qu'ils ne les comprenaient pas ou n'étaient pas motivés. Le Consultant a donc dû motiver les camionneurs en leur offrant une rémunération pour chaque paire de questionnaires (trajets aller et retour) dûment remplis.

Le Consultant a obtenu les questionnaires remplis auprès des responsables des opérations, avec lesquels il a évalué l'exactitude et l'exhaustivité des données.

Il convient de mentionner que les deux entreprises de transport qui ont collaboré avec le Consultant à la collecte de données sont relativement petites. Une grosse entreprise de transport multinationale contactée pour l'enquête a dû consulter son siège régional à Mombasa et obtenir son autorisation. L'issue de ces consultations n'était pas connue au moment de la rédaction du présent rapport.

Force est donc de constater que ces démarches sont longues et laborieuses. Pour cette étude, l'entreprise de transport a été contactée le 12/08/2005 et le premier trajet a démarré le 17/08/2005. Le dixième et dernier trajet s'est achevé le 10/10/2005 et le Consultant a reçu les questionnaires remplis le 18/10/2005. Cela représente un laps de temps de deux mois.

Les efforts déployés ont permis de recueillir des données sur dix (10) trajets – cinq (5) trajets sur l'axe Kampala-Mombasa, quatre (4) trajets sur l'axe Mombasa-Kampala et un (1) trajet sur l'axe Mombasa-Kigali/Rwanda. Sur les dix questionnaires, huit (8) étaient de bonne qualité et deux (2) étaient de qualité insuffisante et inutilisables.

ii. Analyse des résultats des essais de validation

Les données tirées des essais de validation sont présentées sous forme de tableaux à l'**Appendice III** du présent rapport.

Les tableaux contenant des informations ventilées par emplacement de l'arrêt, cause de l'arrêt, moment de la journée, type de véhicule et produit transporté, respectivement, ont été supprimés en raison de l'insuffisance des données.

- Le temps de transit moyen au port de Mombasa dans les essais de validation est de 36 heures 45 minutes, comparé à 64 heures 49 minutes dans l'enquête principale (**tableau A1**). On peut donc constater que le temps de transit moyen a sensiblement diminué. Ce changement est probablement dû aux nouvelles procédures portuaires mises en place en juin 2005.
- Alors que le temps de transit au Kenya, exception faite du port de Mombasa, dans l'enquête principale est d'environ 7 jours, dans les essais de validation il est de 4,5 jours. Le temps de transit en Ouganda est approximativement identique (environ 4 jours) (**tableau A4**).
- Les temps de trajet dans les essais de validation sont comparables à ceux enregistrés dans l'enquête principale. Par exemple, les résultats obtenus sont de 154 heures contre 129 heures pour le trajet de Mombasa à Kampala et de 195 heures contre 255 heures pour le trajet de Mombasa à Kigali (**tableau A5**).

- Les causes des plus longs retards au Kenya sont les suivantes : procédures portuaires, escortes et procédures aux postes frontaliers, dans cet ordre, dans les essais de validation (**tableau A7**), et procédures portuaires, procédures aux postes frontaliers et insécurité dans l'enquête principale.

Les causes des plus longs retards en Ouganda sont les suivantes : procédures aux postes frontaliers, raisons personnelles et contrôles douaniers dans les essais de validation (**tableau A7**), et procédures aux postes frontaliers, procédures au terminal pour le service intérieur et insécurité dans l'enquête principale.

