



**Le Fonds européen de développement (FED) de l'Union européenne pour le groupe des États ACP**

Réf. du marché EuropeAid/135595/IH/SER/Multi  
MISE EN OEUVRE DU SOUTIEN AU  
PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR DES TRANSPORTS:  
*Lot 1 Soutien au DIE de l'UA et au PIDA PAP*

**Rapport sur l'évaluation et le classement des corridors  
en vue de la sélection d'au moins un corridor intelligent pilote**



This project is funded by  
The European Union



A project implemented by  
NTU/LB Consortium

Addis-Abeba, mai 2016

## Table des matières

<b>LISTE DES ACRONYMES .....</b>	<b>3</b>
<b>RESUME .....</b>	<b>4</b>
<b>RAPPORT PRINCIPAL.....</b>	<b>5</b>
1. INFORMATIONS GENERALES .....	5
2. APPROCHE/METHODOLOGIE GENERALE .....	6
3. COLLECTE DE DONNEES .....	9
4. INFORMATIONS ET DONNEES COLLECTEES SUR LES DIX CORRIDORS .....	10
4.1 <i>Informations générales sur les corridors.....</i>	<i>10</i>
4.2 <i>Informations sur les corridors nécessaires à l'application des critères multifactoriels .....</i>	<i>13</i>
5. NOTATION ET CLASSEMENT DES DIX CORRIDORS.....	18
6. CLASSEMENT DES CORRIDORS ET RESULTATS SUR LA BASE DES CRITERES .....	22
7. RECOMMANDATIONS .....	23
8. CONCLUSIONS.....	24
<b>ANNEXE A: LISTE DES DOCUMENTS CONSULTÉS .....</b>	<b>25</b>
<b>ANNEXE B: LISTE DES ORGANISATIONS CONTACTÉES/VISITÉES .....</b>	<b>27</b>

## LISTE DES ACRONYMES

<b>SIDA</b>	Syndrome d'immunodéficience acquise
<b>OCAL</b>	Organisation du corridor Abidjan-Lagos
<b>ARTIN</b>	Réseau africain des infrastructures régionales de transport
<b>UA</b>	Union africaine
<b>CUA</b>	Commission de l'Union africaine
<b>BOT</b>	Construction, exploitation et transfert
<b>AFTTCC</b>	Autorité de facilitation du commerce et du transport du Corridor Central
<b>IGC</b>	Institution de gestion du corridor
<b>ICDGC</b>	Institution de coordination du développement et de gestion du corridor
<b>COMESA</b>	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
<b>CVTFS</b>	Système de facilitation du commerce virtuel du COMESA
<b>CCD</b>	Comité du corridor de Dar es Salam
<b>RDC</b>	République démocratique du Congo
<b>CAE</b>	Communauté de l'Afrique de l'Est
<b>UE</b>	Union européenne
<b>TIC</b>	Technologies de l'information et de la communication
<b>STI</b>	Systèmes de transport intelligent
<b>PE</b>	Pays enclavés
<b>MCLI</b>	Initiative logistique pour le corridor de Maputo
<b>CNS</b>	corridor Nord-Sud
<b>GUN</b>	Guichet unique national
<b>PFU/PFC</b>	Poste frontière unique/poste frontière commun
<b>PIDA</b>	Programme de développement des infrastructures en Afrique
<b>PIDA PAP</b>	Plan d'action prioritaire du Programme de développement des infrastructures en Afrique
<b>CER</b>	Communauté économique régionale
<b>DAU</b>	Document administratif unique
<b>SADC</b>	Communauté de développement de l'Afrique australe
<b>SSATP</b>	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
<b>PCT</b>	Pays du corridor de transport
<b>FT</b>	Facilitation du commerce
<b>UEMOA</b>	Union économique et monétaire ouest africaine

## Résumé

Le consultant a collecté les données et informations nécessaires à l'évaluation et au classement des dix corridors de transport retenus sur la base des critères multifactoriels convenus en vue de sélectionner au point un corridor intelligent pilote correspondant au cahier des charges du projet. Le choix des dix corridors et des critères a été effectué lors de la réunion du Comité de validation de février 2016. Les résultats de l'évaluation, ainsi que le classement des dix corridors, est présenté ci-après.

