



## ***Réunion du SSATP CER-TCC***

# ***THEME 3 – INTEGRATION REGIONALE ET TRANSPORT***

***Hotel Laico Umbano, Kigali, Rwanda***

***FEVRIER 14-17, 2011***



## ***Réunion du SSATP CER-TCC***

### ***APERCU DU PROGRAMME D'INTEGRATION REGIONALE:***

**Améliorer le transport et le transit  
le long de corridors sélectionnés**

***Rapport d'avancement et prochaines étapes***

# PRESENTATION

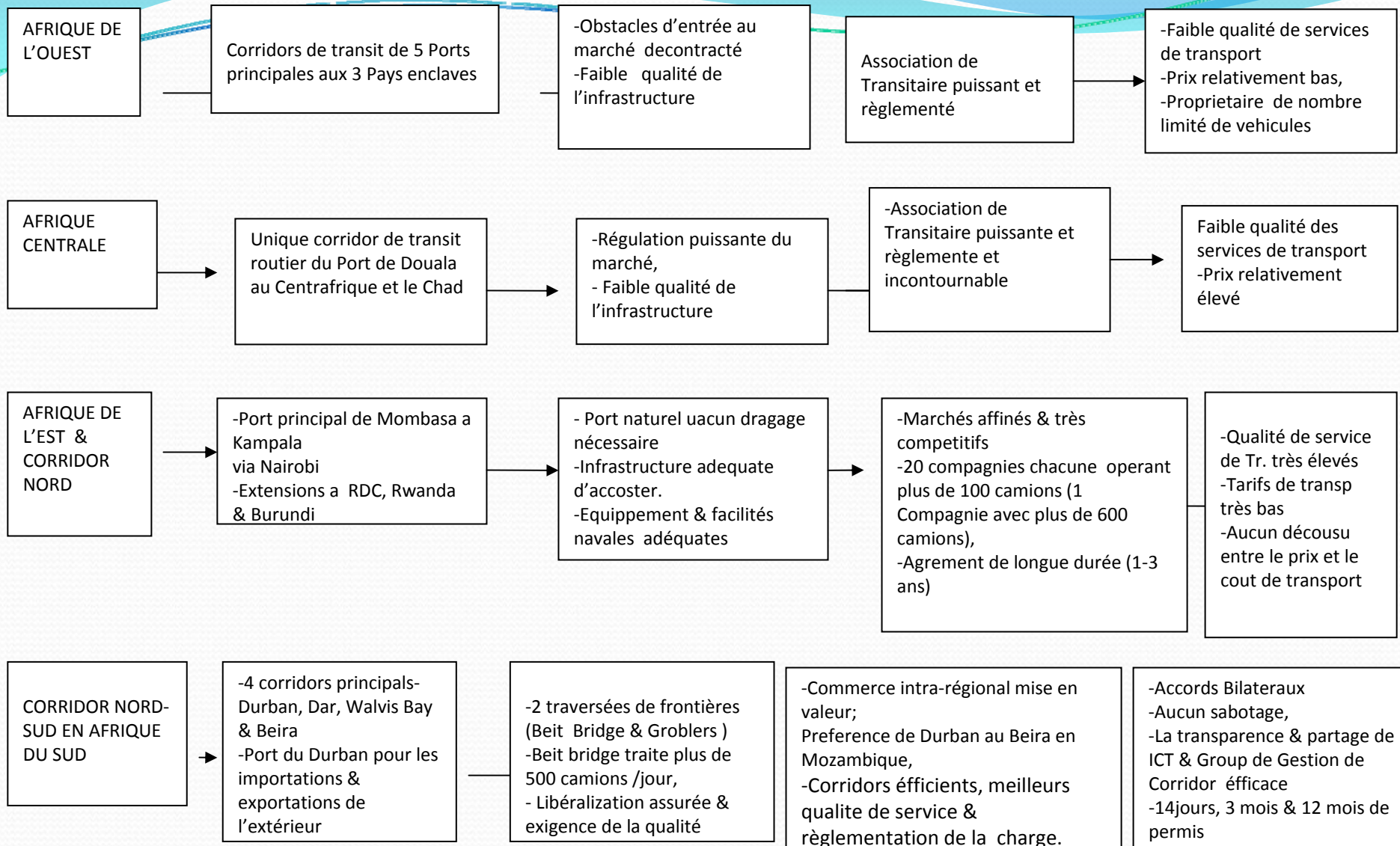
- Rapport d'avancement des activités 2010 – 2011;
- Groupes de gestion des corridors;
- Lutte contre la congestion dans les ports;
- Suivi des performances de corridors;
- Conclusion.