- La durée moyenne des délais d'attente par arrêt est de 8 heures 41 minutes au Kenya, 10 heures 34 minutes en Ouganda et 12 heures 49 minutes au Rwanda dans l'enquête principale, comparé à 2 heures 54 minutes au Kenya, 11 heures 27 minutes en Ouganda et seulement 55 minutes au Rwanda dans les essais de validation (**tableau A8**).
- Malgré ce qui précède, la durée moyenne totale des délais d'attente au Kenya relevée dans l'enquête principale, 88 heures 59 minutes, soutient assez bien la comparaison avec celle enregistrée dans les essais de validation, 72 heures 21 minutes. Il en va de même en Ouganda (72 heures 03 minutes pour le trajet vers Katuna dans l'enquête principale et 79 heures 31 minutes dans les essais de validation) (**tableau A9**).
- Les contrôles douaniers sont plus fréquents au Kenya et en Ouganda dans les essais de validation (mais en Ouganda et au Rwanda dans l'enquête principale). C'est probablement dû au fait que cette fois les trajets n'allaient pas au-delà de Kigali. Les contrôles de police/sécurité et les ponts-bascules sont également les plus nombreux au Kenya dans les essais de validation.
- Les semi-remorques étant les seuls véhicules pour lesquels des informations détaillées sur les arrêts étaient disponibles dans les essais de validation, aucune comparaison n'a été effectuée par type de véhicule (**tableau A13**).
- La faible gamme de marchandises transportées dans les essais de validation n'a pas permis de faire une comparaison significative avec l'enquête principale (**tableau A15**).
- Il n'a pas été possible de comparer les retards par pays d'immatriculation des véhicules dans l'enquête principale du fait que tous les véhicules étaient immatriculés au Kenya, mais les essais de validation semblent indiquer que les véhicules immatriculés en Ouganda ont des arrêts moins longs que ceux immatriculés au Kenya (**tableau A17**). La différence n'est cependant pas statistiquement significative en raison du faible nombre de véhicules inclus dans les essais de validation.
- Le taux de conteneurisation des marchandises dans les essais de validation est de 80 % (**tableau A18**), comparé à 47 % dans l'enquête principale. Cet écart est probablement dû à la faible diversité des marchandises dans les essais de validation, du fait que seulement deux entreprises ont fourni des données pour ces essais.

Au total, les indicateurs de retard dans les essais de validation concordent avec ceux de l'enquête principale.

CHAPITRE 6. CONCLUSION ET RECOMMANDATION

6.1 CONCLUSION

- a) Il subsiste des barrières non physiques dans le Corridor Nord qui causent de longs retards dans le flux de trafic et alourdissent les coûts de transport. Les données recueillies sur le terrain et analysées dans cette étude confirment les conclusions du Consultant sur les retards liés à des barrières non physiques identifiés à la Section 2.3 du présent rapport. Les données corroborantes sont celles recueillies par l'assistant local dans les essais, par les chauffeurs des 16 entreprises de transport sélectionnées pour l'enquête principale et par les chauffeurs dévoués et alphabètes spécialement sélectionnés par deux entreprises de transport pour valider les résultats de l'enquête.
- b) La majorité des camionneurs ne sont pas suffisamment instruits pour remplir des questionnaires. Il y avait donc de fortes chances que les questionnaires distribués à ces individus soient mal remplis ou laissés vierges. D'autre part, les responsables des opérations sont trop pris par leur travail pour avoir le temps de s'occuper de la collecte des données. Il importe de tenir compte de ces facteurs dans la conception des méthodes et procédures de collecte des données et dans le choix de la taille de l'échantillon ou du volume de données à collecter sur une période donnée.
- c) Dans ces circonstances, l'échantillon de 110 trajets obtenu pour cette enquête était très inférieur à l'objectif de 500 trajets. L'enquête a néanmoins fourni des informations utiles sur les retards enregistrés le long du corridor. C'est un bon point de départ pour analyser plus en détail ces retards. Par ailleurs, des relations ont été nouées avec les entreprises de transport et les parties prenantes et un système de base de données a été mis en place. Cette base de données peut être mise à profit pour les futurs besoins de saisie et analyse de données et pour la production de rapports.
- d) Dans cette étude, une enquête initiale sur les principaux obstacles non physiques au transit a été réalisée et une base de données a été créée au sein de la NC-TTCA. Les données et les informations tirées de l'enquête permettent d'apprécier les problèmes de transit et peuvent servir à mettre en place des politiques et des mesures d'intervention bien documentées et efficaces pour éliminer les retards, ainsi qu'à assurer un suivi régulier.
- e) Conformément aux termes de référence de cette étude, le Consultant a établi un document de projet (**Appendice 4**) et des termes de référence (**Appendice 5**) pour la prestation de services à l'appui de l'élimination des barrières non physiques dans le Corridor Nord.