<b>Classement</b>	<b>corridor</b>	<b>Note obtenue</b>
1	Nord-Sud	80,0
2	Nord	73,5
3	Dar es Salam	59,5
4	Maputo	58
5	Djibouti	53,5
6	Beira	50
7	Central	48
8	Dakar- Bamako-Niamey	47,5
9	Abidjan - Lagos	41
10	Douala-N'Djamena-Bangui	30

D'un point de vue technique et sur la base des résultats ci-dessus, le consultant recommande de sélectionner le corridor Nord-Sud comme corridor intelligent pilote. Couvrant sept pays et seize frontières, il s'agit de l'un des corridors de transport les plus longs et les plus empruntés du continent africain. Les conditions préalables essentielles à la bonne conception et mise en œuvre d'un corridor intelligent pilote (telles que l'adhésion des principales parties prenantes) doivent néanmoins être également prises en considération lors du choix final.

# Rapport principal

## 1. Informations générales

L'évaluation et le classement des corridors en vue de la sélection d'au moins un corridor intelligent pilote ont constitué l'une des tâches du volet 2 du projet, à savoir «Soutien au PIDA PAP pour le lancement des activités relatives aux corridors intelligents».

Lors de sa réunion du 26 octobre 2015, le Comité de pilotage du projet a approuvé une recommandation formulée par le consultant visant à ramener à 10 le nombre de corridors à évaluer au lieu des 47 corridors qu'il avait recensés. Cette réduction était nécessaire compte tenu de l'absence d'informations comparables, cohérentes et actuelles nécessaires à l'évaluation des 47 corridors.

Le consultant a recommandé au Comité de validation de sélectionner les dix corridors prioritaires à évaluer sur la base de leur volume de trafic et de leur importance économique tels qu'ils sont indiqués dans l'étude PIDA qui a classé les 25 corridors prioritaires. Le Comité de validation a approuvé la recommandation du consultant suggérant d'évaluer la liste de corridors suivante, de laquelle le consultant choisira au moins un corridor intelligent pilote:

- a. corridor Nord-Sud
- b. corridor du Nord
- c. corridor de Beira
- d. corridor central
- e. corridor de Djibouti
- f. corridor de Maputo
- g. corridor de Dar es Salam
- h. corridor Abidjan-Lagos (corridor côtier)
- i. corridor Dakar- Bamako-Niamey
- j. corridor Douala-N'Djamena-Bangui

Le Comité de validation a également accepté d'utiliser les indicateurs de performance pour évaluer la performance des corridors, ainsi que la méthodologie de classement des corridors présentée lors de la réunion de validation qui s'est tenue en février 2016.

## 2. *Approche/méthodologie générale*

Un économiste des transports (ET) à court terme a été engagé en février afin d'effectuer des recherches documentaires sur les informations nécessaires à l'évaluation des corridors susmentionnés. La portée de son travail couvrait les éléments suivants:

- a) Recherche des informations disponibles nécessaires à l'évaluation de la performance des 10 corridors à l'aide des indicateurs adoptés par le Comité de validation, à savoir les volumes, les délais de transit, les coûts et la fiabilité.
- b) Recherche des informations nécessaires à l'analyse des paramètres opérationnels existants pour la performance des 10 corridors.
- c) Recherche des informations disponibles nécessaires à l'analyse des pratiques opérationnelles et des acteurs impliqués pour les 10 corridors.
- d) Détermination, à partir des informations obtenues, des principaux facteurs infrastructurels, institutionnels, politiques et réglementaires qui nuisent à l'efficacité des corridors.
- e) Élaboration d'un rapport sur l'évaluation/le classement des corridors pour les 10 corridors, sur la base des informations collectées et en appliquant les critères multifactoriels définis pour le classement des corridors en vue de sélectionner un ou plusieurs corridors intelligents pilotes.

Afin d'analyser individuellement tous les corridors et de pouvoir également comparer chacun d'entre eux par rapport aux neuf autres, le consultant a prévu de collecter des données comparables pour chaque corridor, répartis en cinq catégories générales comme suit:

- Informations sur les volumes (informations actuelles sur les importations-exportations effectuées en empruntant le corridor ainsi que prévisions)
- Paramètres de temps (temps d'arrêt aux ports, temps nécessaire aux contrôles douaniers et dédouanements aux ports, nombre de barrages routiers le long du corridor, temps de passage aux frontières)
- Indicateurs sur les coûts et la fiabilité
- Paramètres opérationnels (nombre de haltes routières, nombre d'agences officielles aux frontières, état des routes, etc.)
- Pratiques opérationnelles (postes frontières uniques, systèmes de guichets uniques nationaux, systèmes de suivi des performances du corridor, arrêts officiels et non officiels, coûts des transports, âge de la flotte, etc.)