Activités		Ressources du TF 2001	Produits	Résultats	Etat de lieu	Date cible
<b>3A. Support aux activates CER et intra CER</b>		<b>205,000</b>				
3A.01	Support au Comité de Coordination des Transports- Communautés Economiques Régionales (CCT- CER)	75,000	Séminaires	Appuyer les CER en Afrique subsaharienne pour faciliter les échanges entre les CER dont le but est de développer et de mettre en œuvre des politiques pour l'amélioration de la facilitation du transit en Afrique sub-saharienne	-Réunion en cours du 14-17 Fev 2011 a Kigali pour évaluer l'état d'avancement de la mise en œuvre.	Fev 2011
3A.02	Création d'un comité de gestion du corridor (Corridor de Djibouti)	30,000	Rapport		-Projet hors DP2 avec spécificités et inscrit au program intra CER, -Projet financé par IGAD -SSATP finance atelier de validation de l'étude.	Avril 2011
3A.03	Séminaires sur la charge à l'essieu et le contrôle de surcharge (bonnes pratiques à promouvoir) et publication d'études de cas pour la Namibie, la Zambie et le Zimbabwe.	50,000	Séminaires (Fr)	Minimisez l'endommagement des infrastructures routières et faciliter la circulation du trafic international à travers les corridors en harmonisant les systèmes de contrôle de surcharge et de procédures.	-Rapport de l'étude traduit en Français - Organisation d'un atelier au Gabon pour le compte des pays Francophone en Mai 2011	Mai 2011
3A.04	Partage d'expériences, collectes de données, et voyage d'étude sur les corridors.	50,000	Rapport de voyage d'étude		-Voyage d'étude pour les CERs de L'Afrique de L'Ouest & Centrale. Voyage aux Corridors de Maputo et de Walvis Bay .	Dec 2011

<b>3B. Observatoires et suivi</b>			<b>780,000</b>				
<b>3B.01</b>	<b>Enquête de référence sur les corridors central et de Dar es Salaam.</b>	<b>100,000</b>	<b>Rapport d'observatoire, séminaires et recommandations politiques</b>	<b>Faciliter la mise en œuvre de la CCTFA et fournir un cadre pour organiser les différentes administrations et les acteurs impliqués dans le transit du trafic.</b>	<b>-Etude de base en cours par AURECON SA. Réunion de validation a précédé cette réunion CER. ( COMESA,CEA &amp; SADC sont concernées)</b>	<b>Jan 2011</b>	
3B.02	Observatoire CICOS (voies navigables).	300,000	Rapport d'observatoire	Définir une méthodologie pour la gestion des données généralement applicables au transport fluvial, définir précisément les responsabilités des différents intervenants dans la chaîne de transport, et fournir un cadre pour l'organisation des différentes administrations et les intervenants.	-Démarrage de l'étude 25 Nov.2010 pour mesurer couts, temps de passage aux ports, délais et tarif au long du bassin du Congo -Etude fait par STUDI International. Une mission SSATP à Kinshasa a révélé retards énormes. Rapport intérimaire inachevé	Dec 2011	
<b>3B.03</b>	<b>West Africa Corridor Transport Observatory (Dakar) Observatoire des transports du corridor d'Afrique de l'ouest (Dakar)</b>	<b>250,000</b>	<b>Rapport d'observatoire</b>		<b>-Nécessité d'un voyage d'étude en Afrique du Sud en Sept.2011</b>	<b>Dec 2011</b>	
3B.04	Suivi Choke - Malaba, Gatuna, KPA (Corridor du Nord)	100,000	Rapports de suivi		-nécessité d'évaluer les pour et contres » des observatoire existants . SSATP en collaboration avec TMEA.	Dec 2011	
3B.05	Support Roads Monitoring System (FESARTA) Assistance au système de surveillance des routes (FESARTA)	30,000	Rapports de suivi		-SSATP devrait fournir une Assistance Technique limite aux PMAESA, AGPAOC& FESARTA	Dec 2011	

