



# Les passages aux frontières le long du Corridor Nord

Mike Fitzmaurice  
Olivier Hartmann



**SSATP**  
Programme de politiques  
de transport en Afrique



Les passages aux frontières  
le long du Corridor Nord



# Les passages aux frontières le long du Corridor Nord

Mike Fitzmaurice  
Olivier Hartmann

Avril 2013



Le SSATP, né d'un partenariat international, a pour mission de promouvoir la réforme et le développement des capacités dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne.

De bonnes politiques garantissant un système de de transport sûr, fiable et économique sain, aident les plus démunis à sortir de la pauvreté et les pays à intégrer la compétition internationale.

\* \* \* \* \*

Le SSATP a pour partenaires

- 38 pays africains
- 8 Communautés économiques régionales
- 2 institutions africaines : *CEA et CUA*
- Partenaires financiers du Deuxième plan de développement : *Commission européenne (principal bailleurs de fonds), Autriche, France, Norvège, Royaume Uni, Suède, Banque islamique de développement, Banque africaine de développement et Banque mondiale (institution d'accueil)*
- Organisations régionales publiques et privées

\* \* \* \* \*

Le SSATP remercie les contributions et l'appui de ses pays membres et de ses partenaires.

\* \* \* \* \*

Autres publications sur le site Internet du SSATP :

[www.ssatp.org](http://www.ssatp.org)

Les constatations, interprétations et conclusions présentées dans le présent ouvrage n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues du SSATP ou de ses partenaires.

© 2013 Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Banque mondiale  
Tous droits réservés.



Austrian  
Development Cooperation

NORWEGIAN MINISTRY  
OF FOREIGN AFFAIRS

## Table des matières

<b>Acronymes et abréviations</b>	<b>vii</b>
<b>Avant-propos</b>	<b>ix</b>
<b>Remerciements</b>	<b>xi</b>
<b>Résumé analytique</b>	<b>xiii</b>
<b>Introduction</b>	<b>1</b>
<b>Historique du Corridor Nord</b>	<b>3</b>
Autorité de coordination du transport de transit du Corridor Nord	3
Statistiques sur le commerce et le volume de trafic	4
Les frontières en Afrique de l'Est	5
<b>Enseignements tirés des enquêtes</b>	<b>7</b>
Dans le contexte élargi de la réformes des frontières	7
Contexte du Corridor Nord	9
Suivi des problèmes révélés par l'enquête	12
<b>Méthodologie des enquêtes</b>	<b>15</b>
Questionnaire d'enquête	19
Organisation pratique de l'enquête	22
Présentation des résultats	22
Viabilité des enquêtes	23
<b>Résultats des enquêtes</b>	<b>25</b>
Poste frontière de Malaba	25
Poste frontière de Busia	31
Poste frontière de Gatuna/ Katuna	36
<b>Annexe : Tableaux des résultats des enquêtes</b>	<b>39</b>
Malaba	39
Busia	40
Gatuna	40

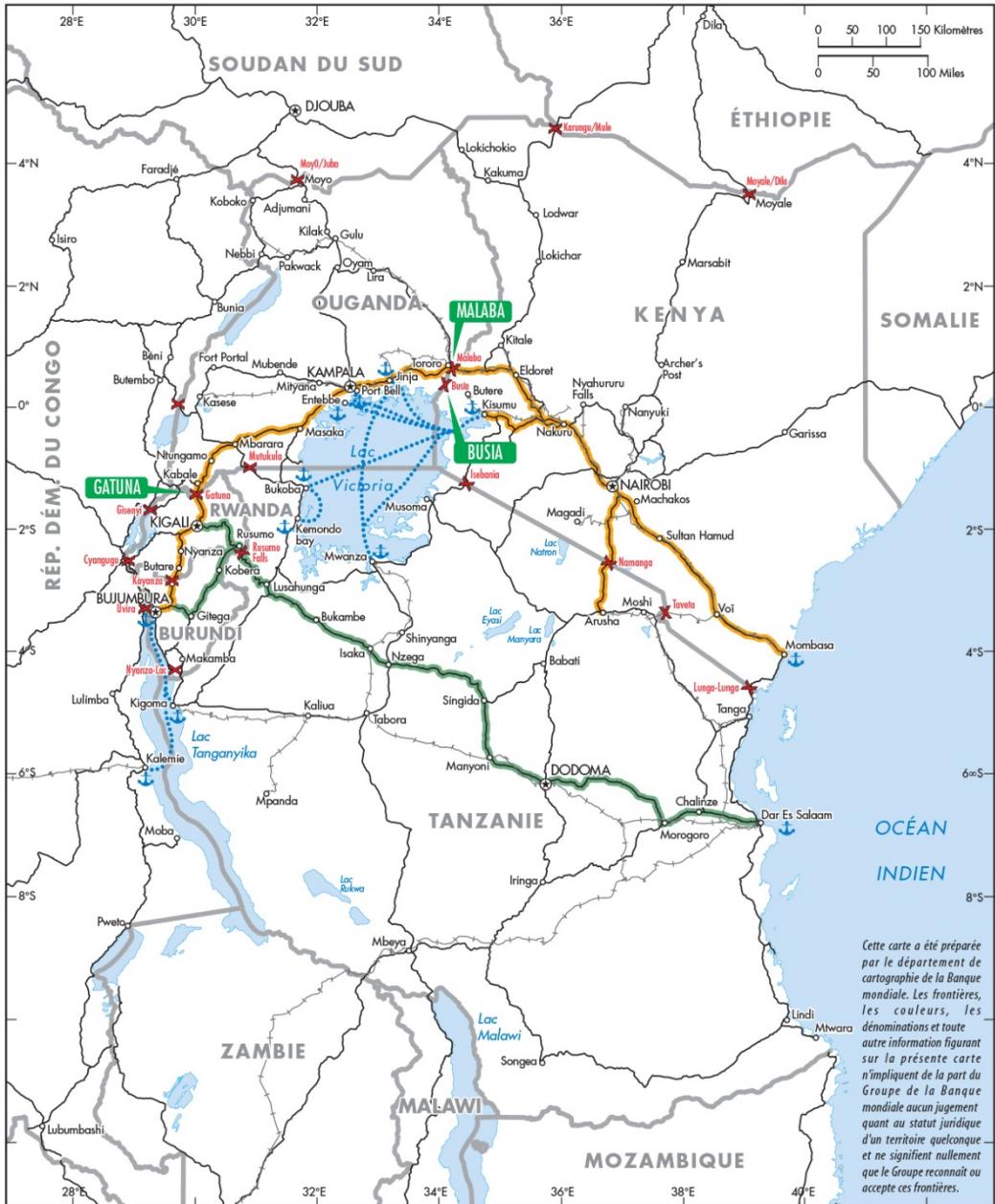
Figure 1 : Croissance du trafic de transit à Mombasa par pays, KPA _____	4
Figure 2 : Moyenne mensuelle des temps de passage à la frontière de Malaba ____	7
Figure 3 : Temps passé au côté sortant par frontière et par direction _____	10
Figure 4 : Distribution des fréquences pour les passages du port vers hinterland à Malaba _____	27
Figure 5 : Distribution des fréquences pour les passages de l'hinterland vers le port à Malaba _____	27
Figure 6 : Composition de l'échantillon par type de camions _____	28
Figure 7 : Temps de passage par côté de la frontière, comparaison entre 2011 et 2012, pour le trafic vers l'hinterland _____	29
Figure 8 : Temps moyen de passage vers Mombasa, comparaison 2011-2012 ____	29
Figure 9 : Temps moyens de passage vers l'hinterland par acteur à Malaba ____	30
Figure 10 : Formalités douanières et des services frontaliers _____	30
Figure 11 : Malaba, temps de passage par acteur, de l'hinterland vers le port ____	31
Figure 12 : Retards moyens après dédouanement au niveau de Malaba, vers l'hinterland _____	31
Figure 13 : Évolution mensuelle des temps de passage en direction de l'hinterland à Busia _____	32
Figure 14 : Distribution des temps de passage vers l'hinterland à Busia _____	33
Figure 15 : Évolution mensuelle des passages frontaliers en direction de Mombasa à Busia _____	33
Figure 16 : Échantillon par type de camion à Busia _____	34
Figure 17 : Temps de passage vers l'hinterland selon le côté de la frontière ____	34
Figure 18 : Moyenne des temps de passage vers l'hinterland par acteur à Busia _	35
Figure 19 : Attente avant remise des documents au transitaire selon l'heure d'arrivée à Busia _____	35
Figure 20 : Temps de passage frontalier à Gatuna _____	36
Figure 21 : Échantillon par type de camion à Gatuna _____	37
Figure 22 : Les temps de passage vers l'hinterland au niveau de Gatuna _____	38
Figure 23 : Temps de passage en direction de Mombasa au niveau de Gatuna _	38
Figure 24 : Temps de passage vers l'hinterland au niveau de Gatuna par acteur _	38
Tableau 1. Programme PCJ pour l'Afrique de l'Est _____	5
Tableau 2. Nombre de passages de camions par mois au cours de la période d'enquêtes _____	18
Tableau 3. Types de trafics à Gatuna pour camions conteneurs vers l'hinterland	37

## Acronymes et abréviations

ACTT-NC	Autorité de Coordination du Transport de Transit du Corridor Nord
ATTCN	Accord de Transport et de Transit du Corridor Nord
BaFD	Banque africaine de développement
C&F	Transitaires et déclarants en douane
CAE	Communauté de l'Afrique de l'Est
FFE	Fonds pour la facilitation des échanges
IBM	Gestion intégrée des frontières
JICA	Agence japonaise de coopération internationale
KEBS	<i>Kenya Bureau of Standards</i> (Bureau des normes kenyan)
KEPHIS	<i>Kenya Plant Health Inspection Services</i> (Services de contrôle phytosanitaire)
KPA	<i>Kenya Ports Authority</i> (Autorité portuaire du Kenya)
KRA	<i>Kenya Revenue Authority</i> (Office des recettes du Kenya)
PCJ	Poste de contrôle juxtaposé
RADDEx	<i>Revenue Authority Digital Data Exchange</i> (Échange de données numériques de l'Office des recettes)
RRA	<i>Rwanda Revenue Authority</i> (Office des recettes du Rwanda)
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique
TLC	Transport Logistics Consultants
TMEA	TradeMark East Africa
TMSA	TradeMark South Africa
URA	<i>Uganda Revenue Authority</i> (Office des recettes de l'Ouganda)
USAID	Agence des États-Unis pour le développement international

## AFRIQUE DE L'EST PRINCIPAUX AXES DE TRANSPORT EN AFRIQUE DE L'EST

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>○ VILLES</li> <li>⊙ CAPITALES PROVINCIALES</li> <li>⊕ CAPITALES</li> <li>— — FRONTIÈRES INTERNATIONALES</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✕ POSTES FRONTIÈRES</li> <li>⚓ PORTS MARITIMES</li> <li>⋯ ROUTES FLUVIALES</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>— ROUTES</li> <li>—+— CHEMINS DE FER</li> <li>—+— ROUTE DU CORRIDOR DU NORD</li> <li>—+— ROUTE DU CORRIDOR CENTRAL</li> </ul> |
|---|--|--|



MAY 2013

## Avant-propos

La première image qui vient à l'esprit quand on pense à une frontière terrestre en Afrique est celle d'une longue file de poids lourds qui attendent leur tour pour traverser. L'amélioration des infrastructures routières en Afrique—grâce aux efforts concertés des pays, des communautés économiques régionales et des partenaires de développement—accentue le contraste avec ces obstacles.

En effet, alors que 20 % seulement du réseau routier principal en Afrique était considéré comme en bon état il y a 25 ans, la situation actuelle—où la moitié du réseau est en bon état et l'autre moitié dans un état acceptable—était supposée réduire sensiblement les coûts et les prix de transport. Malheureusement, ces progrès sont neutralisés par les pertes de temps aux frontières, pertes aujourd'hui reconnues comme étant des obstacles majeurs au mouvement des biens et des personnes. Cet obstacle, de plus en plus flagrant et fléau de l'industrie du transport routier, retient fréquemment l'attention du public.

Dans ce contexte, l'idée d'un poste de contrôle juxtaposé s'est rapidement imposée comme une solution miracle. Ce type de poste frontière permet aux services frontaliers de coopérer et de coordonner leurs opérations pour gagner du temps. Au cours des dix dernières années, plusieurs postes situés le long des principaux corridors de transit ont été transformés en poste de contrôle juxtaposé, et de nombreux autres devraient l'être dans les prochaines années. Pourtant, les résultats ont rarement répondu aux attentes, la coordination entre les services frontaliers étant loin d'être simple. En outre, dans bien des cas, le problème du franchissement des frontières est d'abord perçu comme étant un problème d'infrastructure trop souvent résolu par la réhabilitation des installations.

En Afrique de l'Est, le Secrétariat du Corridor Nord est un pionnier des politiques de transport qui reposent sur des faits plutôt que sur des perceptions. Avec l'appui du SSATP, le Secrétariat a mis au point un cadre d'évaluation des performances du corridor. Les enquêtes menées aux principaux postes frontières sont partie intégrante de cet effort. Ces enquêtes renseignent sur les raisons de la lenteur des passages des frontières. Non seulement, elles ont permis de définir l'impact des efforts

conjointes menés par les services frontaliers, mais aussi de mesurer les effets en temps réel puisque la réforme a été menée pendant leur réalisation.