Le consultant a toutefois constaté lors de sa recherche documentaire qu'il serait impossible d'obtenir des informations cohérentes et actuelles pour évaluer les dix corridors en utilisant les indicateurs de performance convenus de volume, de temps de transit, de fiabilité et de coûts. S'il existe, pour la plupart des corridors, des études sur les informations recherchées, la plupart des

informations trouvées au sujet des paramètres et pratiques opérationnels étaient soit obsolètes, soit non directement comparables d'un corridor à l'autre.

Compte tenu de ce manque d'informations, le consultant s'est concentré sur la collecte des informations minimales nécessaires à l'application des critères multifactoriels de classement des corridors. La liste finale des paramètres des critères multifactoriels utilisés pour l'évaluation et le classement des corridors se trouve ci-après :

- a) Facteurs économiques (volumes au port, importations et exportations actuelles des pays enclavés, importations et exportations des pays enclavés prévues par PIDA pour 2020, nombre de pays enclavés desservis et nombre de capitales connectées)
- b) Facteurs de facilitation des échanges commerciaux (existence d'un guichet unique national, d'un document administratif unique pour le système de collectivité portuaire, et d'un poste frontière unique)
- c) Facteurs institutionnels (présence ou développement d'une institution de gestion du corridor)
- d) Facteurs infrastructurels (état des routes - % en état acceptable, en bon état et en très bon état)

Le tableau 1 ci-dessous présente les composants des facteurs cités ci-dessus, la note minimale et maximale accordée à chaque composant ainsi que, le cas échéant, des remarques explicatives.

**Tableau 1: facteurs étudiés et système de notation**

<i>Facteurs étudiés</i>	<b>Note minimale</b>	<b>Note maximale</b>	<b>Remarque</b>
<b>1. Facteurs économiques (50 %)</b>			
1. Volume du trafic du port de transit vers l'ensemble des pays du corridor de transport (PCT) 5 points pour le volume le plus élevé et 0,5 point pour le moins élevé	0,5	5	
2. Nombre de pays enclavés desservis par le corridor - 10 points pour le plus élevé et 1 point pour le moins élevé.	1	10	0 si aucun ou S.O.
3. Volume des importations des pays enclavés via le corridor - 10 points pour le plus élevé et 1 point pour le moins élevé	1	10	0 si aucun ou S.O.
4. Volume des exportations des pays enclavés via le corridor - 10 points pour le plus élevé et 1 point pour le moins élevé	1	10	0 si aucun ou S.O.
5. Volume des importations des pays enclavés via le corridor prévues pour 2020 par PIDA - 5 points pour le plus élevé et 0,5 point pour le moins élevé	0,5	5	0 si aucun ou S.O.
6. Volume des exportations des pays enclavés via le corridor prévues pour 2020 par PIDA - 5 points pour le plus élevé et 0,5 point pour le moins élevé	0,5	5	0 si aucun ou S.O.
7. Nombre de capitales connectées - 5 points pour le plus élevé et 0,5 point pour le moins élevé	0,5	5	
<b>2. Facteurs de facilitation des échanges commerciaux (25 %)</b>			

PCT mettant déjà en œuvre des mesures de facilitation des échanges commerciaux (FEC) comme p.ex.			
1. Guichet unique national (GUN) électronique – 10 points si tous les PCT en ont un et 0 si aucun n'en a. (des fractions de points sont accordés lorsqu'un processus de mise en œuvre partielle est en cours)	1	10	0 si aucun ou S.O.
2. Système de collectivité portuaire (en l'absence d'un GUN) - 5 points si le pays côtier en possède un et 0 dans le cas contraire. (des fractions de points sont accordés lorsqu'un processus de mise en œuvre partielle est en cours)	0,5	5	0 si aucun ou S.O.
3. Document administratif unique (DAU) pour les contrôles douaniers - 5 points si tous les PCT utilisent un DAU et 0 point si aucun n'en utilise (des fractions de points sont accordés en cas de processus de mise en œuvre partielle)	0,5	5	0 si aucun ou S.O.
4. Poste frontière unique - 5 points si toutes les frontières sont des postes frontières uniques et 0 point si aucun ne l'est (des fractions de point sont accordées en cas de processus de mise en œuvre partielle)	0,5	5	0 si aucun ou S.O.
<b>3. Facteurs institutionnels (5 %)</b>			
1. Institution de gestion du corridor (IGC)/Secrétariat - 5 points si oui, 0 point si non. (des fractions de point sont accordées en cas de processus de mise en œuvre partielle, p.ex. un protocole d'accord signé en vue de la création d'une IGC ou des groupes/commissions de gestion commune des voies)	0,5	5	0 si aucun ou S.O.
<b>4. Facteurs infrastructurels (20%)</b>			
1. % de routes en bon état ou en état acceptable le long du corridor - 10 points pour le taux le plus élevé et 0 point pour le plus faible (pour les corridors exclusivement routiers. Pour les corridors à la fois routiers et ferroviaires, les points les plus élevés seront partagés: 5 points pour les routes et 5 points pour les voies ferroviaires Remarque: en l'absence d'informations sur les voies ferroviaires, seules les infrastructures routières ont été prises en considération.		20	0 si aucun ou S.O.