6.2. RECOMMANDATION

L'étude a identifié les causes non physiques de retard, leur emplacement et les délais d'attente associés. Afin d'éliminer ou réduire au minimum les retards liés à des causes non

physiques dans le transport en transit le long du Corridor Nord, le Consultant fait les recommandations suivantes :

- a) Le Secrétariat de la NC-TTCA devrait se faire une priorité de recruter des services d'appui pour éliminer les barrières non physiques le long du Corridor Nord comme préconisé par le document projet de ce présent rapport (Appendice 4).
- b) Suivi régulier des effets des politiques et des mesures d'intervention mises en place.
- c) Pour la collecte de données, la TTCA devrait sélectionner soigneusement quelques entreprises de transport solides et fiables qui identifieraient et engageraient des camionneurs dévoués et instruits. Il importe de maintenir des contacts hebdomadaires étroits avec les entreprises de transport durant la collecte des données et de ramasser les questionnaires remplis auprès des entreprises. Les camionneurs recrutés pour la collecte des données devraient recevoir une rémunération appropriée de façon à ce qu'ils soient motivés. Des essais spéciaux effectués par des assistants locaux devraient compléter les données recueillies par les camionneurs sélectionnés.
- d) Le Secrétariat de la NC-TTCA devrait acquérir un système de base de données multi-utilisateurs de type ORACLE afin d'établir une base de données de transport améliorée.

ANNEXE 1 :
TERMES DE RÉFÉRENCE

Termes de référence : enquête initiale sur les barrières non physiques au transport en transit dans le Corridor Nord et établissement d'une base de données au Secrétariat de la TTCA

I. Présentation générale

1. L'Accord de transit du Corridor Nord (NCTA) est un traité multilatéral qui définit le cadre juridique de la coopération entre les États signataires (Burundi, République démocratique du Congo, Kenya, Rwanda et Ouganda) pour faciliter le transport en transit et le commerce.
2. Le Corridor Nord désigne l'infrastructure et les équipements de transport en Afrique de l'Est desservis par le port de Mombasa. L'infrastructure comprend les réseaux routier, ferroviaire et de pipelines qui sont décrits en détail dans le Protocole No 2 de l'Accord de transit. Les routes et lignes de chemin de fer partent de Mombasa au Kenya, traversent Kampala en Ouganda et ont pour point final Bujumbura au Burundi, Kigali au Rwanda, et Goma, Bukavu, Bunia et Kisangani en RDC.
3. Le Corridor est la liaison la plus économique avec la mer pour le transport international de marchandises entre les États signataires de l'Accord de transit, par lequel ils garantissent mutuellement le libre-échange dans le commerce de marchandises entre leurs territoires respectifs. À cet égard, l'Accord de transit est assorti de neuf protocoles qui définissent le mode de fonctionnement des différents aspects des opérations de transport en transit, à savoir :
 - Utilisation des installations portuaires maritimes
 - Désignation des axes et facilités de transit
 - Contrôle douanier
 - Documentation et procédures
 - Transport routier
 - Transport ferroviaire
 - Transport de produits dangereux
 - Facilités réservées aux opérateurs de transit et à leurs employés
 - Assurance responsabilité civile automobile
4. Afin de faciliter la réalisation des objectifs stipulés dans le NCTA et les protocoles, une Autorité (un groupe de ministres chargés du transport) a été créée sous le nom d'Autorité de coordination du transport en transit (TTCA). Cette Autorité est assistée par un Conseil exécutif composé de hauts responsables et par les parties prenantes du secteur privé. L'autre organe est le Secrétariat basé à Mombasa au Kenya.
5. L'objectif de la TTCA est de faire du Corridor Nord l'axe de transport le plus économique et le plus efficace en Afrique de l'Est et centrale pour accroître la compétitivité de la sous-région sur le marché mondial. Dans cet esprit, la mission de la TTCA est centrée sur la réduction des coûts de transport par les mesures suivantes :
 - 1) Simplification de la documentation et des procédures douanières
 - 2) Harmonisation des normes techniques et des règles de circulation
 - 3) Harmonisation des coûts de transit et élimination des coûts superflus de transport de marchandises en transit