Le présent ouvrage montre qu'une bonne coopération entre les services frontaliers facilite le franchissement des frontières pour les conducteurs de camions et améliore la productivité des transporteurs. Ce déplacement de problématique qui met l'accent sur la coopération transfrontalière plutôt que sur les infrastructures donne à l'ouvrage une résonance qui dépasse le cadre du Corridor Nord.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Donat M. Bagula', written over a horizontal line.

Donat M. Bagula  
Secrétaire exécutif  
ACTT-Corridor Nord

## Remerciements

Les enquêtes aux frontières sur lesquelles repose ce travail d'analyse ont été initialement préparées par Jean-Kizito Kabanguka et gérées par Camilla Lema. La diffusion et la validation des résultats ont été menées dans le cadre du programme sur les corridors du SSATP dirigé par Anca Dumitrescu.

Cet ouvrage a bénéficié dès sa préparation des conseils de Charles Kunaka, Dominique Njinkeu et Jean-Noel Guillosoou que nous tenons à remercier. Les auteurs veulent également exprimer leur gratitude à Julia Burr Oliver pour son travail de révision du texte et à Monique Desthuis-Francis pour avoir publié le manuscrit et révisé la version française.

Le document a été commenté par Virginia Tanase, Jean-François Marteau, Gaël Raballand de la Banque mondiale, Donna Loveridge de TradeMark East Africa, Wim Van Schalkwyk et Lovemore Bingandadi de TradeMark South Africa, Donat Bagula Mugangu et par Aloys Rusagara de l'Autorité de coordination du transport et du transit du Corridor Nord.

Les auteurs tiennent à remercier les participants de l'atelier de Mombasa organisé en mars 2012 au cours duquel les premiers résultats d'enquête ont été présentés et examinés par les opérateurs logistiques et les organismes de contrôle de l'Afrique de l'Est. Ils sont reconnaissants au personnel de l'Autorité de coordination qui a fait de cet atelier une réussite et à *Transport Logistics Consultants* pour la conduite des enquêtes.

Enfin, ils souhaitent également remercier le SSATP et ses partenaires financiers et notamment le Fonds pour la facilitation des échanges (FFE) pour avoir financé les enquêtes et la communication des résultats.



## Résumé analytique

Parce que le franchissement des frontières en Afrique subsaharienne constitue un obstacle à l'intégration régionale du continent, la facilitation du mouvement des biens et des personnes arrive en tête des priorités des Communautés économiques régionales. Les corridors de transit qui desservent les pays enclavés sont les plus affectés par ces barrières qui entravent le commerce régional et international. Il est donc urgent de répondre à ce problème.

Faciliter la circulation des biens et des personnes suppose une gestion des frontières intégrée à deux niveaux : d'abord national, entre les organes de contrôle à la frontière d'un pays, et ensuite international, entre les organes de contrôle de chaque côté de la frontière.

Une meilleure coordination est ce que recherche l'approche du poste de contrôle juxtaposé (PCJ), qui gagne du terrain dans plusieurs régions d'Afrique. En Afrique de l'Est par exemple, la Communauté de l'Afrique de l'Est (CEA), les autorités de corridors et les États membres ont décidé de transformer les principaux postes frontières en postes de contrôle juxtaposé, qu'ils soient situés sur un corridor de désenclavement ou sur une liaison purement régionale. Le programme des postes de contrôle juxtaposé d'Afrique de l'Est a bénéficié de la de l'appui coordonné des bailleurs de fonds bilatéraux et multilatéraux.

Le SSATP est également un partenaire du programme PCJ pour l'Afrique de l'Est dans le cadre de sa composante *intégration régionale*. Le SSATP vise à développer une méthodologie pour établir des observatoires de corridor de transport. Le Programme cherche aussi à renforcer la capacité institutionnelle à définir et mettre en œuvre des politiques et stratégies de facilitation du transport et du commerce régional, et entreprend de diffuser les exemples de bonnes pratiques en matière de gestion des corridors. La valeur ajoutée du SSATP dans le programme PCJ est sa vaste expérience en matière de suivi des performances, et notamment des enquêtes aux frontières.

Malaba (entre le Kenya et l'Ouganda) a été sélectionné comme poste frontière pilote dans le programme PCJ et plusieurs projets participent à sa conversion en poste de contrôle juxtaposé. Malaba, Busia (aussi entre le Kenya et l'Ouganda) et Gatuna/Katuna (entre l'Ouganda et le Rwanda) sont les postes les plus actifs du Corridor Nord, qui relie le port de Mombasa aux pays enclavés d'Afrique de l'Est.

Le SSATP et le Secrétariat de l'Autorité de coordination de transit et de transport du Corridor Nord (ACTT-CN) ont réalisé une enquête sur les trois postes frontières pour servir de situation de référence avant leur conversion en PCJ.

Durant la période de l'enquête, les autorités douanières du Kenya et de l'Ouganda ont décidé de modifier un certain nombre de procédures administratives qui ont entraîné une réduction sensible des temps de passage. Cette situation inattendue s'est révélé l'occasion d'observer et de mesurer l'impact de ces mesures. Ces mesures concernaient les trois parties impliquées dans le passage des frontières :

- les organes de contrôle des frontières, par la mise en œuvre d'un dépôt anticipé des documents de dédouanement et la coordination des services frontaliers lors de l'arrivée du véhicule.
- les transitaires, en leur imposant le dépôt anticipé des documents de dédouanement (qui était facultatif et donc rarement appliqué).
- Les conducteurs de camion grâce à de nouvelles règles de circulation et de stationnement pour décongestionner les zones de contrôle douanier.

Ce qui caractérise ces mesures, c'est qu'elles ont conduit à des résultats spectaculaires sans travaux de réhabilitation des installations, prévus du reste à un stade ultérieur. Ces mesures s'appuient toutefois sur l'ensemble des activités visant à la création d'un poste de contrôle juxtaposé : sens de la coopération entre services frontaliers (au sein d'un pays et d'un pays à un autre), cadre juridique instituant cette coopération, et moyens informatiques nécessaires au traitement préalable des déclarations. Ceci est important à souligner à l'heure où de nombreux programmes de réforme des passages aux frontières ont tendance à mettre l'accent sur l'infrastructure.

Les temps de passage qui typiquement étaient supérieurs à 48 heures sont passés à moins de six heures ; le temps moyen de franchissement d'une frontière, ce qui couvre une grande variété de situations, est passé de 24 heures à quatre heures. À partir des estimations de la valeur du temps pour les entreprises de camionnage

(libérer les camions pour accroître l'activité et les revenus) et pour les chargeurs (réduction des coûts de stockage), les économies réalisées représentent jusqu'à 70 millions de dollars par an.

Ces progrès s'appuient sur le travail initial du programme PCJ de l'Afrique de l'Est qui a permis aux autorités douanières de prendre des décisions pour la facilitation des échanges, en mettant notamment en place un cadre solide de coopération entre les administrations et les pays, ainsi que des conditions informatiques propices.

Dans le contexte du Corridor Nord, l'enquête a mis en évidence plusieurs domaines de discussion et d'action à prévoir entre les divers acteurs, notamment :

- l'administration douanière fonctionne 24h/24 et sept jours sur sept, ce qui n'est pas nécessairement le cas des autres organes de contrôle ou des prestataires de service (transitaires et conducteurs).
- Les résultats soulignent là où les procédures ne sont pas appliquées, par exemple la priorité donnée aux camions-citernes pour des raisons de sécurité, ou encore le passage direct de l'autre côté de la frontière sans s'arrêter pour les formalités de sortie.
- La réduction des temps de passage aura un impact sur les habitudes de conduite le long du Corridor Nord. Les longs séjours à la frontière constituaient des aires de repos pour les routiers. Avec la généralisation des passages le même jour, les conducteurs et les entreprises de camionnage devront s'adapter à de nouvelles habitudes de fonctionnement et envisager d'autres sites comme aires de repos.

L'enquête a également permis d'affiner la méthodologie. Le temps nécessaire pour franchir une frontière peut varier considérablement, en fonction des caractéristiques liées au passage du véhicule—nature de la cargaison, nature des transactions effectuées à la frontière, heure d'arrivée du camion. Plutôt que de calculer le temps moyen de passage pour un ensemble disparate de scénarios, la méthodologie appliquée dans les enquêtes a pour but d'analyser le détail d'un nombre limité de scénarios types. Il est essentiel de compléter les enquêtes par des informations contextuelles pour mieux cibler les scénarios types à analyser.



## **Introduction**

Il est établi que les temps de passage aux frontières constituent en Afrique de l'Est un obstacle majeur à la fluidité du commerce régional et au transit international. Les temps d'attente perturbent le bon fonctionnement logistique du transport de marchandises, ce qui affecte les coûts et prix de transport et à terme, la compétitivité du commerce. Pour faciliter le passage aux frontières, la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) a décidé d'introduire des postes de contrôle juxtaposés aux principales frontières où les organes de contrôle de part et d'autre de la frontière coordonnent leurs interventions, réduisant ainsi le temps de traitement des documents. Ce programme est appuyé par plusieurs bailleurs de fonds multilatéraux et bilatéraux dans le cadre de leur support à l'intégration régionale de la CAE.

Dans le cadre de l'appui du SSATP à cet effort conjoint, les parties prenantes et le Secrétariat de l'Autorité de coordination de transit et de transport du Corridor Nord ont contribué à définir les moyens de mettre en place des indicateurs mesurables de performance des postes frontières de Malaba (entre le Kenya et l'Ouganda), de Busia (entre le Kenya et l'Ouganda, au sud de Malaba) et de Gatuna (entre l'Ouganda et le Rwanda). Ces trois frontières sont non seulement les premières que franchissent les marchandises en transit au départ du port de Mombasa, mais aussi les plus importantes en termes de volumes de trafic avec plus de 600 passages de camions par jour à Malaba.

Le suivi des temps de passage s'est déroulé avant l'installation des postes de contrôle juxtaposés, afin de constituer une situation de référence pour mesurer la réduction des temps de passage après conversion. Le SSATP a recruté un consultant, Transport Logistique Consultants (TLC), pour mesurer les temps de passage aux trois postes frontières. L'enquête a été menée de novembre 2011 à mars 2012.

L'objectif initial de l'enquête était d'établir la situation de référence. Elle devait également permettre de relever les problèmes rencontrés et fournir des éléments de diagnostic pour nourrir le dialogue entre les parties prenantes et définir le train de mesures correctives. La procédure de passage à la frontière de Malaba a subi des modifications en cours d'enquête, entraînant une baisse spectaculaire des temps de

passage. Ce qui s'est révélé être une occasion unique pour observer et mesurer l'impact des changements à mesure qu'ils se mettaient en place. Certains des problèmes révélés par les enquêtes ont également montré qu'il ne fallait pas seulement se focaliser sur les scénarios classiques de franchissement de frontières. Une révision de la méthodologie de l'enquête a donc été nécessaire pour collecter judicieusement et suffisamment de données pour un ensemble plus diversifié de scénarios.

Le présent ouvrage a donc deux objectifs :

- Présenter les résultats de l'enquête pour les trois principaux postes frontières du Corridor Nord, en se concentrant sur les éléments de diagnostic qui constitueront la base de l'étape suivante—alimenter le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes pour poursuivre les efforts d'amélioration des procédures aux frontières—mais aussi sur les conséquences de l'efficacité des réformes dites *douces* capables de réduire considérablement les délais de franchissement des frontières comme le révèlent les résultats de l'enquête menée à Malaba.
- Poursuivre le travail d'affinement de la méthodologie dans le cadre et la continuité du programme d'enquête au sein de la CAE ou d'autres régions d'Afrique subsaharienne.

L'ouvrage comporte quatre sections : la première présente le contexte du Corridor Nord. La deuxième présente les conclusions à tirer de l'enquête—dans le contexte du Corridor Nord avec les questions clés qui devront être approfondies entre les parties prenantes et les nouvelles mesures à prendre. Dans une perspective plus large, cette section marque l'importance relative à accorder aux mesures *lourdes* par rapport aux réformes *douces* après analyse de l'impact des changements apportés à la frontière de Malaba.

Les deux dernières sections présentent les résultats d'enquête menés sur le Corridor Nord ; la troisième section examine la méthodologie employée et propose des ajustements à opérer dans le cadre de prochaines enquêtes ; enfin, la quatrième section présente le détail des résultats pour chaque frontière.

## Historique du Corridor Nord

Le Corridor Nord est le réseau d'infrastructures de transport et de services logistiques qui relie les pays d'Afrique de l'Est à leurs partenaires commerciaux d'outre-mer à partir du port de Mombasa.<sup>1</sup>

### Autorité de coordination du transport de transit du Corridor Nord

En 1985, le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda et le Burundi ont signé l'Accord de transport et de transit du Corridor Nord pour remédier aux problèmes de transit. Le Traité est entré en vigueur en 1986 et la République démocratique du Congo a décidé d'y adhérer en 1987.

L'évolution de la conjoncture (recours croissant au secteur privé pour la fourniture des services de transport, mais aussi d'infrastructures et d'équipements, le renforcement de l'intégration régionale pour le développement économique) ont conduit à une refonte du traité en 2006, date de son expiration. Son champ d'application s'est donc élargi pour inclure les questions d'intégration régionale et de développement liées au commerce et à la facilitation des transports.