3C. Cadre juridique			283,630			
3C.01	<p>Examen / mise à jour instruments juridiques internationaux de l'Afrique dans le commerce et la facilitation des transports</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rédaction des protocoles pour le corridor central</li> <li>- rédaction du protocole pour le corridor multimodal CICOS</li> <li>- accord du corridor nord-sud</li> </ul>	<p>Mise à jour des instruments juridiques + rapport + séminaire.</p> <p>Protocoles du corridor central</p> <p>Protocole de CICOS</p> <p>Protocole d'accord</p>	<p>-07-11 Nov. Une réunion de validation du rapport de l'étude</p> <p>-Projet de protocole pour le Corridor Central en cours</p>	Nov 2010		
<b>3D. Etude des couts de transport</b>			<b>450,000</b>			
3D.01	Etude comparative des couts de transport en Afrique de l'ouest et centrale.	Etude	TDR et Note conceptuelle en cours de préparation sur Abidjan, Dakar, Tema, Lomé, Cotonou, Lagos et Douala	Dec 2011		

## CARACTERISTIQUES DES CORRIDORS





# Definition des corridors

- Ensembles de routes reliant des centres économiques, des pays, des ports;
- Certains sont constitués d'infrastructures routières seulement alors que d'autres comptent plusieurs modes de transport;
- Leur désignation est d'attirer l'attention sur l'amélioration de l'état de la route et du niveau de service;
- Leur qualité est mesurée en termes de temps de transit et de coûts d'expédition des marchandises le long du corridor;
- Leur fiabilité est mesurée en termes de temps de transit et leur flexibilité en termes de diversité des services offerts sur les routes multimodales.



## Objectifs des Comités de gestion des corridors

- Facilitation du commerce inter-états par un organe approprié pour coordonner de manière proactive, les interventions visant à éliminer les obstacles à la circulation;
- Entité de résolution des problèmes;
- Les objectifs sont compatibles avec les OMD et le Programme d'Action d'Almaty.



# Types & Options des Comités de gestion des corridors

- Corridor Nord- Traité et Protocoles;
- Corridor Central – Accords multilatéraux;
- Trans Kalahari – Mémoire d'entente;
- Dar es Salaam- Constitutions;
- Maputo- Enregistrement de la société (à but non lucratif).

Tous bénéficient d' «acteurs clés» et impliquent toutes les parties prenantes, tant du secteur privé que du secteur public.

Chacun fonctionne grâce à un accord signé sur la base d'une confiance et d'intérêts mutuels.

# Problèmes des ports en l'Afrique de l'ouest, centrale et de l'est

## Economie politique

- **Où se sont les grands enjeux?**
  - Corruption dans les ports;
  - Corruption d'intérêt;
  - La corruption ne rend pas les régions attractive pour les investisseurs.
- **Conséquences:**
  - Le mécontentement public;
  - Fuite fiscale pour l'économie.
- **Quelles sont les raisons?**
  - Autorité centralisée;
  - Inclinaison extrême au statu quo.
- **Que faire**
  - Analyse des parties prenantes (en utilisant divers outils);
  - Incitations, répartition de la rente.

## Gouvernance institutionnelle Arrangements et capacités

- **Quels sont les arrangements institutionnels? Sont-ils:**
  - Capables,
  - Efficaces et efficients.
- **Cartographie des institutions:**
  - Dépenses publiques;
  - Enquêtes sur le secteur des camions;
  - Enquêtes diagnostiques;
  - Demande de transparence;
  - Promotion d'un débat public informé, d'un secteur privé dynamique et d'une société civile forte.

