

PROJETS DE SUIVI CHIRUNDU ET BEIT BRIDGE

BARNEY CURTIS

FESARTA

(Fédération des associations de transport routier d'Afrique
orientale et australe)

SSATP, Ouagadougou, le 5 novembre 2007

Beit Bridge et Chirundu sur le
Corridor Nord-Sud

CONTEXTE

- Projet de suivi de 10 mois à Beit Bridge, suivi d'un projet de mise à jour de 11 mois à Chirundu
- Des consultants en logistique des transports ont créé une société dans chaque pays (Zimbabwe, Zambie) et employé un opérateur de saisie

MÉTHODOLOGIE

- Beit Bridge – l'entreprise est liée par un contrat à un certain nombre de transporteurs
- Chirundu – l'entreprise a collecté des données auprès de diverses sources
- Le personnel a saisi les données sur
 - Beit Bridge, tirées des documents disponibles aux postes frontières
 - Chirundu, collectées auprès des services de douane, des agents et des conducteurs

MÉTHODOLOGIE (suite)

- Données de base : enregistrement des véhicules, transporteur, pays d'origine, type de charge, marchandise avec code douanier, embarquement et destination, nom de l'agent
- données pour analyse : Date et heure d'arrivée à la frontière, reçu par un agent, documents présentés à la douane, documents reçu de la douane, dédouanement par un agent, pont bascule, mainlevée douanière, franchissement de frontière, répéter de l'autre côté jusqu'à ce que le véhicule quitte la frontière

MÉTHODOLOGIE (suite)

- Saisie de données sur tableur
- Calculs et analyse au siège :
 - Heures de passage des frontières nord et sud
 - Répartition de ces heures :
 - douane, agents, conducteurs, etc.
 - Types de chargement, par ex. consolidé
 - Marchandises
 - Raisons des retards
- Rapport soumis à la FESARTA et au SSATP

CONCLUSIONS

- Nombre de camions franchissant les frontières et échantillon suivi en tant que pourcentage du nombre total de camions en transit ayant fait l'objet de suivi
- Durée du transit et coût des retards aux frontières
- La plupart des retards sont dus aux chargements consolidés et aux autorités douanières

RAISONS DES RETARD ET SOLUTIONS

- NB : l'objectif n'est pas de créer des infrastructures de plus grande capacité pour parquer davantage de véhicules, mais d'accélérer le passage aux frontières
- Les contrôles multiples prolongent les retards
- Raisons des retards et solutions

RECOMMANDATIONS

■ Restructuration

- Assurer une nouvelle répartition des responsabilités liées à la gestion des programmes de transport entre le NEPAD/UA et le SSATP. Le SSATP élabore les stratégies et les CER les mettent en œuvre.

■ Réduction des retards

- En ce qui concerne le projet, les CER d'Afrique australe (COMESA et SADC) doivent mettre en œuvre les recommandations en temps opportun
- D'autres CER peuvent souhaiter prendre en compte certaines solutions dans leurs plans d'action

RECOMMANDATIONS (suite)

■ Suivi

- Mettre au point des systèmes de suivi normalisés pour les CER
- Doit faire partie de l'Observatoire des corridors
- En raison des coûts élevés, ne recourir au suivi étroit qu'avant ou après des changements majeurs à une frontière donnée

MERCI DE VOTRE ATTENTION !