L'Autorité de coordination de transit et de transport du Corridor Nord (ACTT-CN), dont le secrétariat se trouve à Mombasa (Kenya) a été créée pour renforcer l'application du traité. L'ACTT-CN sert d'interface entre les acteurs des secteurs public et privé sur l'ensemble des questions liées au commerce et à la facilitation du transport. Il joue également un rôle central dans le suivi des actions en termes de mise en œuvre et d'impact. Le Secrétariat a ouvert la voie dans la mise au point d'un cadre de suivi des performances du corridor qui permet d'en évaluer

---

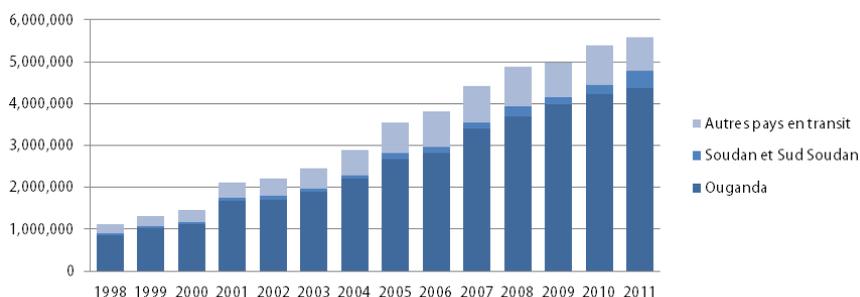
<sup>1</sup> Le port de Mombasa dessert le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi, la partie orientale de la République démocratique du Congo, la partie septentrionale de la Tanzanie et le Soudan du Sud. Seule la partie kenyane du Corridor Nord est utilisée pour accéder à la partie nord de la Tanzanie. Pour atteindre le Rwanda, le Burundi et l'Est de la RDC, on passe par l'Ouganda. Le Soudan du Sud dispose de deux itinéraires, l'un passe par le Kenya en entrant après Lokichoggio et l'autre par l'Ouganda.

l'efficacité à partir d'indicateurs tels que les volumes, les délais, les aléas, les prix, les coûts ou la capacité et l'efficacité des opérateurs logistiques et des organes de contrôle. Ces indicateurs sont mesurés de façon synthétique et aussi de manière désagrégée. L'enquête sur les temps de passage aux frontières est une des composantes de cette activité de suivi.

### Statistiques sur le commerce et le volume de trafic

Le port de Mombasa est l'une des principales places maritimes de l'Afrique orientale et son arrière-pays s'étend au-delà des pays signataires du NCTA pour couvrir le Nord de la Tanzanie et le Soudan du Sud. Le transit représente une part importante de l'activité du port de Mombasa, avec une proportion qui fluctue entre 25 % et 30 % au cours de la dernière décennie. Le trafic en transit est déséquilibré : les importations dominent ; les exportations en provenance des pays de transit ne représentent que huit pour cent des importations de ces mêmes pays.

**Figure 1 : Croissance du trafic de transit à Mombasa par pays, KPA**



L'Ouganda est le pays de l'hinterland qui contribue le plus aux volumes de transit à partir de Mombasa. Les positions respectives des autres pays ont évolué au fil du temps. La Tanzanie était le deuxième marché du port de Mombasa (sa partie nord-est étant plus accessible de Mombasa que de Dar-es-Salaam), mais elle a perdu de son importance. Parmi les changements récents, le plus spectaculaire a été l'augmentation considérable du trafic vers le Soudan, qui est devenu le deuxième marché hinterland du port de Mombasa.

La plupart des pays de l'hinterland sont reliés à Mombasa par le Corridor Nord, raison pour laquelle Malaba et Busia sont les postes frontières les plus actifs. Selon les chiffres du premier trimestre de 2012, plus de 600 camions ont traversé le poste

frontière de Malaba en le Kenya et l'Ouganda. Chaque année, quelque 300 000 véhicules franchissent les postes frontières de Malaba et de Busia.

### Les frontières en Afrique de l'Est

Les entreprises de transport en Afrique de l'Est se plaignent des délais aux frontières qui augmentent inutilement le temps d'immobilisation des véhicules et réduit le nombre de rotations, ce qui affecte leurs activités et leur rentabilité.

En l'absence d'une mesure systématique des temps de passage le long du Corridor Nord, seules quelques données empiriques permettent de quantifier l'ampleur des retards. Une enquête financée par le SSATP en 2006 a estimé le temps moyen de passage aux frontières à 48 heures.

**Tableau 1. Programme PCJ pour l'Afrique de l'Est**

<i>Interne aux pays de l'AE</i>		<i>Entre les pays de l'AE et voisins</i>	
Postes Frontières	Pays	Postes Frontières	Pays
Taveta/Holili	Tanzanie / Kenya	Rubavu/Goma	Rwanda / DRC
Namanga	Tanzanie / Kenya	Tunduma/Nakonde	Tanzanie / Zambie
Lungalunga/Horohoro	Tanzanie / Kenya	Unity Bridge	Tanzanie / Mozambique
Isebania/Shirari	Kenya / Tanzanie	Mpondwe	Ouganda / RDC
Malaba	Kenya / Ouganda	Moyale	Ethiopie / Kenya
Busia	Kenya / Ouganda	Bibia/Elegu-Nimule	Sud Soudan / Ouganda
Mutukula	Uganda / Tanzanie	Kasumu/Songwe	Tanzanie / Malawi
Nemba/Gasenyi	Rwanda / Burundi	Nadapal	Kenya / South Soudan
Kobero/Kabanga	Burundi / Tanzanie	Oraba	Ouganda / Sud Sudan
Kagitumba/Mirama Hills	Rwanda / Ouganda	Vura / Mahagi	Ouganda / DRC
Akanyaru/Kanyaru	Burundi / Rwanda	Rusizi / Ruzizi	Rwanda / RDC
Rusumo	Tanzanie / Rwanda	Ruhengeri / Bunagana	Rwanda / RDC / Ouganda
Gatuna/Katuna	Rwanda / Ouganda	Bujumbura / Kavimvira	Burundi / RDC
Ruhwa	Burundi / Rwanda		

Source : OSBP Source Book et ACTT- CN

La CAE a adopté une approche régionale pour réduire les temps de passage en transformant les postes frontières sur le réseau de transport régional prioritaire en postes de contrôle juxtaposé (PCJ). Le type de participation des bailleurs de fonds bilatéraux et multilatéraux reposait sur leurs avantages comparatifs.

- Le développement de l'infrastructure a été financé par la Banque mondiale, la Banque africaine de développement et TradeMark East Africa (TMEA)
- Le cadre institutionnel par JICA (Agence japonaise de coopération internationale)
- L'informatique par TMEA et USAID (Agence américaine pour le développement international)
- Le renforcement des capacités des opérateurs logistiques (transport routier et transitaires) par JICA, USAID et TMEA.

Selon le modèle PCJ adopté par la CAE, les procédures de sortie du territoire se déroulent non pas du côté sortant (le premier en arrivant à la frontière) mais du côté entrant de la frontière (au sens entrée dans le pays) où les camions se rendent directement sans arrêt côté sortant. Un accord régional précise les contours d'un cadre de compétence extraterritoriale des services frontaliers, qui permet des contrôles conjoints sur un seul côté de la frontière.

La transformation de Malaba en PCJ remonte à 2002 lorsque qu'un groupe de projet conjoint (Kenya-Ouganda) a été créé. L'accent a été mis au départ sur le transport ferroviaire, avec des postes frontières ferroviaires communs ouverts à Malaba en 2006. Pour le transport routier, les changements de procédures aux frontières ont démarré en 2008, un traitement spécifique étant réservé à certains types de cargaisons, notamment les camions-citernes, et l'ouverture des bureaux de douanes 24h/24, sept jours sur sept.

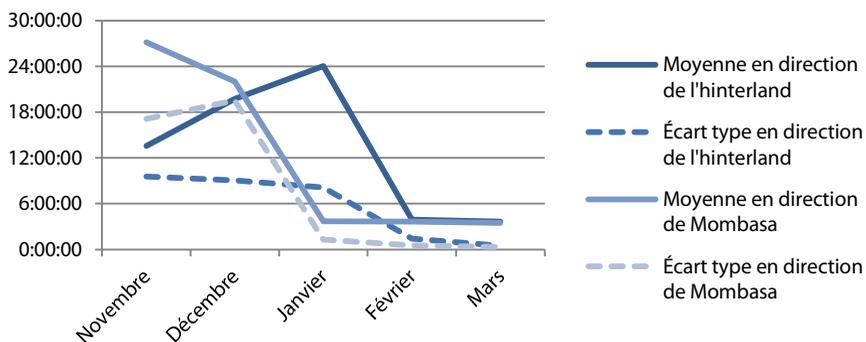
## Enseignements tirés des enquêtes

### Dans le contexte élargi des réformes aux frontières

La principale conclusion des enquêtes dépasse le cadre du Corridor Nord : les efforts de réduction des temps de passage frontalier donnent des résultats positifs comme en témoigne le cas de Malaba. Les mesures à adopter visent les trois types d'acteurs des postes frontières :

- les organes de contrôle des frontières, par la mise en œuvre d'un dépôt anticipé des documents de dédouanement et la coordination des services frontaliers lors de l'arrivée du véhicule.
- les transitaires, en leur imposant le dépôt anticipé des documents de dédouanement (qui était facultatif et donc rarement appliqué).
- Les conducteurs de camion grâce à de nouvelles règles de circulation et de stationnement pour décongestionner les zones de contrôle douanier.

**Figure 2 : Moyenne mensuelle des temps de passage à la frontière de Malaba**



Un point crucial est que ces mesures ont obtenu des résultats spectaculaires sans toucher aux infrastructures dont la remise en état devait intervenir ultérieurement. Ces mesures s'appuient toutefois sur l'ensemble des activités visant à la création d'un poste de contrôle juxtaposé : sens de la coopération entre services frontaliers (au sein d'un pays et d'un pays à un autre), cadre juridique régissant cette coopération, et moyens informatiques nécessaires au traitement préalable des déclarations.

C'est un aspect important à retenir à l'heure où de nombreux programmes de réforme aux frontières ont tendance à privilégier les infrastructures.

Les progrès accomplis sont immenses. En moyenne, les temps de passage sont passés d'environ 24 heures en 2011 à moins de quatre heures en 2012, dans les deux sens. La prévisibilité s'est également améliorée, avec un écart-type de l'ordre de 10-15 % de la moyenne, contre 50-70 % en 2011.

Ces résultats spectaculaires ont été confirmés par les organes de contrôle des frontières et les opérateurs lors de la présentation des résultats préliminaires des enquêtes aux parties prenantes du Corridor Nord.

Dans la pratique, ces réductions correspondent pour la plupart des camions à une économie de deux jours complets dans leur parcours depuis le port jusqu'à destination. Avant le changement des procédures, pour 60 % des conteneurs et la moitié des marchandises diverses de l'échantillon, les camions traversaient la frontière en 48 heures ou plus. Après, tous à l'exception d'un seul la traversaient en moins de six heures.

Une réduction des temps de passage sous-entend que les camions parviennent à destination plus rapidement, avec deux conséquences directes : les chargeurs reçoivent leurs marchandises plus tôt et donc économisent sur l'inventaire, et les entreprises de transport, en effectuant un plus grand nombre annuel de rotations, augmentent leurs revenus. Selon une étude sur les dépenses logistiques pour le Corridor Nord<sup>2</sup>, les coûts monétaires des retards étaient estimés à 247,40 dollars par jour pour un camion, et 137 dollars pour son chargement, soit un total de 384,40 dollars. Les calculs montrent que 600 camions opérant au quotidien pendant 360 jours et gagnant en moyenne 20 heures de trajet permettent d'économiser 69 192 000 dollars (44 532 000 dollars pour les entreprises de transport et 24 660 000 dollars pour les chargeurs).

Une autre façon de calculer les économies réalisées consisterait à convertir le nombre total d'heures gagnées par les entreprises de transport (600 camions dont le trajet serait réduit de 20 heures chacun pendant 360 jours) en nombre de voyages aller et retour supplémentaires effectués dans une année ; selon une estimation prudente, deux voyages aller et retour par mois pour un opérateur typique

---

<sup>2</sup> Étude analytique et comparative des coûts de transport le long du Corridor Nord, CPCS Transcom Limited, juin 2010.

représenterait un complément de revenus pour l'ensemble correspondant à 12 000 voyages aller et retour générant 3 500 dollars par voyage, soit un total de 42 millions de dollars, chiffre conforme à la première estimation. Pour les entreprises de transport, ces estimations partent du principe que les capacités libérées seront mobilisées et généreront d'autres revenus.

### **Dans le contexte du Corridor Nord**

#### *Divergence entre théorie et pratique*

Les résultats de l'enquête montrent également une certaine divergence entre les procédures annoncées et les procédures en place, dans le cas par exemple où le déroulement du processus révélé par les enquêtes est différent de ce qui est présenté comme la règle. Les raisons ne sont pas tout à fait claires et ces points devraient être approfondis, ce qui apparaît toutefois c'est que la règle de priorité des camions-citernes ne serait pas appliquée et que celle qui consiste à laisser les véhicules traverser la frontière directement vers le côté entrant (physiquement, la sortie de la zone frontière, mais fonctionnellement celle où se déroulent les formalités d'entrée dans le pays, d'où la dénomination) pour compléter les formalités administratives n'est pas non plus en vigueur.