## Forger des coalitions favorables aux réformes

Se concentrer sur "comment" passer d'un mauvais équilibre à un meilleur.

- Faire l'analyse du contexte d'ensemble du pays;
- Assurer la transparence et l'application et la responsabilité du réseau;
- Entraîner d'autres groupes de la société civile dans les efforts de plaidoyer (le secteur privé et les autres principaux acteurs);
- Expliquer la persistance des dysfonctionnements et explorer les moyens d'y remédier.

# Contrôle des performances des Corridors(i)

- Suivi de la performance et de l'impact des programmes de transport pour:
  - Fournir des indicateurs pour la surveillance des changements dans la réduction des temps d'escale des camions et des retards;
  - Enquête structurée de référence sur:
    - Le suivi de la performance du corridor;
    - L'analyse comparative;
    - Les défis de surveillance du rendement du corridor;
    - Les enseignements tirés.

# Contrôle des performances des Corridors(ii)

- **1. Méthodologie de collecte de données comprenant le niveau de déclaration, le niveau des indicateurs et des données brutes de niveau sur:**
  - Temps de transit Port;
  - Temps de transit par route;
  - Durée du trajet;
  - Temps de transit par poste frontière;
  - Causes du retard en moyenne et du retard total.
- Données ventilées pour montrer l'impact négatif de chaque indicateur;
- Découverte du pourcentage relativement faible du temps de conduite effective par segments (seulement 20 à 22% consacré réellement à la conduite);
- Indicateurs de référence pour comparer les situations antérieures et actuelle;
- Collecte de données au départ des ports, ceux-ci étant le point de départ de la chaîne de transport.

# Contrôle des performances des Corridors(iii)

- **2. Collecte et mise à disposition des données:**
  - Sur la base de sources liées à des données entre les différents modes et niveaux d'observations;
  - Différences entre les données qualitatives et quantitatives relatives aux consignations et nombre d'opérations;
  - Données de meilleure qualité quand les intervenants utilisaient des techniques IT;
  - Lorsque manipulées, données des opérateurs / chauffeurs de camion peu fiables.