- 4) Amélioration de l'infrastructure de transport et élimination de toutes les barrières non tarifaires
 - 5) Adoption d'une technologie moderne d'information et de communication.
6. Des progrès substantiels ont été accomplis dans les domaines d'intervention susmentionnés. La prolifération de documents douaniers nationaux a pratiquement été éliminée par l'adoption d'un document de transit commun, qui est actuellement remplacé par une déclaration de douane commune. Les horaires de travail des services douaniers des cinq États signataires ont également été harmonisés, de même que les coûts de transit dans les différents pays. Les permis des opérateurs de camions délivrés par les autorités compétentes des parties contractantes sont mutuellement reconnus, alors que les véhicules immatriculés à l'étranger devaient précédemment acheter un permis de service routier. Un programme régional d'assurance responsabilité civile automobile a été mis en place pour faciliter les déplacements internationaux des véhicules. D'autre part, les sociétés nationales de chemin de fer du Kenya et de l'Ouganda ont signé un accord de travail, dans le cadre du NCTA, pour faciliter leurs opérations, y compris le transport de marchandises par train bloc.
 7. D'autre part, le Forum consultatif des parties prenantes du Corridor Nord a été créé afin de faciliter les mouvements de marchandises le long du Corridor. Ce forum est un exemple des efforts de promotion des partenariats public-privé.
 8. Bien que ces mesures aient permis de réduire sensiblement les coûts de transport dans le corridor, il subsiste des obstacles qui nécessitent de formuler d'autres politiques et mesures d'intervention afin de réduire encore davantage les coûts.

II. Objectifs de l'étude

9. L'un des objectifs du Secrétariat de la NC-TTCA est de fournir des conseils judicieux à l'Autorité et à son Conseil sur l'élaboration et la mise en place de mesures qui faciliteront et rationaliseront les opérations de transport dans le Corridor Nord.
10. Afin de renforcer cette fonction et de mieux servir les parties prenantes dans le secteur public et privé, le Secrétariat prévoit de créer en temps utile des systèmes de contrôle et de suivi du transit faciles d'emploi, ce qui implique la réalisation d'une étude initiale et d'un exercice de suivi des principaux obstacles non physiques au transit afin de mieux comprendre les besoins prioritaires de ces systèmes de suivi.
11. Les délais de transport sont l'un des principaux obstacles à l'efficacité des opérations. Les retards dans le Corridor Nord tiennent à de nombreux facteurs tels que la réglementation officielle (systèmes de convois, interdiction du transport de nuit, réglementation de la charge par essieu, formalités au passage des frontières, barrages routiers) et les contrôles non officiels (barrages routiers ad hoc, « recherche de rente » par les fonctionnaires, etc.). L'enquête initiale permettra de fournir des mesures valides de ces retards par rapport à différents critères tels que l'emplacement et le type de retard.
12. L'objectif du programme est d'établir un partenariat avec les transporteurs routiers qui assurent des opérations de transit de façon à mesurer les retards causés par les contrôles officiels et informels sur les différentes sections du Corridor Nord, à définir des indicateurs

de durée du transport et à sensibiliser les institutions publiques et privées à l'impact de ces retards sur le coût et l'efficacité des opérations de transport.

13. Le Secrétariat a demandé à la Banque mondiale de participer au Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) pour cette initiative, dans le cadre de laquelle il prévoit de recruter un consultant pour effectuer l'enquête initiale conformément aux tâches définies ci-après.