**Traitement préférentiel des camions-citernes.** Les organes de contrôle des frontières sont supposés accorder un traitement prioritaire aux camions-citernes, essentiellement pour des raisons de sécurité. Autrement dit, les temps de passage pour ce type de véhicule devraient être plus courts que pour les autres types de camions. Ces derniers sont aussi supposés traverser directement la frontière en se rendant du côté entrant.

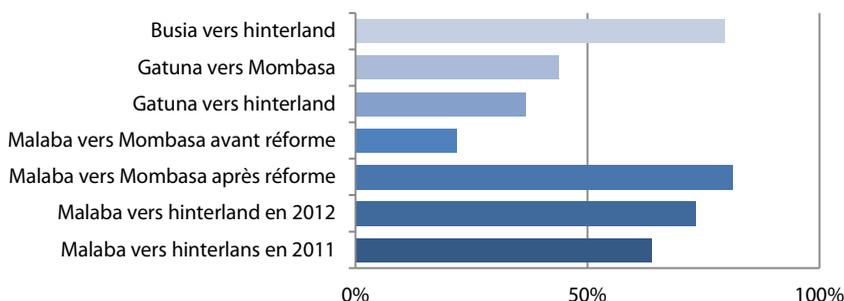
Dans la pratique, ce n'est pas le cas :

- À Malaba, les temps de passage des camions-citernes sont en effet plus courts que la moyenne, mais pas plus que pour les camions de marchandises diverses. La durée de leur séjour au côté sortant de la frontière reste également comparable à celle des camions de marchandises générales.
- À Busia, les temps de passage des camions-citernes sont plus courts que la moyenne, mais restent comparables à ceux des camions de groupage, et c'est le cas pour la durée de leur séjour côté sortant de la frontière.
- À Gatuna, les camions-citernes mettent plus de temps à franchir la frontière et restent plus longtemps côté sortant.

Cette situation reflète peut être les limites de l'infrastructure qui ne permet pas aux camions-citernes d'éviter la queue des camions en attente. En tout état de cause, un complément d'enquête est nécessaire.

**Camions passant de l'autre côté de la frontière.** Selon le modèle PCJ adopté en Afrique de l'Est, les formalités de sortie se déroulent du côté entrant (donc de l'autre côté de la frontière), les camions se rendant directement à la zone sous douanes du côté entrant de la frontière. Dans la pratique, la majeure partie du temps passé à la frontière, survient côté sortant de la frontière entre le Kenya et l'Ouganda. Ce n'est qu'à Gatuna que le temps passé du coté entrant est plus long que celui passé côté sortant, et à Malaba, une fois les procédures modifiées.

**Figure 3 : Temps passé au côté sortant par frontière et par direction**



La mesure du temps passé de part et d'autre de la frontière est liée à la localisation du camion plutôt qu'aux formalités administratives. Depuis la mise en place des nouvelles procédures à Malaba, les formalités à l'entrée sont accomplies avant même que les véhicules ne franchissent la frontière. La durée de séjour de chaque côté peut être due à des raisons physiques, telles que la circulation ou les possibilités de stationnement.

#### *Opérations 24h/24 et 7j/7*

Il s'agit là d'un aspect essentiel. Lorsque les autorités douanières ont accepté de fonctionner 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, elles s'attendaient à ce que les autres services de contrôle en fassent de même. Ce ne fut pas le cas, les commissionnaires en douane et les transitaires ne travaillent qu'aux heures ouvrables classiques. Les

entreprises de transport n'ont pas ajusté leur mode de fonctionnement pour profiter des nouvelles heures d'ouverture, et la majorité des camions arrivent de jour.

En raison du faible trafic nocturne, l'enquête n'a pas été conçue pour mesurer l'impact des arrivées de nuit sur le temps de passage à la frontière. Malgré tout, un certain nombre de camions enquêtés sont arrivés à Malaba et Busia en dehors des heures ouvrables.

À Malaba, les camions arrivés en dehors de la période 06h00 -18h00 représentent moins de 10 % de l'échantillon étudié, tandis qu'à Busia, plus de la moitié des passages observés ont eu lieu en dehors de ces heures.

L'analyse des résultats de l'enquête montre clairement que la différence de temps entre l'arrivée du camion et la remise des documents au transitaire correspond au temps d'attente avant les heures ouvrables. Bien que l'échantillon de Malaba soit réduit, il est conforme à la tendance observée à Busia. Lorsqu'un camion arrive en dehors des heures ouvrables, les retards correspondent presque exactement à l'attente avant l'heure d'ouverture des bureaux. Si le véhicule arrive aux heures ouvrables, l'attente n'est pas longue, davantage de retards étant observés dans la matinée que dans l'après-midi, en raison des camions arrivés en dehors des heures ouvrables qui forment une file d'attente le matin.

Pour autant, le rythme d'arrivées des véhicules n'est pas aléatoire. Les conducteurs peuvent décider de s'arrêter bien avant la frontière pour n'arriver que le matin ou au contraire attendre à la frontière. La question des heures d'arrivée et des aires de repos est liée.

Indépendamment des causes des arrivées de nuit, que ce soit le choix du conducteur ou du fait de certains événements, l'analyse des temps de passage montre clairement que les heures d'ouverture constituent un problème, et l'administration douanière a indiqué que, compte tenu de la situation actuelle, la décision de fonctionner 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pourra être reconsidérée.

#### *Aires de repos et franchissement des frontières*

Avec la diminution des temps de passage aux frontières, les postes frontières ne pourront plus servir d'aires de repos et les étapes de nuit seront l'exception. Les aires de stationnement sous douanes ont une capacité limitée, et ne sont pas conçus pour être des aires de repos, mais des zones de stationnement temporaires lors du franchissement des frontières.

En conséquence, la demande d'aires de repos spécialement équipées pour les conducteurs n'est pas un problème de frontière mais d'infrastructures routières à prendre en compte dans les programmes routiers, en étroite collaboration avec l'industrie du transport routier.

### **Suivi des problèmes révélés par l'enquête**

L'enquête sur les trois postes frontières est un aspect d'une coopération élargie entre bailleurs de fonds bilatéraux et multilatéraux, l'EAC et les États membres pour la mise en place de postes de contrôle juxtaposés en Afrique de l'Est. Outre la contribution du SSATP au travail d'enquête, l'organisation TMEA a décidé de mener le même type d'enquêtes à d'autres postes frontières. Les enseignements tirés des réformes introduites par les autorités douanières et pour affiner la méthodologie d'enquête seront intégrés dans les prochaines étapes.

Des résultats partiels ont été présentés aux parties prenantes du Corridor Nord lors d'un atelier organisé le 29 mars 2012. Cet atelier a permis de réunir des représentants des ministères chargés du transport, les autorités douanières et autres services frontaliers, les associations et opérateurs de transport routier, les transitaires et leur association professionnelle.

L'exposé des résultats a engendré des questions sur les mesures d'amélioration à prendre et les participants ont compris souligné qu'une d'évaluation ne suffisait pas mais qu'il fallait aussi engager un dialogue ouvert avec l'ensemble des parties prenantes pour approfondir le diagnostic et définir les mesures correctives à mettre en œuvre.

Les participants ont également formulé des remarques sur la nature des enquêtes en proposant d'ajouter à l'analyse des passages aux frontières l'impact des éléments suivants :

- intervention des autres services frontaliers
- différenciation des temps de passage en fonction des procédures, notamment entre le transit vers d'autres pays et l'importation dans le pays, en particulier lorsqu'il y a mise à la consommation à la frontière
- heures d'ouverture des services frontaliers et des opérateurs
- adéquation des personnels

Certains points de clarification ou de questions soulevées par les participants ont des conséquences méthodologiques. Lors des prochains exercices de suivi se posera la question de savoir s'il faudra d'abord partir d'un échantillon représentatif pour analyser toutes les questions critiques.

Les participants ont demandé à l'ACTT-CN de préparer un plan d'action pour les activités à mener après les enquêtes afin d'identifier les mesures correctives incluant :

- Des groupes de travail thématiques avec les parties prenantes en vue d'examiner les principales questions identifiées
  - camions-citernes
  - heures d'ouverture avec la possibilité d'un service 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, de ses conséquences en termes de personnel et rôle des autres services frontaliers
  - équipement informatique et procédures douanières
  - aires de repos réservées aux camionneurs
- La conduite d'une enquête ultérieure pour mesurer les progrès accomplis depuis l'enquête de référence

Les groupes de travail thématiques permettront de trouver des solutions et d'identifier l'entité responsable de leur mise en œuvre. Une assistance technique pourra être nécessaire pour définir plus précisément les conditions de leur mise en œuvre.



## Méthodologie des enquêtes

L'observatoire de transport du corridor Nord été créé pour en mesurer l'efficacité de manière fine pour chaque mode de transport et chaque nœud en vue de déterminer les goulots d'étranglement dans la chaîne de logistique. Cependant, la nature des données collectées régulièrement ne permet pas nécessairement de bien comprendre les causes profondes des inefficacités révélées par les indicateurs plus synthétiques ou agrégés : les goulots d'étranglement les plus complexes auront besoin eux d'enquêtes plus précises. Tel est le cas des frontières intérieures où plusieurs procédures physiques et documentaires ont lieu.

Une analyse détaillée des temps de passage aux frontières a pour objectif de mesurer la durée des interventions des opérateurs logistiques et des agences de contrôle à la frontière de manière à :

- Identifier les retards et les incertitudes dans le temps pris par les formalités
- Identifier les pertes de temps entre les formalités successives
- Informer les organes de décision en matière de gestion du corridor

Une méthodologie a été développée et testée sur plusieurs frontières :

- Beitbridge, entre l'Afrique du Sud et le Zimbabwe où l'enquête s'est déroulée sans interruption sur un échantillon de passages de camions entre décembre 2005 et juin 2006
- Chirundu, entre le Zimbabwe et la Zambie, où le travail d'enquête s'est effectué novembre 2006 et septembre 2007, soit une période de 11 mois
- En Afrique australe, sur les frontières principales, où les enquêtes plus ponctuelles ne duraient que quelques jours

La méthodologie consiste à observer les étapes de bout en bout d'un passage frontalier, de l'arrivée d'un camion jusqu'à son départ, pour un échantillon de véhicules. Pour l'échantillon de camions, des informations complémentaires sont recueillies sur la cargaison, l'itinéraire et le parcours du véhicule avant son arrivée à la frontière.

## Échantillonnage

Les temps de traversée des frontières varient en fonction de la nature des activités (types de cargaison, formalités douanières...) ou des conditions d'arrivée à la frontière (jour, heure, congestion...), d'où les multiples scénarios possibles.

Pour cette raison, le premier objectif de l'enquête n'est pas d'obtenir une durée 'moyenne' à partir de l'ensemble des scénarios, pris comme échantillon statistiquement représentatif. Il s'agit plutôt de mesurer les temps de passage d'un ensemble homogène de camions selon des scénarios types et de décomposer le temps passé à la frontière par service (douane ou autre organe de contrôle, transitaires et chauffeurs) en vue d'identifier les aspects ayant besoin d'être rendus plus efficaces.

C'est pourquoi, l'échantillon se concentre en priorité sur certains scénarios, plus fréquents que d'autres. Le côté positif est que les résultats sont représentatifs des scénarios types ciblés, plutôt que de devoir résumer par une seule mesure des cas dissemblables. En revanche, une analyse spécifique de scénarios atypiques ne peut se faire à partir d'un tel échantillon.

Cet échantillon doit contenir des observations en nombre suffisant pour chaque scénario ou strate, identifiée par les trois facteurs suivants :

- Type de cargaison (conteneurisée, citerne, marchandises diverses)
- Nature des formalités à la frontière (camion vide, transit domestique ou dédouanement à la frontière, transit direct vers d'autres pays)
- Heure d'arrivée du camion (jour, soir, nuit)

Lors de la préparation des enquêtes, des entretiens avec les fonctionnaires des services frontaliers, les transitaires ou commissionnaires en douane, les compagnies de transport et les conducteurs sont nécessaires pour obtenir les informations sur les formalités à la frontière et révéler comment les opérateurs logistiques et les agences de contrôle perçoivent les problèmes. Ces informations, une fois combinées avec d'autres sur la nature des formalités, les volumes et les heures d'arrivée à la frontière, détermineront les principaux scénarios à évaluer.

### *Décompte du trafic par type de cargaison et nature des formalités*

Pour les camions chargés, la déclaration en douane contient l'essentiel des informations pertinentes pour l'enquête.

- Plaque d'immatriculation (permettant d'identifier la nationalité du transporteur)
- Date et heure de soumission de la déclaration (la date permet le comptage du trafic journalier);
- Type de déclaration (pour distinguer entre transit et mise à la consommation à la frontière)
- Type de produit (qui permet de séparer marchandises conteneurisées, citernes et autres)

Ces informations peuvent être exploitées du côté entrant de la frontière pour confirmer le volume de trafic journalier par type de camion/cargaison, nationalité du transporteur et nature des formalités, et servir de guide d'échantillonnage des camions. Il est plus facile d'extraire ces informations directement des systèmes informatiques des douanes quand les opérations sont automatisées à la frontière que de les obtenir de registres manuels.

Pour les traversées entre le Kenya et l'Ouganda, les camions qui rentrent au Kenya à vide étaient délibérément exclus alors que dans le cas du Rwanda et de l'Ouganda, quelques véhicules vides étaient inclus dans l'échantillon. 80 % du commerce maritime de transit sont des transactions ougandaises. Il faut remarquer en effet que le transit à destination des pays au-delà de l'Ouganda est relativement rare et aucun effort particulier n'a été fait pour prendre en compte un nombre représentatif de tels passages en transit dans l'échantillon, d'où leur nombre limité.

