

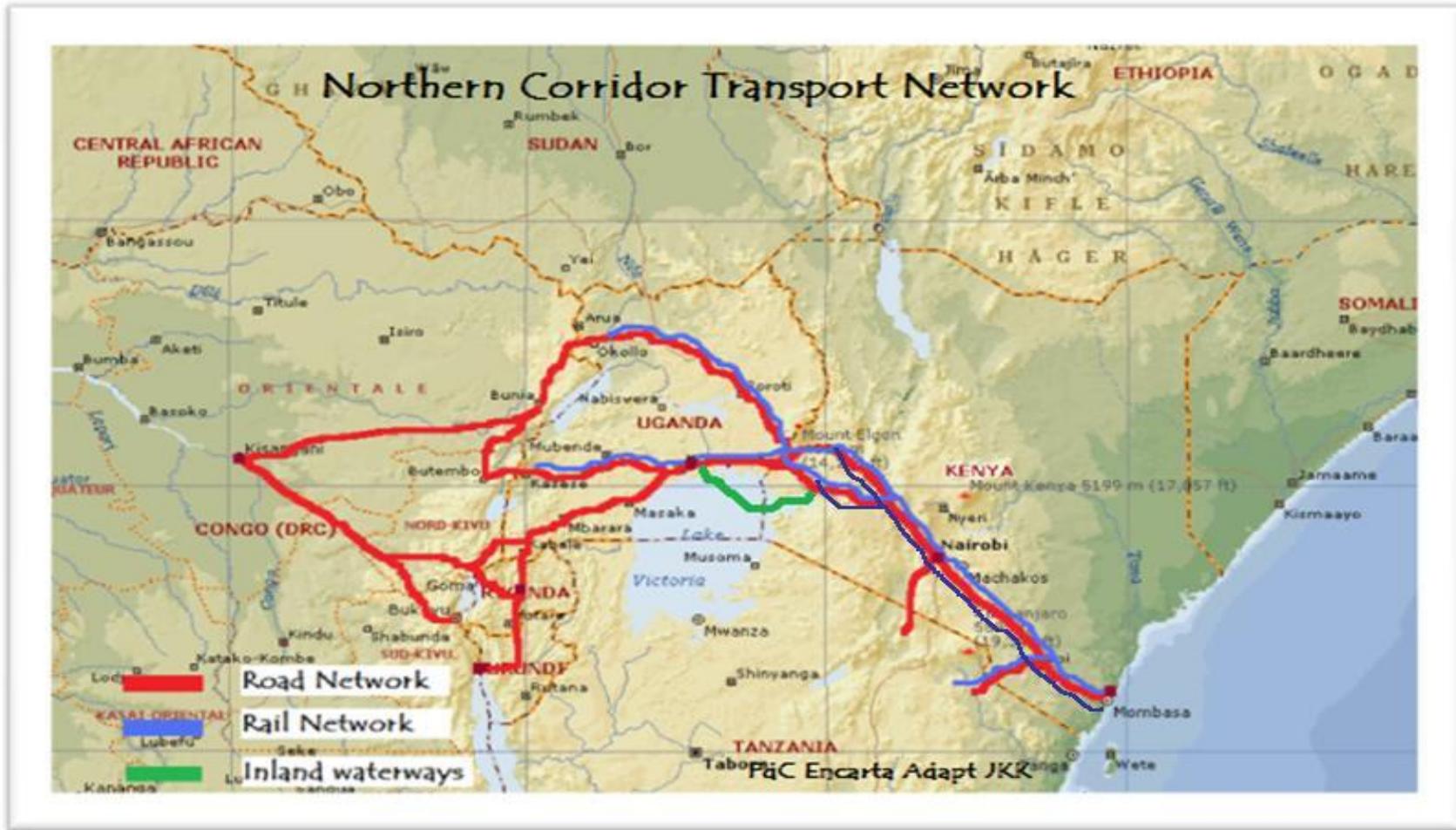
Coopération aux frontières le long du Corridor Nord Cas de Malaba, Busia & Gatuna

*Forum des Politiques de Transport en Afrique
10-11 Décembre 2013, Dakar, Sénégal.*

Contenu de la Présentation

1. Introduction générale
2. Les objectifs de l'enquête
3. Etat des lieux au début de l'enquête
4. Les résultats de l'enquête
5. Les leçons tirées
6. Plan d'actions post enquête
7. Conclusion
8. Nouvelles initiatives

Réseau de Transport du Corridor Nord (2011)



1. Introduction générale

- Suite à croissance accrue du trafic de transit, le principe d'une gestion intégrée des frontières qui aboutit à une réduction du temps de passage aux frontières et couts de transport a été instituée.
- Ainsi en 2002, la notion de poste de contrôle juxtaposé (PCJ) a vu le jour au niveau du transport ferroviaire, et à partir de 2008 au niveau du transport routier.
- En 2010, une 1^{ère} évaluation a été décidée afin de mesurer l'impact de la mesure sur 3 Postes frontières les plus actifs de : Malaba et Busia situés entre le Kenya et l'Ouganda et Katuna/Gatuna situé entre l'Ouganda et le Rwanda.
- En sa qualité de partenaire du programme Postes de contrôles juxtaposés, Le SSATP a conduit l'enquête de Novembre 2011 – Mars 2012 – soit sur 5 mois.
- Le rapport détaillé porte le numéro 96 (Avril 2013).