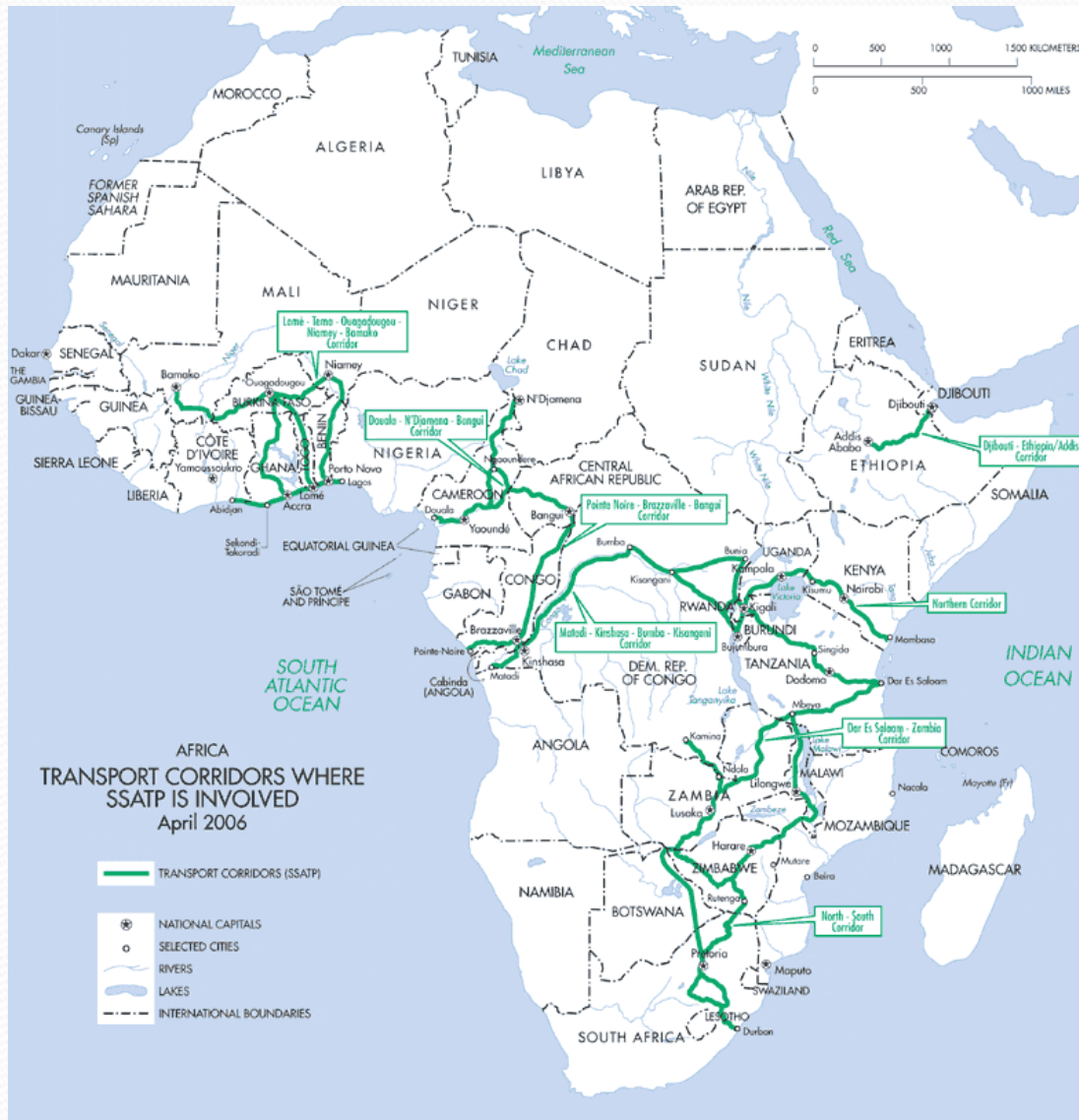
# Contrôle des performances des Corridors (iv)

- **3. Conception et caractéristiques d'une base de données:**
  - Modèle existant Access 2003 utilisé à l'origine est maintenant converti en SQL robust: une interface web d'une qualité supérieure;
  - Prise en compte d'autres indicateurs auparavant exclus.
- **4. Strategies de dissémination:**
  - Utilisation de la plate-forme web afin de permettre un accès authentifié à SKGoUp;
  - Développement de newsletters en ligne et hors ligne, bulletins et listes de distribution;
  - Mise en place d'un système pour obtenir des données des parties prenantes à la fréquence prescrite;
  - Consolidation des rapports trimestriels dans les rapports annuels et diffusion à tous les SKG;
  - Développement en ligne d'archives des rapports trimestriels pour faciliter des comparaisons sur une plus grande période de temps;
  - **Mécanisme et fréquence de diffusion des indices aux décideurs pour permettre des mesures correctives.**

# Conclusions

- Il est important d'adopter une approche logistique d'ensemble de la chaîne afin de minimiser le transfert des problèmes d'un emplacement à un autre;
- Des systèmes terrestres disposant d'installations intermodales appropriées :
  - Peuvent contribuer à remédier à l'engorgement du port;
  - Peuvent améliorer et offrir une flexibilité aux expéditeurs sur la sélection de port;
  - Permettent de rivaliser avec les services de cabotage.
- Il est important d'améliorer les douanes et autres agences de processus dans les ports et le long des corridors - en utilisant des "guichets uniques" électroniques et le programme "Columbus" d'utilisation des techniques informatiques;
- Il est important d'utiliser des indicateurs à la fois sur l'ensemble des corridors et sur des composants précis:
  - Surveiller la fiabilité de la performance - peut avoir un impact significatif sur les coûts.
- Président Obama au Ghana: " Des institutions capable, fiables et transparentes sont la clé du succès.« et "La corruption ne rend pas la région attirante pour les investisseurs « (23 juillet 2009).

# Où le SSATP intervient:





**MERCI BEAUCOUP POUR VOTRE  
ATTENTION**