S.O. signifie «sans objet».

### 3. *Collecte de données*

Le consultant a entrepris des recherches documentaires et consulté un vaste éventail de sources afin d'obtenir les informations nécessaires à la notation des corridors. La plupart des informations provenaient de sources librement accessibles en ligne. Il s'agissait notamment:

- de statistiques portuaires extraites des sites web des ports;
- d'études sur la facilitation des échanges commerciaux;
- d'études de plans directeurs en matière de transports
- de rapports annuels de l'observatoire des corridors de transport
- des propres informations du consultant
- des prévisions des études PIDA
- Des sites web des corridors

Une liste complète des documents consultés est incluse à l'annexe A.

En plus de ses recherches documentaires, le consultant a contacté les représentants des corridors par courrier électronique afin d'obtenir les informations manquantes pour l'évaluation et le classement des corridors. Ces requêtes ont été facilitées par les discussions informelles qu'il a eues avec certains représentants de corridors lors du Comité de validation de février 2016.

Pour les corridors Nord-Sud, de Beira, de Maputo, de Djibouti et d'Addis-Abeba, le consultant n'a pas pu trouver toutes les informations essentielles à l'application des critères en utilisant les méthodes susmentionnées. Il s'est donc rendu aux ports de Durban, de Maputo, de Beira et de Djibouti dans le but d'obtenir les données manquantes auprès des autorités portuaires, des agents de douane et des autres acteurs de ces ports.

## 4. Informations et données collectées sur les dix corridors

### 4.1 Informations générales sur les corridors

Le tableau 2 ci-dessous présente quelques informations générales sur chacun des dix corridors, dont l'origine des produits importés, les destinations, les capitales traversées, les ports et la longueur approximative. Le consultant s'est servi de certaines de ces informations pour noter chaque corridor en se basant sur les critères multifactoriels.

**Tableau 2: Informations générales sur les corridors**

	a	b	c	d	e
<b>Nom</b>	<b>corridor Nord-Sud</b>	<b>corridor du Nord</b>	<b>corridor de Beira</b>	<b>corridor central</b>	<b>corridor de Djibouti</b>
<b>Origine</b>	Durban (Afrique du Sud)	Mombasa (Kenya)	Beira (Mozambique)	Dar-es-Salam (Tanzanie)	Djibouti (Djibouti)
<b>Destination(s)</b>	Kolwezi (RDC)	Kisangani (RDC) Bujumbura (Burundi) Juba (Sud-Soudan)	Kolwezi (RDC) Lilongwe (Malawi)	Goma (RDC) Kampala (Ouganda) Bujumbura (Burundi)	Juba (Sud-Soudan)
<b>Pays</b>	Afrique du Sud Zimbabwe Botswana Zambie RDC Mozambique Malawi	Kenya Ouganda Rwanda Burundi RDC Sud-Soudan	Mozambique Zimbabwe Malawi Zambie RDC	Tanzanie Burundi Rwanda RDC Ouganda	Djibouti Éthiopie Sud-Soudan
<b>Capitales</b>	Lilongwe Pretoria Harare Lusaka	Nairobi Kampala Kigali Bujumbura Juba	Harare Lilongwe Lusaka	Dar-Es-Salam Bujumbura Kigali Kampala	Djibouti Addis-Abeba Juba
<b>Port(s)</b>	Durban	Mombasa	Beira	Dar es Salam	Djibouti
<b>Longueur (km)</b>	3940	3810	2640	2450	2010