Les administrations des douanes du corridor Nord ont ainsi pu indiquer le nombre mensuel de passages de camions chargés pendant la durée de l'enquête.

On peut estimer, sur la base des enquêtes précédentes réalisées à Beitbridge (entre l'Afrique du Sud et le Zimbabwe) et à Chirundu (entre le Zimbabwe et la Zambie) et compte tenu des ressources disponibles, qu'un échantillon de 40 passages en moyenne dans chaque sens et par mois est raisonnable. Pour éliminer les variations saisonnières possibles, l'enquête devait s'étaler sur six mois avec au total quelque 500 passages de camions pour chaque frontière et un échantillon suffisamment robuste pour assurer la fiabilité des résultats, selon les scénarios sélectionnés. Pour des raisons de logistique, l'enquête a été écourtée, ce qui a été compensé par un nombre accru d'observations mensuelles. Sur une période de quatre

mois et demi (les enquêtes ont commencé à la mi-novembre), 1 274 passages furent analysés. Dans la présentation des résultats, le trafic sortant fait référence aux cargaisons qui quittent le port de Mombasa en direction des pays enclavés et de l'hinterland alors que le trafic entrant est celui qui se dirige vers le port.

**Tableau 2. Nombre de passages de camions par mois au cours de la période d'enquêtes**

Postes Frontières	Hinterland vers port de Mombasa			Port vers hinterland		
	Gatuna	Busia	Malaba	Gatuna	Busia	Malaba
Novembre	2,319	431	14,987	2,735		20,013
Décembre	2,800	577	14,794	2,284		19,112
Janvier	2,546	1,505	16,138	2,145	6,471	18,255
Février	2,408	960	8,586	2,797	6,045	19,060
Mars		1,392	15,775		6,692	18,244
Moyenne mensuelle	2,518	973	14,056	2,490	6,403	18,937
Moyenne journalière	84	32	469	83	213	631
<b>Camions enquêtés</b>	<b>200</b>	<b>179</b>	<b>214</b>	<b>174</b>	<b>259</b>	<b>248</b>

Source : Offices des Recettes et données d'enquête.

#### *Répartition des heures d'arrivée*

L'ouverture des frontières 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 est une question importante en raison de ses conséquences pour le personnel et les opérateurs. Cette option n'a de sens que si toutes les parties concernées ont des horaires compatibles et que les transporteurs en tirent parti.

La visite préalable des frontières a révélé qu'en dépit d'un service permanent, les arrivées nocturnes sont peu nombreuses et donc le travail d'enquête s'est concentré sur les heures normales de service. À titre d'exemple, les données fournies par la *Kenya Revenue Authority*, montrent que 75 % de camions arrivent à Malaba entre 7h du matin et 21h, 15 % entre 21h et 23h et 10 % seulement entre 23h et 7h du matin, la plupart des compagnies de transport routier interdisant la conduite nocturne pour des raisons de sécurité. Les arrivées sont donc groupées et se transforment vite en encombrements aux heures de pointe, ce qui ralentit le passage à la frontière. De ce fait, les enquêteurs se sont concentrés sur les traversées de jour et les critères de stratification de l'échantillonnage portaient sur le type de cargaison transportée (marchandises conteneurisées, marchandises en vrac, cargaisons réfrigérées, citernes et groupage).

## Questionnaire d'enquête

Le questionnaire était reparti en trois grandes sections :

- Caractéristiques du camion et du trajet (origine, destination, type de chargement, nature des marchandises, identifiants des camions...)
- Étapes du passage frontalier
- Obstacles rencontrés avant l'arrivée à la frontière

### *Caractéristiques du camion et du trajet*

Les informations obtenues dans cette section sont importantes car elles permettent de différencier les scénarios de traversée. Cependant, il faudra à l'avenir que les sondages permettent aussi de clarifier la nature des procédures douanières. Par exemple, lorsque le pays d'entrée est aussi le pays de destination, il est important de déterminer si les formalités accomplies sont pour un transit domestique (pour dédouanement à l'arrivée à destination dans le même pays) ou une mise à la consommation à la frontière.

Les informations suivantes ont été récoltées lors des enquêtes sur le Corridor Nord :

- Nature des marchandises et classification selon le Système harmonisé
- Origine des marchandises (point de ramassage)
- Identité du transporteur (et nationalité)
- Numéro d'immatriculation du véhicule
- Transitaire accomplissant les formalités de sortie
- Transitaire accomplissant les formalités d'entrée

Cependant, compte tenu de la distorsion du choix de l'échantillon et du très faible volume de camions enquêtés par rapport au trafic total, les conclusions à tirer sur le total des traversées en termes de composition du trafic ne sont pas pertinentes.

### *Étapes du passage aux frontières*

La section sur les étapes de la traversée consiste en une série de marqueurs temporels (dates et heures) correspondant aux étapes identifiées pendant la phase de préparation des enquêtes.

Une traversée type se compose de déplacements physiques et de procédures documentaires. Pour gagner du temps, les services douaniers sont passés d'un traitement séquentiel des formalités à un modèle plus complexe où les procédures se déroulent en parallèle. Par exemple, les documents sont traités par les deux administrations en parallèle pendant que le camion attend d'un des deux côtés de la frontière et la déclaration en douane peut se faire avant son arrivée. L'expérience du Corridor Nord révèle également que cette évolution peut aller jusqu'à éliminer certaines étapes. De ce fait, on ne peut plus partir du principe que le calcul de la durée d'une procédure s'obtient par différence entre deux étapes successives. Il est devenu nécessaire de consigner à la fois le début et la fin d'une formalité donnée et de dissocier les mouvements physiques du traitement de la documentation.

Ces mouvements physiques sont décomposés en trois grands moments : l'arrivée à la frontière, la traversée de la ligne frontière et la sortie.

L'arrivée du camion est enregistrée lorsque celui-ci atteint la zone frontalière : soit lorsqu'il se range dans la file d'attente (s'il y en a une) soit quand il se gare en attendant le début des formalités. Selon ce système, le temps réel d'attente est enregistré et peut être mesuré indépendamment du temps de traversée. L'heure de départ enregistrée est le moment où le camion démarre pour poursuivre sa route. Avec cette convention, il est possible de mesurer le temps passé à la frontière par les conducteurs après l'accomplissement des formalités.

La distance entre les bureaux des Douanes des trois frontières enquêtées du corridor Nord est courte et ne dépasse pas 500 m dans le cas de Gatuna/Katuna. Il n'est donc pas nécessaire d'enregistrer l'heure de départ et l'heure d'arrivée d'un côté et de l'autre de la frontière.

Le traitement documentaire est plus complexe et les étapes sont de deux ordres :

- Les événements simples tels que la remise des documents au transitaire par exemple, où uniquement la date et l'heure de cette remise sont enregistrées
- Les formalités qui ont une durée, telles que les contrôles douaniers, où les deux temps sont enregistrés (dates et heures du début et de la fin)

La procédure documentaire pour chaque côté de la frontière suit en règle générale la séquence suivante :

- Le conducteur remet les documents au transitaire

- Le transitaire soumet la déclaration à la douane accompagnée de la documentation requise
- Le traitement de la déclaration par la douane (début et fin)
- Les inspections de la douane et autres services frontaliers (début et fin)
- La libération du camion une fois les formalités accomplies

Il est de plus en plus reconnu que les douanes ne sont plus forcément les principales responsables des problèmes aux frontières et qu'il faut établir clairement les responsabilités des autres services. C'est pourquoi, il devient nécessaire d'enregistrer les interventions d'autres services lors du passage d'un camion. Dans le cas du corridor Nord, cet aspect n'est pas apparu comme essentiel au vu des résultats de la phase préparatoire et l'intervention de ces organes de contrôle n'a pas été incluse sur le questionnaire d'enquête. L'ensemble des services frontaliers autres que le bureau des douanes figure sous la même rubrique que les inspections.

Les interventions des bureaux de contrôle des frontières sont clairement identifiées par leur début et leur fin, de chaque côté de la frontière avec le suivi des formalités des douanes d'une part, et des inspections par l'ensemble des agences d'autre part.

La durée des interventions des transitaires correspond à la somme du temps mis pour soumettre les déclarations une fois les documents reçus des conducteurs et du temps écoulé entre la fin des formalités ou inspections et la libération du conducteur.

Le temps attribué au conducteur correspond à la somme des temps écoulés entre les différentes interventions, correspondant en partie à des pauses volontaires et en partie à des délais subis. Un exemple type de délai subi est l'attente de l'ouverture des bureaux des transitaires lorsqu'un camion arrive en pleine nuit.

#### *Section sur le trajet avant l'arrivée à la frontière*

La section consacrée aux obstacles rencontrés avant l'arrivée à la frontière cherche à recueillir des informations complémentaires sur les contraintes liés au transport routier (notamment, barrages routiers et stations de pesage qui occasionnent des retards).

L'exploitation de ces données s'est avérée difficile pour deux raisons. D'abord et avant tout parce que l'échantillon n'est pas conçu pour apporter une validité sta-

tistique aux résultats d'enquête. Ensuite, parce que les réponses des conducteurs sont données de mémoire, ce qui devient donc plus une enquête de perception de nuisances causée par les barrages routiers et les stations de pesage.

À l'avenir, cette section n'aura pas nécessairement lieu d'être. Si la collecte de données sur les retards pris jusqu'à la frontière constitue un réel problème (révélé par les indicateurs d'observatoires de transport ou signalé par les opérateurs logistiques), un autre type d'enquêtes doit être envisagé. Par exemple, l'utilisation expérimentale de données GPS en Afrique australe et orientale pour identifier la localisation et la durée des arrêts le long du parcours apparaît être plus appropriée pour ce type d'analyse.

### **Organisation pratique de l'enquête**

Le consultant TLC a recruté et formé une équipe d'assistants locaux qualifiés, jouissant d'une expérience dans le domaine du transit, pour collecter les données : deux par poste frontière entre le Kenya et l'Ouganda et un pour Katuna/Gatuna (en raison du nombre plus réduit de camions et des temps rapides de traversée).

Pour la frontière entre le Kenya et l'Ouganda, un assistant était posté de chaque côté de la frontière. Leur coordination était assurée par un dispositif de communication de manière à ce que les traversées des mêmes camions soient observées tout au long de leur passage à la frontière. Par ailleurs, un coordinateur avait été recruté de chaque frontière pour superviser les activités de suivi et saisir les formulaires d'enquête.

Ces formulaires étaient saisis en tableaux Excel et traités pour calculer les différences entre dates et heures de début et de fin, et ainsi mesurer la durée de chaque étape.

### **Présentation des résultats : Moyennes, écart-type et distributions de fréquences**

Une question importante est de savoir quel indicateur adopter pour la présentation des résultats. Utiliser la moyenne est classique mais parfois trompeur. Pour éviter une simplification à l'extrême en ne calculant que la moyenne, on y ajoute fréquemment l'écart type.

Ceci peut être suffisant lorsque les temps sont courts mais la combinaison des procédures successives ou parallèles sur une longue période de temps produit des distributions complexes de fréquence (voir par exemple à la figure 14).

Pour illustrer comment la moyenne peut induire en erreur, on peut considérer les temps de passage à Malaba à la fin de 2011, dans le sens port vers hinterland. La durée moyenne d'un passage frontalier était de 24 heures comme l'indique la figure 2, alors que la distribution des fréquences pour la même période (voir figure 4) montre que les conteneurs passaient la frontière soit en moins de 12 heures, soit en 36 heures et plus, mais très rarement entre ces deux plages. Très peu de camions en effet avaient traversé en 24 heures. Ainsi, la moyenne correspond à une situation qui n'arrive pour ainsi dire jamais. Cette situation se produit généralement quand les formalités durent plus de 24 heures.

La proportion de camions passant la frontière le même jour serait par exemple un indicateur mieux adapté à ce type de situation. Dans le cas de Malaba, ce type d'indicateur traduit l'amélioration des conditions de passage :

« Avant le changement des formalités, 60 % des conteneurs et la moitié des marchandises diverses franchissaient la frontière en quelque 48 heures. Après, pratiquement tous les camions la traversaient en moins de 6 heures. »

Quand la distribution des temps est plus simple et les procédures plus courtes, la moyenne et l'écart type sont suffisamment représentatifs de cette distribution.

### **Viabilité des enquêtes**

Les enquêtes sur les traversées des frontières le long du corridor Nord devaient servir de valeurs de référence pour comparer les temps de passage une fois les postes convertis en PCJ. Dans cette optique, le besoin de mesurer l'impact réel de cette conversion justifiait le coût des enquêtes mais en revanche pour un suivi régulier des temps de passage, d'autres solutions plus durables sont à envisager.

Plusieurs autres options ont été en effet explorées, avec des avantages et des inconvénients, en ayant recours à des sources informatisées, pour économie sur les coûts de collecte des données, poste de dépense le plus important dans une enquête :

- Les systèmes douaniers automatisés enregistrent non seulement le contenu des déclarations mais aussi l'heure de traitement

- Un nombre croissant d'entreprises de transport routier gèrent leurs flottes à l'aide d'un suivi GPS, ce qui crée une mine d'informations sur le mouvement des camions

En théorie, il est tout à fait possible d'extraire les marqueurs temps à partir de systèmes douaniers automatisés, mais les enquêtes menées sur plusieurs corridors en Afrique ont confirmé que le temps de traitement douanier ne représente qu'une infime fraction du temps passé à la frontière. Les données douanières sont toutefois importantes pour suivre l'évolution des volumes et des comptages de camions.