III. Envergure des travaux

14. Le Consultant est chargé d'exécuter les tâches suivantes :
 - 1) Engager des consultations avec les transporteurs et les associations du secteur privé qui sont basés dans les États membres du Corridor Nord et qui participent en tout ou partie aux opérations de transit.
 - 2) Définir les résultats attendus de l'étude en termes de durée totale des retards, décomposés par cause, emplacement, date et heure.
 - 3) Définir les paramètres des rapports de façon à saisir les données concernant le sens du trajet, la « nationalité » du véhicule et le type de cargaison (conteneur, vrac, produits pétroliers raffinés, etc.).
 - 4) Organiser des ateliers/séminaires à un ou plusieurs endroits le long du Corridor Nord pour informer les transporteurs et les camionneurs sur l'objectif et les résultats attendus de l'étude, d'une part, et définir le format des questionnaires à emporter et à remplir par les camionneurs durant leur trajet, d'autre part. Ces questionnaires doivent être à la fois simples pour ne pas imposer une charge de travail excessive aux camionneurs, et adéquats pour saisir des données valables. Ces questionnaires devront être fournis en anglais et en français.
 - 5) Calculer la longueur des trajets à inclure dans l'échantillon d'enquête de manière à ce qu'ils soient statistiquement significatifs².
 - 6) Déterminer avec les transporteurs les modalités de certification et de collecte des questionnaires (remplis) à la fin du trajet et les procédures de remise des questionnaires au bureau du Secrétariat à Mombasa.
 - 7) Effectuer un passage machine des questionnaires remplis pour des trajets réels et faire les modifications nécessaires.
 - 8) Créer une base de données ou un tableur au bureau du Secrétariat à Mombasa, et saisir les données.
 - 9) Produire des rapports mensuels indiquant la durée totale moyenne des retards par trajet et la durée moyenne des retards ventilés par cause, date, « nationalité » du véhicule, pays (et emplacement), type de cargaison (vrac, conteneur, produits pétroliers, etc.).
 - 10) Distribuer les rapports mensuels à toutes les parties prenantes par tous les moyens possibles.

² Il est essentiel que les rapports générés soient basés sur des données statistiquement significatives. Les résultats doivent être entièrement fiables si l'on entend produire l'effet de sensibilisation recherché. Parallèlement, l'intégrité du Secrétariat et du SSATP doit être préservée.

- 11) Former le personnel du Secrétariat de la TTCA sur la tenue d'une base de données ainsi que sur la production et la diffusion de rapports.
- 12) Élaborer un document de projet, des termes de référence pour d'autres services d'appui, des estimations de coûts et un plan d'exécution assorti de délais pour les mesures correctrices destinées à améliorer les politiques, à réduire les coûts le long du Corridor et à mettre en place une base de données complète, un site web et un système de suivi.

IV. Méthodologie

15. L'approche à suivre comprend les étapes suivantes :
 - Atelier/séminaire avec un groupe représentatif de transporteurs et associations afin de parvenir à un accord formel sur les modalités de partenariat pour la collecte des données par les camionneurs ;
 - Définition des données à recueillir, en tenant compte des capacités des camionneurs et de la nécessité d'obtenir un échantillon statistiquement valable des opérations de transit ;
 - Identification des modalités de certification et de transmission des questionnaires au bureau du Secrétariat à Mombasa ;
 - Définition des paramètres des rapports à produire et conception d'un tableur simple pour effectuer les analyses requises ;
 - Identification des services de saisie des données nécessaires ;
 - Identification des moyens de publication des rapports mensuels, y compris Internet.

V. Qualifications du Consultant

16. L'individu chargé de cette étude doit être titulaire d'un diplôme universitaire en statistiques et en informatique. Il doit également avoir au moins dix (10) ans d'expérience professionnelle et avoir réalisé des études similaires. Il est essentiel qu'il parle couramment l'anglais ou le français et ait une connaissance pratique de l'autre langue. La connaissance du kiswahili serait un atout supplémentaire.

VI. Calendrier

17. L'étude demande trois mois de travail et durera trois mois civils si elle est effectuée par un seul consultant ou un mois et demi si elle est effectuée par deux personnes. Elle devrait commencer avant la fin du mois de juin 2002.

ANNEXE 2 :
CALENDRIER DES ACTIVITÉS

ANNEXE 3 :
COMPOSITION DE L'ÉQUIPE ET ASSIGNATION DES
TÂCHES

ANNEXE 4 :
LISTE DES PARTICIPANTS AUX ATELIERS
DES PARTIES PRENANTES

Liste des participants aux ateliers des parties prenantes sur l'étude initiale des principales barrières non physiques dans le Corridor Nord

A. Atelier de consultation des parties prenantes sur l'étude initiale des principales barrières non physiques dans le Corridor Nord, hôtel Africana, Kampala, 19 février 2004.