2. Objectifs de l'enquête

- (i) Evaluer l'impact de la mise en œuvre de postes de contrôles juxtaposés sur les délais de passage aux frontières de Malaba, Busia et Katuna/Gatuna;
- (ii) Recenser les mesures visant à améliorer la capacité institutionnelle pour définir et mettre œuvre des politiques et stratégies de facilitation de commerce
- (iii) Disséminer les bonnes pratiques en matière de gestion des corridors (avec Malaba comme projet pilote dans les programme PCJ Afrique de l'Est)
- (iv) Confirmer la méthodologie pour établir et maintenir les Observatoires de transport des Corridors;

3. Etat des lieux au début de l'Enquête

- Facteurs qui interviennent et qu'ils convient de nuancer sont les suivants:
 - Le temps d'ouverture des postes frontières.
 - Les Douanes, l'Immigration et la Police opèrent 24h/7j;
 - Les Autres Acteurs entre 8h et 17:00 (Santé, Agriculture, etc.).
 - Les frontières servent aussi comme aires de repos et séjour de nuit for trucks;
 - Les opérations douanières de transit sont réalisées conjointement
 - La connectivité entre les deux pays est en place (ASYCUDA++ et SIMBA).
 - Des infrastructures physiques ne sont pas encore réalisées;

4. Résultats de l'Enquête

- Des mesures importantes ont été prises pendant l'enquête: entre Novembre 2011 et Mars 2013, des nouvelles directives/mesures ont été mises en œuvre sur le plan opérationnel au niveau de Malaba (coordination, imposition d'amende, etc.).
 - Le temps moyen d'attente est tombé de 24 à 4 h (à Malaba – en moyenne 600 sortent et 450 entrent /jour);
 - Avant ces mesures, en moyenne 49 % des camions dépassaient plus de 24 h sur la frontière
 - Après la directive, tous les camions passaient dans moins de 6 heures.
 - A Busia (avec en moyenne 210 camions sortants et 30 entrants), il restait d'environ 14 heures;
 - A Gatuna (avec environ 80 camions chaque sens), il est en moyenne de 3 heures
- Avec les travaux de construction du PCJ débutés en 2013, il y a eu de temps en temps des périodes de congestion, mais uniquement causés par les travaux

4. Résultats de l'Enquête (suite)

- Divergence entre la théorie et pratique pour les camions citernes: l'impact du traitement préférentiel ne se traduit pas par une réduction des temps de passage aux frontières.
 - A Malaba comme à Busia, les temps de passages de camions-citernes sont plus courts que la moyenne mais restent plus ou moins équivalents aux autres types de camions.
 - A Gatuna, les camions-citernes mettent plus de temps à traverser la frontière que les autres types de camions.
 - Cette situation est parfois liée aux limites des infrastructures routières qui ne permettent pas aux camions citernes de dépasser la file.
 - Néanmoins, un complément d'enquête a été recommandé à ce sujet

4. Résultats de l'Enquête (fin)

- Opération de 24h/24 et 7j/7
 - Tous les services (publics et privés) sont supposés travailler 24h/7j. Ceci n'est pas le cas.
 - Seules les Douanes, la Police et les Services d'Immigration opèrent 24/7 depuis 2008, les autres seulement entre 8:00 et 17:00
 - Il en résulte une demande d'aires spécialisées de repos avec des installations appropriées pour les conducteurs (en dehors des frontières): Avec la diminution des temps de passages, les postes frontières cessent de servir d'aires de repos pour les conducteurs et les séjours de nuit deviennent exceptionnels.

5. Leçons tirées

- La réduction des durées de passages à la frontière de Malaba a été obtenue uniquement par des mesures ‘soft’
 - Les infrastructures physiques n’étaient pas encore présentes.
 - Mais les mesures qui ont marché portaient sur:
 - Une coordination/coopération efficace entre tous les partenaires impliqués dans la gestion des frontières.
 - Une implication des agents de dédouanement (leur devoir de déclaration obligatoire anticipée);
 - Une infrastructure informatique et un cadre juridique appropriés;
 - Une obéissance (par les conducteurs des Camions) aux règles de circulation et de stationnement

6. Plan d'actions post enquête

- Depuis l'enquête, les actions initiées portent sur:
 - La prise en compte du caractère dangereux des camions-citernes lors de la construction des infrastructures physiques PCJ (Malaba).
 - L'encouragement du fonctionnement sur 24h et 7j au regard du volume toujours croissant.
 - La conception d'aires de repos et de séjour de nuit pour les conducteurs des camions (RSS).
 - Le renforcement des systèmes informatiques (Asycuda World, nouvelle version Simba) et
 - Un cadre de coopération/coordination (Comités conjoints aux niveaux des frontières)

7. Conclusion

- La mise en œuvre de PCJ donne des résultats conformes aux espérances
- Rappelons encore que des résultats spectaculaires sont possibles (comme à Malaba) dans les conditions suivantes:
 - i. Coordination et coopération efficace entre partenaires impliquées dans la gestion des frontières.
 - ii. Les Agents de Dédouanement s'impliquent à remplir leur devoir de déclaration obligatoire anticipée;
 - iii. Les conducteurs des Camions obéissent aux règles de circulation et de stationnement.
 - iv. Infrastructure informatique et OSBP favorable;
 - v. Un cadre juridique qui facilite la coopération.

8. Nouvelles initiatives

- En Novembre 2013, le Kenya, l'Ouganda et le Rwanda ont testé un pilote pour la mise en libre pratique à Mombasa:
 - Les droits de douanes pour les marchandises en transit pour ces trois pays sont perçus au port d'entrée (Mombasa) par les douanes des pays de destination
 - Les camions circulent ensuite sans aucune formalités aux frontières: pas de garanties douanières, pas de nouvelles déclarations
 - Le pilote a porté sur 105 camions dans le mois
 - L'extension à d'autres pays est envisagée

Poste de Malaba/Kenya (bâtiment principal en développement - Septembre 2013)



Pont de Malaba (en développement, Sept. 2013)



JE VOUS REMERCIE

Aloys Rusagara

arusagara@ttcanc.org