Dans le cas spécifique de Malaba, l'*Uganda Revenue Authority* (URA) a mis au point un registre informatisé des arrivées et départs des camions reliant le mouvement des véhicules aux déclarations ; ce système est connu sous le nom de CURES (système de réconciliation douanière). Grâce à ce système, les services douaniers sont en mesure de suivre les camions et les cargaisons qui entrent et sortent de la zone sous douane. Pour l'heure, ce type de suivi ne couvre que le côté ougandais de la frontière mais son extension au côté Kenyan est prévue. Un système qui pourrait devenir un exemple à suivre, notamment là où la transformation des postes frontières nécessite une remise en état des installations. L'installation d'un système d'enregistrement à l'entrée et à la sortie peut fournir régulièrement des données détaillées sur les durées de passage.

Sinon et en attendant la mise en place systématique d'un système d'enregistrement aux guérites, le suivi des mouvements physiques des véhicules peut se faire à partir du suivi GPS, soit en obtenant les données auprès des entreprises de transport, soit auprès des prestataires de services de localisation. Cet exercice a été mené de manière pilote sur le poste frontière de Chirundu par TMSA, permettant de mesurer les temps de traversée de la frontière pour un grand nombre de camions. Cela dit, en l'absence de données contextuelles sur les caractéristiques du transport (nature des marchandises, type de cargaison et nature des formalités à la frontière), l'information obtenue permet principalement le suivi régulier d'indicateurs, afin de déclencher le cas échéant une analyse plus approfondie quand survient une anomalie.

## Résultats des enquêtes

### Poste frontière de Malaba

#### *Installations et procédures*

Les deux postes douaniers de Malaba sont juste séparés par un pont. Outre les services d'immigration et de douane, plusieurs autres administrations sont présentes. Du côté Kenyan, sont représentés :

- Le ministère de la Santé
- KEPHIS (services d'inspection sanitaire et phytosanitaires du ministère de l'Agriculture)
- KEBS (le bureau Kenyan des normes)
- La police

Seules la douane et l'immigration opèrent 24/7. La décision des services douaniers d'opérer 24/7 a été prise en novembre 2008. Les autres bureaux sont ouverts de 8h du matin à 17h et n'ont pas le personnel nécessaire pour rester ouverts plus tard. La frontière est très fréquentée, avec en moyenne journalière plus de 600 camions par jour en direction de l'Ouganda et plus de 450 véhicules en direction du Kenya.

Les contraintes qui pèsent sur les infrastructures ont un impact sur les conditions de passage. La route de desserte par exemple est étroite et les camions doivent se mettre en file indienne sans tenir compte du traitement prioritaire accordé à certaines marchandises transportées (les camions citerne par exemple). Le pont qui sépare les deux zones douanières est aussi étroit et ne peut laisser passer qu'un camion à la fois.

La procédure douanière diffère selon la destination :

- Pour des véhicules en transit qui traversent le Kenya et à destination de l'Ouganda, les marchandises peuvent être dédouanées à la frontière

- Les marchandises transitant vers un autre pays (par exemple le Soudan ou le Rwanda) font l'objet d'une déclaration en transit

Le système RADDEX d'échange de données numériques a été mis au point pour permettre aux transitaires d'un pays d'obtenir et de remplir la déclaration de transit dans le pays précédent.

Une déclaration en transit (pour le transit direct) contient 38 champs à remplir. Avec le système RADDEX, le nombre de rubriques à mettre à jour par le transitaire est de trois seulement (nom du transitaire, caution en vigueur, valeur).

Pendant l'enquête, les procédures ont été modifiées pour réduire le temps total de traversée :

- Les formalités douanières de sortie et d'entrée peuvent être menées en parallèle (déclaration anticipée, soumission/remise simultanée des documents), avec les documents traités du côté entrant pendant que le camion est toujours physiquement du côté sortant, procédure en place en décembre 2011
- Une réduction du nombre d'inspections sur les marchandises

Des mesures complémentaires ont également été prises pour réduire encore les délais en empêchant les camions de se mettre dans la file avant le traitement des documents et de leur interdire le stationnement dans la zone frontalière une fois les formalités terminées. Des amendes ont été introduites et publiées par KRA le 21 février 2012 pour mettre en application ces décisions :

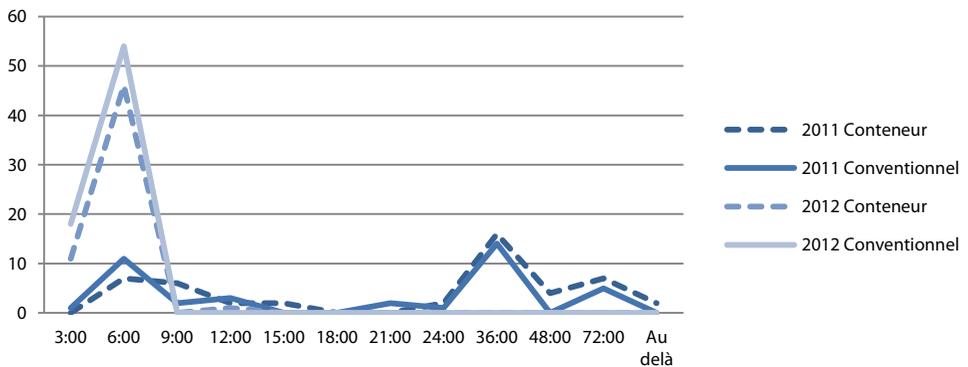
- Aucun camion n'est autorisé à stationner à une distance de 5 km des zones frontalières. Tout contrevenant sera passible d'une amende de 1 000 USD comme stipulé à la section 15(4) du Code des douanes de la Communauté de l'Afrique de l'Est de 2004
- Les camions citernes doivent aller directement vers la sortie de la zone sous douane et aucun n'est autorisé à rejoindre la file
- Seuls les transitaires enregistrés (un maximum de deux par entreprise) sont autorisés à opérer dans la zone frontalière
- La vérification des marchandises (si nécessaire) doit être effectuée simultanément par l'ensemble des services frontaliers

Résultats des enquêtes

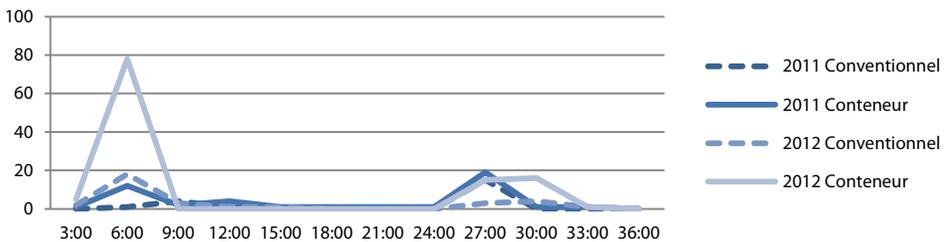
**Les temps de passage aux frontières.** La combinaison des mesures de facilitation et de pénalisation des séjours trop longs des camions à la frontière ont eu un effet réel sur le temps de franchissement d'une frontière durant l'enquête. Les temps de passage suivent des formes de distribution complexes. La forme présentant des pics toutes les 24 heures est courante, les camions sont traités en l'espace de quelques heures formant le premier pic, ou le lendemain, d'où le prochain pic.

Dans les deux sens, la réduction du temps de passage se traduit par une proportion plus élevée de camions quittant la frontière plus tôt, comme le montre la translation vers la gauche du sommet de la courbe correspondant au cas le plus fréquent.

**Figure 4 : Distribution des fréquences pour les passages du port vers hinterland à Malaba**



**Figure 5 : Distribution des fréquences pour les passages de l'hinterland vers le port à Malaba**



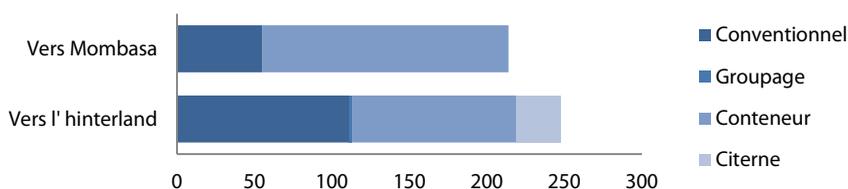
**Type de trafic et de camions.** Du fait de la différence des procédures entre le transport de transit et les marchandises destinées à l'Ouganda, l'analyse des temps de

passage doit distinguer les deux cas pour les camions continuant en transit du Kenya vers l'hinterland. Dans l'échantillon sélectionné, seuls quelques camions étaient en transit, ce qui a tronqué l'analyse.

Dans le sens inverse (vers Mombasa), un grand nombre de véhicules rentrent à vide. Cela dit, ces camions n'ont pas été retenus, pour cibler l'échantillon sur les camions chargés : une analyse des temps de passage des camions vides n'est pas faisable.

Sur les cinq types de camions initialement ciblés, seuls trois étaient suffisamment représentés, les camions conteneurs et les camions de marchandises diverses dans les deux sens et les camions citernes dans le seul sens vers l'hinterland.

**Figure 6 : Composition de l'échantillon par type de camions**



Les conteneurs et les camions de groupage transportent généralement une grande variété de marchandises, dont les déclarations sont plus complexes que des cargaisons homogènes (camions citernes et de marchandises conventionnelles). La logique voudrait que les camions à charges mixtes nécessitent un traitement documentaire plus long. Les camions citernes seraient les plus rapides à passer la frontière ayant la priorité pour des raisons de sécurité, et les camions de marchandises diverses seraient au milieu.

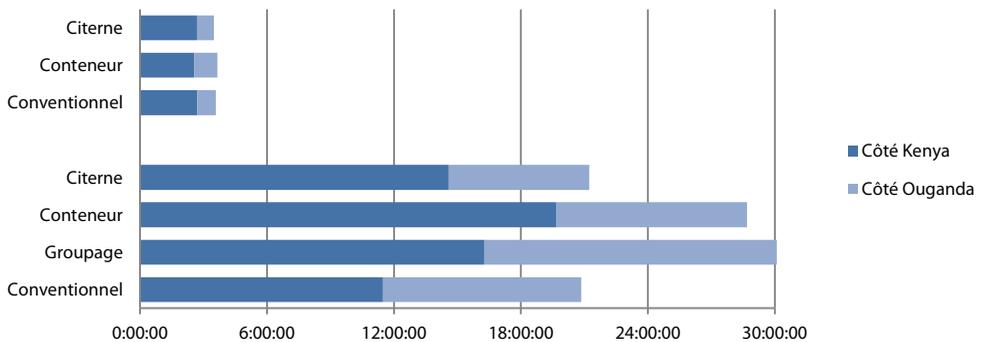
Dans la pratique, les temps de passage de chaque type de camion (voir figure 7) révèlent une image différente de la logique en fin 2011, alors que le changement des procédures intervenu en 2012, par la réduction sensible des temps de passage, entraînant une convergence où aucune différence réelle ne distingue plus les différents types de camion.

**Côtés sortant et entrant de la frontière.** Les formalités de sortie se limitent à la confirmation de sortie des marchandises en transit. Ces formalités sont moins lourdes que les formalités du côté entrant qui comportent une déclaration et un

dédouanement pour les marchandises destinées au pays d'entrée. Par ailleurs, certains véhicules tels que les camions citernes doivent se diriger directement vers le côté entrant. À partir de ces deux postulats, la durée de séjour d'un camion du côté sortant doit être plus courte que du côté entrant.

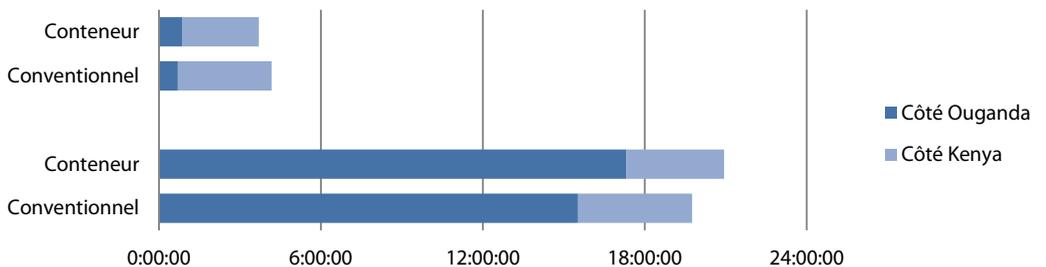
La décomposition des temps de passage par pays révèle que ces conclusions sont fausses. Les camions passent en fait plus de temps du côté sortant. Il faut aussi noter que les camions citernes ne passent pas moins de temps du côté sortant que les camions de marchandises conventionnelles.

**Figure 7 : Temps de passage par côté de la frontière, comparaison entre 2011 et 2012, pour le trafic vers l'hinterland**



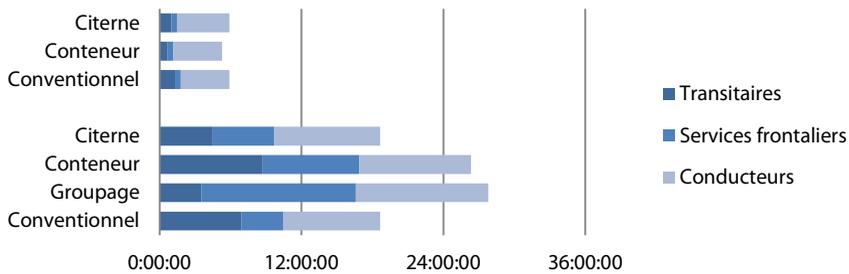
Dans le sens hinterland vers Mombasa, la mise en œuvre des procédures amendées a été retardée d'un mois. La première période correspond aux trois premiers mois de l'enquête, de novembre à janvier et la seconde période aux deux derniers mois, février et mars. La réduction des temps de passage dans ce sens est du même ordre d'importance que dans l'autre.