Nom	Organisation	Adresse/Tél.
Mme Annette Mutaawe Ssemuwemba	Ugand Revenue Authority (URA)	077423947
Eunice Kisembo Ssebunya	Département de l'immigration	077612337
M. Patrick Okalangole	Ministère du Commerce et de l'Industrie	071803206
M. Collin Twino	Ministère du Commerce et de l'Industrie	077854255
M. Steven Tashobya	Ouganda Commercial Truck Owners Association	077798459
Dr C.K.Kaira	Dr. CK Kaira Associates Ltd	077852756
M. Joseph K.Nduru	PROME Consultants	077611676
M. L.K.Atuhaire	PROME Consultants	077433134

B. Atelier de consultation des parties prenantes sur l'étude initiale des principales barrières non physiques dans le Corridor Nord, hôtel Africana, Kampala, 1^{er} mars 2004

Nom	Organisation	Adress/Tél.
M. Mugarura	Mjomba Enterprise	077704504
M. Charles Kawalya	Multiple Inland Container Depot (MICD)	077511952
M. Mande Mutebi	Multiple Inland Container Depot (MICD)	077852281
M. Solomon T. Kaddu	Ouganda Transport Agencies	07437691
M. Geoffrey Mukasa	Interfreight (U) Ltd.	077457582
M. David Naamara	Ouganda Cooperative Transport Union Ltd (UCTU)	041-567506
M. Joseph K.Nduru	PROME Consultants	077611676
M. L.K.Atuhaire	PROME Consultants	077433134

C. Atelier des parties prenantes et des responsables des opérations de transport, Hôtel Whitesands, Mombasa, 24 mars 2004.

M. G. M. Onyango	Secrétaire exécutif, NC-TTCA
M. J. K. Kabanguka	Économiste du transport, NC-TTCA
M. V. Ntahosingaye	Ingénieur des routes, NC-TTCA
M. Louis Burakuvye	Traducteur, NC-TTCA
M. J. K. Nduru	Consultant, PROME
Dr L. K. Atuhaire	Consultant, Prome
M. Meetal Mehta	P N Mashru Ltd
M. F. Mulili	P N Mashru Ltd
M. P. J. Shah	Membre du comité, KIFWA
M. D. M. Imathiu	Bureau du Commissaire de province
M. D. Munyao	Bureau du Commissaire de province
M. R. Mwaniki	Motrex Ltd
M. P. Kiyemba	Rakai Clearing and Forwarding Co Ltd
M. G. T. Kapila Ebondo	Représentant résident de l'OGEFREM
M. M. Mahmoud	Awale Transporters Ltd
M. Abdi Awale	Awale Transporters Ltd
Mme. I. Maila	CICR
Mme. E. U. Mwamure	Autorité portuaire du Kenya
M. C. Otory	Autorité portuaire du Kenya
M. J. F. Dawai	Cadre exécutif, KTA
M. L. P. Wakise	Signon Freight Ltd
M. J. Ngetich	Président national, KIFWA
M. A. Yankurije	Musthafa Enterprises LTD
M. B. Ngala	M A Bayusuf & Sons Ltd

D. Atelier de consultation des parties prenantes sur l'étude initiale des principales barrières non physiques dans le Corridor Nord, Novotel Kigali Umubano, Kigali, 14 avril 2004.

Nom	Adresse
M. Philippe Munyaruyenzi	Directeur des Transports Ministère de l'Infrastructure, Rwanda, PO Box 24 Kigali Tél : 250 08589299, Fax: 250 582971 Email : minitraco@rwanda1.com

M. Mazambi M.M Chef de transport, JAMBO SAFARI
 BP 231 Goma, RDC, Tél : +250 08301098, 250 08533416, Fax:
 250 543030/543030,
 Email: Makabuza@yahoo.fr

M. Tshana Paul Mbaya Inspecteur Provincial des Douanes et Accises, Office Des douanes
 accises (OFIDA), BP 640 Goma/Nord-Kivu, Tél :+243
 813179089/98666619, 250 08419057,
 Email : ptshama@yahoo.fr

M. Theobald Byaraje Secrétaire de l' Association des Transports du Rwanda (ATAR),
 BP 3425, Kigali, Fax: 250 571150,
 Email: tbyaraje@yahoo.fr