N.	f	g	h	i	j
<b>Nom</b>	<b>corridor de Maputo</b>	<b>corridor de Dar es Salam</b>	<b>Abidjan-Lagos</b>	<b>corridor Dakar-Bamako-Niamey</b>	<b>corridor Douala-N'Djamena-Bangui</b>
<b>Origine</b>	Maputo (Mozambique)	Dar-es-Salam (Tanzanie)	Abidjan (Côte d'Ivoire)	Dakar (Sénégal)	Douala/Kribi (Cameroun)
<b>Destination(s)</b>	Johannesbourg (Afrique du Sud) Mbabane (Swaziland)	Kolwezi (RDC)	Lagos (Nigéria)	Niamey (Niger)	N'Djamena (Tchad), Bangui (Rép. centrafricaine)
<b>Pays</b>	Mozambique, Afrique du Sud Swaziland	Tanzanie Zambie RDC	Côte d'Ivoire Ghana Togo	Sénégal Mali Burkina Faso	Cameroun Tchad Rép.

		Malawi	Bénin Nigéria	Niger	centrafricaine
<b>Capitales</b>	Maputo Pretoria Mbabane	Dar es Salam Lusaka Lilongwe	Accra Lome Cotonou	Dakar Bamako Ouagadougou Niamey	Yaoundé N'Djamena Bangui
<b>Ports/origine</b>	Maputo	Dar es Salam	Abidjan Accra Lome Cotonou Lagos	Dakar	Douala Kribi
<b>Longueur</b>	700	2850	1000	2720	2500

Un résumé des principales informations collectées lors de la recherche documentaire et des quelques visites sur place au sujet des dix corridors est proposé ci-après.

### **Facteurs économiques**

Durban est le port le plus vaste et le plus développé d'Afrique subsaharienne. Il sert depuis longtemps de port de transit vers l'Afrique australe, via le corridor Nord-Sud. Il n'est donc pas surprenant d'apprendre que de tous les corridors évalués, c'est lui qui traite les volumes les plus élevés d'importations et d'exportations totales. En ce qui concerne le trafic de et vers les pays enclavés, Durban est le plus grand port d'exportation et le deuxième plus grand port d'importation, et ce, malgré qu'il soit plus éloigné des pays enclavés desservis que ses concurrents tels que Maputo, Beira et Dar es Salam, qui desservent les mêmes pays enclavés. Selon les prévisions de l'étude PIDA 2020, le corridor Nord-Sud devrait maintenir sa bonne forme et conserver la deuxième place sur le plan des volumes des importations et exportations des pays enclavés, derrière le corridor du Nord.

Le corridor du Nord est la principale passerelle vers l'Ouganda, le Rwanda et le nord-est de la RDC, ainsi que le Sud-Soudan. Il s'agit d'un corridor hautement développé qui devrait devenir le principal corridor, tant pour les importations que pour les exportations, d'ici 2020. Il est en concurrence avec le corridor central pour le trafic de et vers l'Ouganda, le Rwanda et le Burundi.

Le corridor de Dar es Salam est en concurrence directe avec le corridor de Beira via le port de Dar es Salam. Toutefois, sa croissance est essentiellement entravée par la capacité limitée du port de Dar es Salam (12,4 millions de tonnes). Ce port dessert également le corridor central. Plus de 50 % des importations et exportations effectuées via le port Dar es Salam le sont de et vers le marché national tanzanien.

Le port de Maputo est plus proche de la municipalité du Grand Johannesburg que le port de Durban et dessert principalement l'Afrique du Sud, faisant office d'alternative au port de Durban. Le corridor de Maputo est essentiellement utilisé pour les marchandises circulant de et vers l'Afrique du Sud. Il dessert toutefois aussi le pays enclavé du Swaziland, mais pour un volume de trafic beaucoup plus faible que celui de l'Afrique du Sud.

Le corridor de Djibouti est actuellement le seul corridor de transport vers l'Éthiopie. Il reçoit dès lors la totalité du trafic d'importations et d'exportations de et vers l'Éthiopie via le port de Djibouti. Ce corridor, qui dessert un pays de près de 100 millions d'habitants, accueille énormément de trafic. À l'avenir, ce corridor sera élargi jusqu'à Juba au Sud-Soudan et même jusqu'à Kampala. Actuellement,

il n'est pas possible de parcourir le tunnel sur toute sa longueur, car il manque 270 km de route au Sud-Soudan.

Le port de Beira possède la même zone d'attraction que le port de Durban via le corridor de Beira. Toutefois, il ne gère pas autant de trafic en raison du contexte historique (guerre civile), de sa capacité limitée et de la nécessité d'un dragage rapide au port. Tous ces facteurs représentent des obstacles au développement de ce corridor. Le port de Beira est le port le plus proche des pays enclavés du Zimbabwe, de Zambie, de RDC et du Malawi, beaucoup plus proche que les ports de Durban et de Dar es Salam.