**Figure 8 : Temps moyen de passage vers Mombasa, comparaison entre 2011 et 2012**

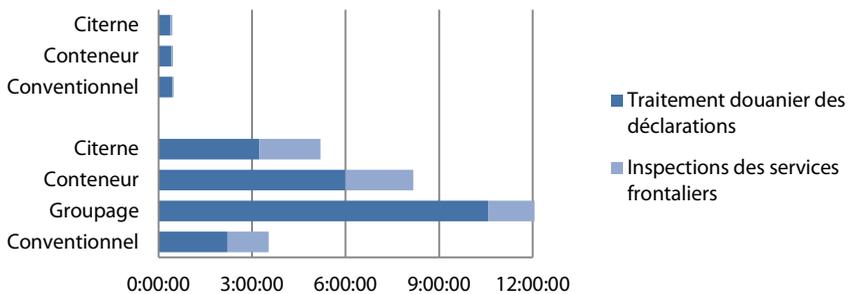


**Responsabilités relatives aux temps de passage.** Toutes les parties ont contribué à la réduction totale des temps de passage, mais celle-ci est particulièrement importante pour les procédures documentaires. Si le temps lié au comportement des conducteurs a diminué, il demeure le plus important après l'application de ces nouvelles procédures.

**Figure 9 : Temps moyens de passage vers l'hinterland par acteur à Malaba**



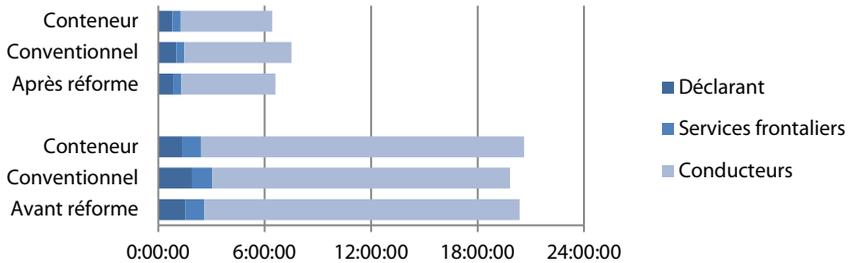
**Figure 10 : Formalités douanières et des services frontaliers**



Si on se penche sur les interventions des services de contrôle (douane et autres), la figure 10 montre que les inspections physiques ont pour ainsi dire disparu alors que le traitement des déclarations s'est nettement améliorés.

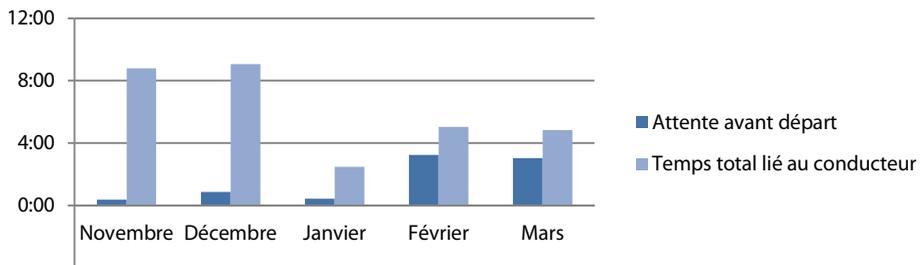
L'une des décisions douanières fut de pénaliser les conducteurs stationnant dans la zone frontalière après dédouanement des marchandises. L'enquête a révélé que les attentes une fois les formalités accomplies, avaient augmenté au lieu de diminuer, et que les partie principale des attentes liées aux conducteurs s'était déplacée vers la fin de la traversée.

**Figure 11 : Malaba, temps de passage par acteur, de l’hinterland vers le port**



Une explication probable serait que les chauffeurs s’occupaient de leurs « affaires privées » en même temps que s’effectuaient les contrôles ou dès leur arrivée, alors que les nouvelles procédures leur laisseraient moins de temps. Ils auraient donc besoin de temps supplémentaire après les formalités pour leurs propres affaires. La perception que les conducteurs traînent à la frontière une fois les formalités accomplies explique la décision des services douaniers d’imposer des amendes.

**Figure 12 : Retards moyens après dédouanement au niveau de Malaba, vers l’hinterland**



**Poste frontière de Busia**

*Procédures et installations au poste frontière*

Outre la douane, d’autres services sont présents à la frontière :

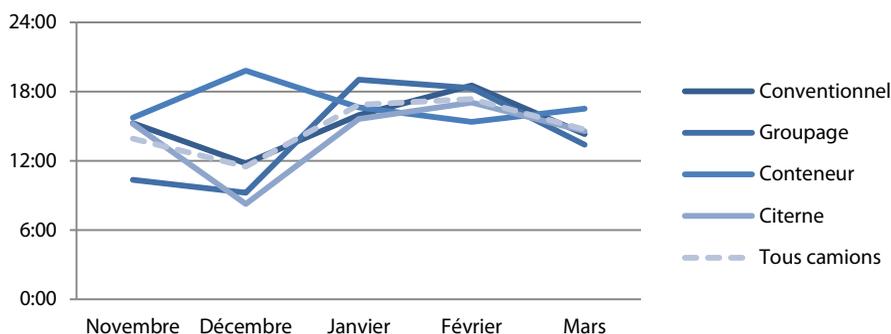
- Ministère de la Santé
- Ministère de l’Agriculture
- Bureau des normes

La douane opère 24/7 et les autres services frontaliers sont ouverts de 8h à 17h.

Busia est moins fréquenté que Malaba, avec une moyenne journalière de 210 camions en direction de l'Ouganda et 30 passages vers le Kenya (voir tableau 2). À Malaba, la proportion de camions chargés passant de l'Ouganda au Kenya est à peu près de 75 % selon les données douanières. Cette proportion est ramenée à 15 % pour Busia, ce qui indique que Malaba est le point de passage privilégié pour les trajets retour, confirmé par plusieurs entreprises.

La zone douanière est située en ville et les véhicules traversent donc le centre pour se rendre à la frontière. La route qui y mène est bordée de petits commerces sans aires de stationnement. L'espace de parking est limité dans la zone douanière du côté kenyan et plus encore du côté ougandais.

**Figure 13 : Évolution mensuelle des temps de passage en direction de l'hinterland à Busia**



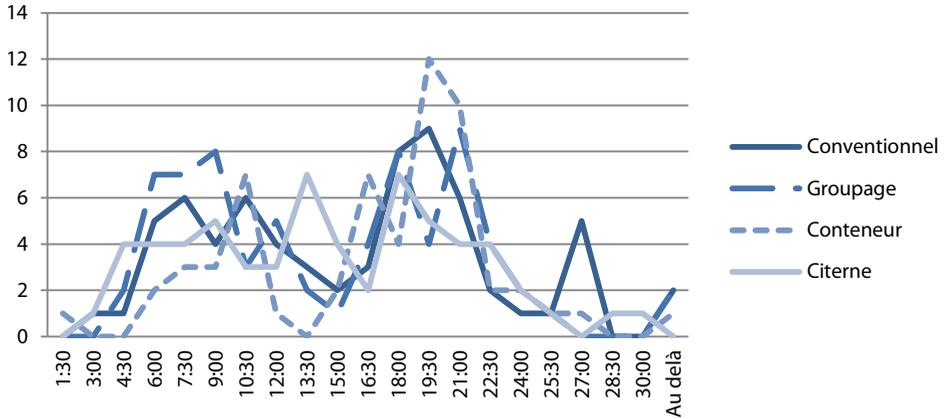
Les procédures de franchissement de la frontière de Busia ressemblent à celles de Malaba même si les changements enclenchés à Malaba pendant la période d'enquêtes n'ont pas touché Busia.

#### *Résultats d'enquête*

**Temps de passage frontalier.** Les temps de passage à la frontière de Busia n'ont pas beaucoup évolué au cours de la période d'enquêtes en direction de l'hinterland mais ont sensiblement chuté dans la direction opposée, vers le port de Mombasa.

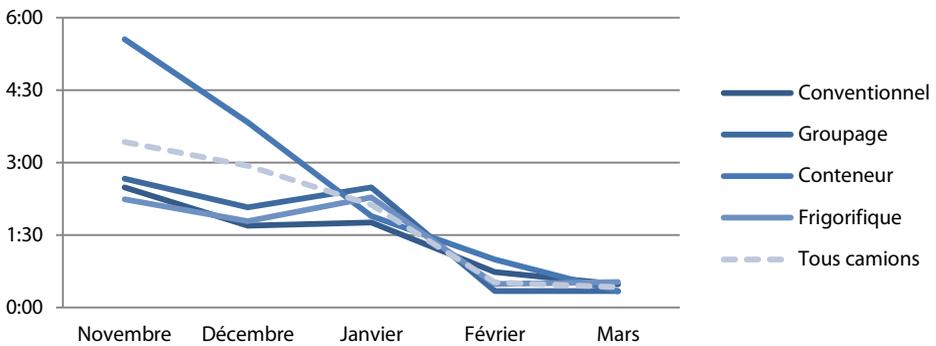
La convergence relative des temps moyens de passage pour tous les types de camions masque une grande variation dans la durée des passages frontaliers d'un camion à un autre.

**Figure 14 : Distribution des temps de passage vers l'hinterland à Busia**



À l'exception des camions citernes qui montrent des temps très irréguliers, la distribution pour les autres types de camions comporte deux pointes avec un premier groupe de temps de passage entre 7 heures et 10 heures et un second groupe proche des 20 heures, ce qui correspond dans les faits à une nuitée à la frontière et se traduit donc par un écart type très élevé dans les temps de passage.

**Figure 15 : Évolution mensuelle des passages frontaliers en direction de Mombasa à Busia**

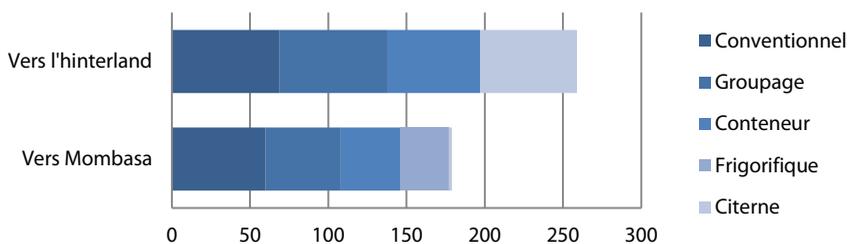


La durée totale des passages en direction de Mombasa passe à une moyenne de 30 minutes : une analyse détaillée n'a pas grand sens. Le faible volume de trafic explique probablement cette performance.

**Type de trafic et de camions.** À Busia, l'échantillon est relativement équilibré entre les types de cargaisons à l'exception des camions frigorifiques. Cela dit, le nombre

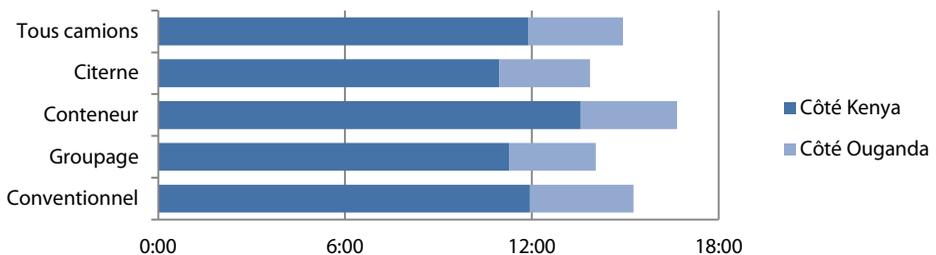
de passages de transit est faible, moins de 10 % de l'échantillon, avec une forte proportion de citernes. Les différences de temps de passage entre les deux types de formalités (transit et mise à la consommation) ne peuvent être mesurées de manière significative sur un échantillon aussi limité.

**Figure 16 : Échantillon par type de camion à Busia**



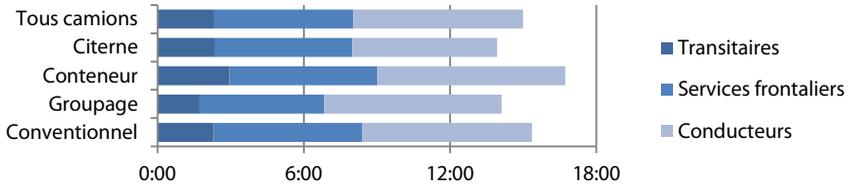
**Côté sortant et côté entrant de la frontière.** Les camions passent plus de temps du côté sortant que du côté entrant, y compris les camions citernes pourtant supposés avoir la priorité en raison de mesures sécuritaires.

**Figure 17 : Temps de passage vers l'arrière-pays selon le côté de la frontière**



« Les responsabilités » dans les temps de passage. En moyenne, la moitié du temps de passage est en rapport avec le conducteur.