M. Faustin Munyeshuli Spécialiste du transit, Ministère de l'Infrastructure, Rwanda, PO
 Box 24 Kigali Tél : 250 08589299, Fax: 250 582971, Mobile: 250
 08484574
 Email: minitraco@rwanda1.com or shulifau@yahoo.fr

M. Sentama Gasore Chef de la Division des opérations centrales, Administration
 fiscale du Rwanda/Service des douanes, BP 718 Kigali, Tél : 250
 516296, Fax: 250 518535,
 Email: gasantos2002@yahoo.com

M. Jean Bahizi Chef du Bureau des licences et des recettes, Office des cultures
 industrielles du Rwanda (OCIR), PO Box 104 Kigali, Rwanda, Tél
 : 250 575398, 08303712, Fax: 250 573992,
 Email: ocircafe@rwanda1.com or bahijean2000@yahoo.com

M. Godfrey Kabera Chef des associations départementales, Fédération rwandaise du
 secteur privé, BP 319 Kigali, Tél : 250 08307167/593538/583541,
 Fax: 250 583532,
 E-mail: gehovah@yahoo.com or frsp@rwanda1.com

Charles K. Kaira Chef d'équipe, Dr. CK Kaira Associates Ltd., PO Box 20
 Kyambogo, Ouganda, Tél : 256 41-288312/286218 Mobile: 256
 77 852756, Fax: 256 41286218,
 Email: ckkaira@africaonline.co.ug

M. Joseph K. Nduru PROME Consult (consultants en gestion de projet et études
 techniques), Innovations House, Plot 7B, acacia Avenue, PO Box
 24934, Tél : 256 41 345543/4, Fax: 256 41 345149
 Email: innovations@infocom.co.ug

ANNEXE 5 :
COURRIEL ADRESSÉ AUX ENTREPRISES DE
TRANSPORT

Courriel adressé aux entreprises ayant reçu les questionnaires

----- Original Message -----

De : ckkaira

A : mabayusuf@africaonline.co.ke ; aob@africaonline.co.ke ; roadtainers@africaonline.co.ke ; transpires@transpares.com ; pnmashru@pnmashru.com ; rakai@africaonline.co.ke ; trucking@africaonline.co.ke ; saleinfo@multiplehauliers.com ; awaletransporters@africaonline.co.ke ; transeast@wananchi.co.ke ; tramom@transami.co.ke ; info@highwaycarriers.com ; Makabuza@yahoo.fr ; tmkgoma@hotmail.com

Cc: jmarteau@worldbank.org ; TTCA of the Northern Corridor ; PROME Consultants

Envoyé le : lundi 31 mai 2004 14 h 20

Objet : Suivi de la collecte de données par les camionneurs – Retards liés aux barrières non physiques dans le Corridor Nord

Chers participants à la collecte de données,

Nous vous rappelons que votre entreprise a reçu la visite de nos experts MM. Nduru et Atuhaire les 25 et 26 mars 2004 concernant la collecte de données sur les retards liés aux barrières non physiques dans le Corridor Nord.

Vu le rôle important que vous jouez dans cette enquête, nous vous prions de bien vouloir nous indiquer par courriel où en est la collecte des données, en particulier : 1) combien de questionnaires ont été distribués à vos chauffeurs, 2) combien ont été remplis par vos chauffeurs, 3) combien ont été transmis au Secrétariat de la NC-TTCA, 4) quand escomptez-vous que le dernier questionnaire sera rendu par les chauffeurs, 5) avez-vous rencontré des difficultés et, le cas échéant, quelle assistance aimeriez-vous recevoir. Ces informations nous aideront à accélérer la collecte des données et à faire les modifications nécessaires.

Vous trouverez ci-joint les coordonnées des personnes pouvant être contactées dans chaque entreprise de transport ainsi que des informations sur l'enquête en date du 28 mai 2004.

Nous vous remercions vivement de votre coopération. Veuillez nous faire parvenir les informations requises le 5 juin 2004 au plus tard afin de nous permettre de faire les modifications nécessaires.

Veuillez recevoir nos salutations distinguées,

Charles K Kaira.