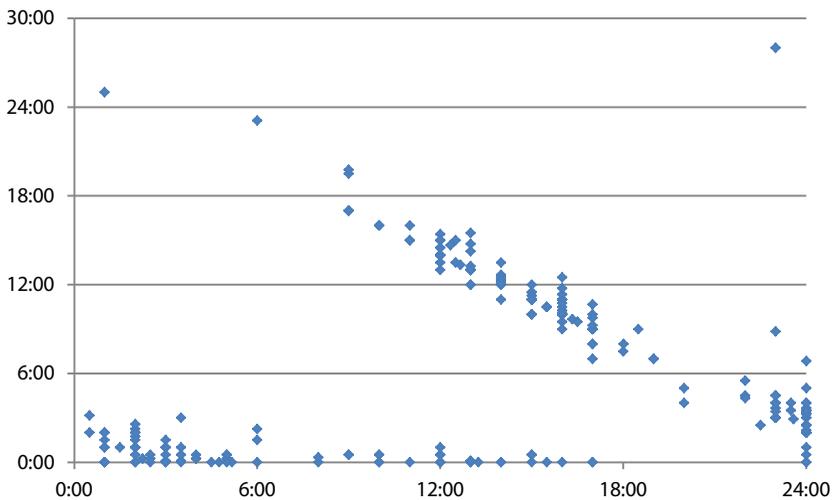
**Figure 18 : Moyenne des temps de passage vers l'hinterland par acteur à Busia**



Une analyse approfondie révèle que les délais se produisent entre l'arrivée à la frontière et la remise des documents à l'agent et que cette durée est étroitement liée à l'heure d'arrivée.

Lorsque le chauffeur arrive très tôt le matin, le délai correspond à l'attente entre cette arrivée et l'ouverture des bureaux des transitaires, situation qui se reproduit aussi pour les arrivées tardives. Les délais sont clairement liés aux horaires de travail des transitaires, sur lesquels le conducteur n'a aucun contrôle. En revanche, les délais après dédouanement, sont minimales avec 8 minutes en moyenne.

**Figure 19 : Attente avant remise des documents au transitaire selon l'heure d'arrivée à Busia**



### Poste frontière de Gatuna/ Katuna

#### *Installations et procédures au poste frontière*

La distance entre les deux postes est de près de 500m et la frontière opère 24/7. Du côté ougandais de la frontière, il existe seulement deux autres agences frontalières basées à Gatuna/ Katuna :

- Les services sanitaire et phytosanitaire (Département de l'Agriculture)
- Le bureau Ougandais des Normes

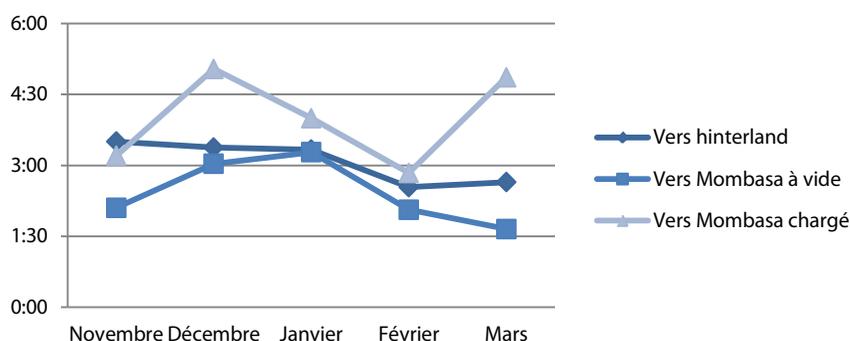
Ces services opèrent de 8h à 17h, au contraire de la douane qui opère 24/7. Le trafic à la frontière est modéré, et elle n'est donc pas encombrée, avec une moyenne de 80 camions dans chaque sens par jour comme indiqué dans le tableau 2.

Récemment, Gatuna a essayé d'introduire le concept de PCJ en faisant stationner un agent douanier dans les bureaux de la frontière opposée pour essayer d'accélérer les procédures et réduire les temps de passage.

#### *Résultats d'enquêtes*

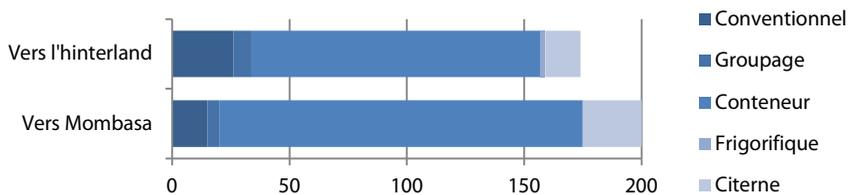
**Temps de passage frontalier.** Dans la présentation des résultats préliminaires d'enquêtes faite à l'intention des parties prenantes du corridor Nord, les compagnies de transport avaient confirmé considérer Gatuna comme frontière efficace : en moyenne, cela prend trois heures pour passer la frontière en direction de l'hinterland, bien que cela requiert un peu plus de temps dans le sens opposé.

**Figure 20 : Temps de passage frontalier à Gatuna**



**Type de trafic et de camions.** Les camions conteneurisés sont les plus représentés dans l'échantillon. Seul un petit nombre de camions conventionnels ou frigorifiques ont été enregistré. L'échantillon comprend les camions vides vers l'hinterland.

**Figure 21 : Échantillon par type de camion à Gatuna**



Les types de formalités et de trafics passant par Gatuna sont plus complexes qu'aux autres postes frontière du Kenya et de l'Ouganda, pour lesquels seuls deux types étaient possibles (dédouanement ou déclaration en transit). À Gatuna, les combinaisons possibles sont les suivantes :

- Commerce bilatéral Ouganda-Rwanda
- Transit maritime depuis le port de Mombasa vers le Rwanda
- Transit maritime vers les pays voisins en provenance du port de Mombasa
- Commerce d'Ouganda avec les pays voisins en transitant par le Rwanda.

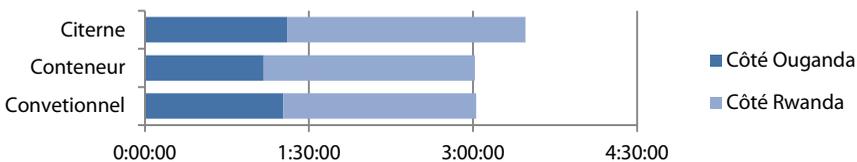
Tous ces cas se trouvent dans l'échantillon, qui reflète une large proportion de commerce intra-régional (catégories du commerce d'Ouganda et bilatéral) contrairement au transit international (les deux catégories transit maritime).

**Tableau 3. Types de trafics à Gatuna pour camions conteneurs vers l'hinterland**

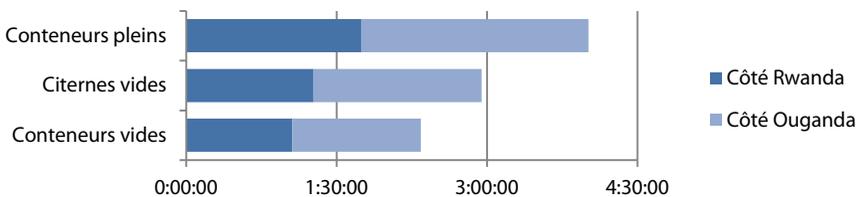
	<i>Comptage</i>	<i>Temps total</i>
Commerce Ouganda en transit via Rwanda	22	3:29:05
Transit maritime autres pays	8	2:48:30
Transit maritime destiné au Rwanda	11	2:51:44
Commerce Ouganda-Rwanda	82	2:55:59
<b>Tous types</b>	<b>123</b>	<b>3:01:02</b>

**Côté entrant et sortant de la frontière.** Comme expliqué dans la section correspondante pour la frontière de Malaba, on devrait s'attendre à ce que les camions avec des charges mixtes nécessitent des temps de passage plus longs que les chargements homogènes et les citernes qui doivent être libérées rapidement à cause des risques que présentent les produits pétroliers. Le temps passé par les camions de chaque côté de la frontière au niveau de Gatuna est plus conforme avec ce qui pouvait être attendu d'un PCJ, avec procédure côté sortant plus courte que celle du côté entrant même si les temps de passage des citernes sont plus long que pour les autres types de camions.

**Figure 22 : Les temps de passage vers l'hinterland au niveau de Gatuna**

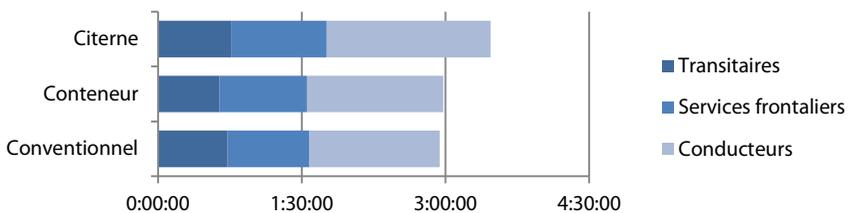


**Figure 23 : Temps de passage en direction de Mombasa au niveau de Gatuna**



« Responsabilités » sur les temps de passage frontière. Le temps lié au chauffeur représente à peu près la moitié du temps total perdu à la frontière.

**Figure 24 : Temps de passage vers l'hinterland au niveau de Gatuna par acteur**



## Annexe : Tableaux des résultats des enquêtes

### Malaba

<i>Vers l'hinterland</i>	<i>Traversée complète</i>		<i>Coté Kenyan</i>		<i>Coté Ougandais</i>	
	Moyenne	Écart type	Moyenne	Écart type	Moyenne	Écart type
2011, tous camions	24:43:02	18:22:45	15:47:30	16:43:30	8:55:32	9:00:28
Conventionnel	20:50:54	15:52:42	11:28:12	14:57:25	9:22:42	9:59:00
Conteneur	28:41:03	21:43:01	19:39:29	19:13:43	9:01:34	8:44:53
Citerne	21:14:00	9:58:57	14:35:20	10:12:18	6:38:40	7:12:00
2012, tous camions	3:36:06	0:48:54	2:38:50	0:27:43	0:57:17	0:44:55
Conventionnel	3:34:35	0:38:15	2:42:16	0:31:39	0:52:19	0:26:07
Conteneur	3:39:38	1:02:29	2:33:56	0:20:59	1:05:42	1:03:30
Citerne	3:29:17	0:32:41	2:41:26	0:29:27	0:47:51	0:15:17

<i>En direction de Mombasa</i>	<i>Traversée complète</i>		<i>Coté Kenyan</i>		<i>Coté Ougandais</i>	
	Moyenne	Écart type	Moyenne	Écart type	Moyenne	Écart type
Nov. 11 à Jan. 12	20:33:22	9:24:21	16:44:32	9:28:53	3:48:50	3:45:23
Conventionnel	19:45:10	9:46:31	15:31:15	8:59:06	4:13:55	5:08:23
Conteneur	20:56:31	9:15:48	17:19:44	9:42:47	3:36:47	2:53:16
Fév. & Mar. 2012	3:47:24	1:04:03	0:49:44	0:17:52	2:57:40	1:01:36
Conventionnel	4:11:00	2:22:02	0:42:03	0:20:00	3:28:57	2:16:30
Conteneur	3:42:13	0:25:05	0:51:25	0:17:02	2:50:48	0:21:29

## Les passages aux frontières le long du Corridor Nord

### Busia

<i>Vers l'hinterland</i>	<i>Traversée complète</i>		<i>Coté Kenyan</i>		<i>Coté Ougandais</i>	
	Moyenne	Ecart type	Moyenne	Ecart type	Moyenne	Ecart type
Conventionnel	15:15:46	7:25:16	11:56:09	6:58:32	3:19:37	1:37:08
Groupage	14:03:09	6:58:59	11:16:03	6:38:32	2:47:06	1:22:30
Conteneur	16:39:21	8:39:51	13:34:16	8:42:56	3:05:05	1:17:35
Citerne	13:52:12	6:34:12	10:56:48	6:13:33	2:55:23	2:13:18
Tous camions	14:55:27	7:27:32	11:53:37	7:11:14	3:01:51	1:39:57

### Gatuna

<i>Vers l'hinterland</i>	<i>Traversée complète</i>		<i>Coté Kenyan</i>		<i>Coté Ougandais</i>	
	Moyenne	Écart type	Moyenne	Écart type	Moyenne	Écart type
Conventionnel	3:01:39	1:06:58	1:15:55	0:51:21	1:45:44	0:37:59
Conteneur	3:01:02	1:32:34	1:05:07	0:53:15	1:55:55	1:17:16
Citerne	3:28:48	1:32:41	1:18:04	0:49:01	2:10:44	1:19:54
Tous camions	3:07:36	1:33:47	1:09:08	0:53:16	1:58:28	1:16:32

<i>En direction de Mombasa</i>	<i>Traversée complète</i>		<i>Coté Kenyan</i>		<i>Coté Ougandais</i>	
	Moyenne	Ecart type	Moyenne	Ecart type	Moyenne	Ecart type
Camions vides	2:21:22	1:19:13	1:01:51	0:38:59	1:19:31	0:54:43
Conventionnel	1:41:17	0:36:27	0:33:17	0:16:08	1:08:00	0:31:29
Conteneur	2:20:20	1:04:45	1:03:20	0:35:55	1:17:01	0:43:03
Citerne	2:56:50	2:18:27	1:16:16	0:55:02	1:40:34	1:41:45
Camions chargés	3:59:57	1:42:56	1:45:38	1:34:11	2:14:20	1:18:20
Conteneurs	4:00:45	1:45:40	1:45:03	1:37:27	2:15:42	1:20:41
Tous camions	2:42:34	1:33:50	1:11:16	0:58:13	1:31:18	1:04:26