Le corridor central est la principale passerelle vers le Burundi. Il est en concurrence avec le corridor du Nord en ce qui concerne le trafic vers le Rwanda, l'Ouganda et la RDC. Ses volumes sont assez limités en raison des marchés relativement étroits qu'il dessert (Rwanda, Burundi et RDC) et de la distance entre Dar es Salam et l'Ouganda, ainsi qu'à cause des problèmes de capacité du port de Dar es Salam expliqués ci-dessus.

Le corridor de Dakar à Niamey accueille principalement le trafic international entre Dakar et le Mali. Les deux autres pays, à savoir le Burkina Faso et Niamey, sont essentiellement desservis par les ports situés le long du corridor Abidjan-Lagos. Vu la distance, il est peu probable d'observer des volumes importants de trafic dans ce corridor entre le Mali et le Niger dans un avenir proche.

Le corridor Abidjan-Lagos ne dessert aucun pays enclavé. Les ports situés le long du corridor desservent principalement leur marché national, ainsi que les pays enclavés frontaliers. Le trafic à l'intérieur de ce corridor est donc actuellement assez limité. Il devrait néanmoins se développer à mesure que le commerce régional croît entre les pays qu'il couvre.

Enfin, le corridor Douala-N'Djamena/Bangui est actuellement le seul à offrir un accès à la mer au Tchad et à la République centrafricaine. Les volumes de ce corridor sont faibles par rapport aux autres, en raison du marché limité qu'il dessert. Il demeure néanmoins essentiel tant pour le Tchad que pour la République centrafricaine.

### **Mesures de facilitation des échanges commerciaux**

La quasi-totalité des communautés économiques régionales (CER) appuient la mise en œuvre de mesures de facilitation du commerce telles que les guichets uniques nationaux, la gestion coordonnée des frontières, les postes frontières uniques ou postes frontières communs, la connectivité des autorités douanières et les systèmes régionaux de caution en douane. Certains pays ont déjà mis en place des guichets uniques nationaux (GUN), des systèmes de collectivité portuaire et même des systèmes de localisation électronique des marchandises et encore beaucoup d'autres se trouvent à un stade de planification avancée de la mise en œuvre de ces outils de facilitation du commerce. Le COMESA a créé le Système de facilitation du commerce virtuel du COMESA (CVTFS), un outil puissant visant à faciliter les échanges commerciaux, qu'il expérimente dans le corridor Nord. La CAE a mis en place des procédures de territoire douanier unique, déjà en cours d'utilisation dans les corridors du Nord et central (quoique pour un nombre limité de cargaisons), ce qui a considérablement amélioré l'efficacité opérationnelle dans ces corridors. La CEDEAO encourage la création de postes frontières communs, ainsi que d'institutions de gestion des corridors. La SADC a introduit il y a déjà de nombreuses années, pour l'ensemble de ses membres, un document administratif unique pour les déclarations de douane. L'UEMOA poursuit actuellement la conversion de tous ses corridors en corridors intelligents.

Toutefois, la mise en œuvre de certaines de ces mesures de facilitation du commerce prend du temps et plusieurs d'entre elles ne sont pas encore opérationnelles. Il n'existe à l'heure actuelle aucun corridor unique dans lequel tous les pays possèdent un GUN ou dans lequel toutes les frontières sont des postes frontières uniques/postes frontières communs ou pratiquent une gestion coordonnée des frontières. Même là où des postes frontières uniques/communs ont été introduits, ils n'ont pas réduit les délais autant que prévu, ce qui s'explique en grande partie par l'attention moindre accordée aux questions logicielles qu'aux questions ayant trait à l'infrastructure lourde. Seule une région, la SADC, possède un document administratif unique pour les déclarations de douane. Cela étant, une fois que toutes les mesures de facilitation du commerce prévues auront été pleinement mises en œuvre, on pourra observer une amélioration considérable sur ce point.

### **Facteurs institutionnels**

Sur les dix corridors, cinq possèdent des institutions de gestion de corridor sous une forme ou une autre et présentant différents niveaux d'efficacité en matière de surveillance de la performance du corridor.

### **Facteurs infrastructurels - État des routes**

Hormis le corridor Douala- N'djamena/Bangui, tous les corridors possèdent des routes dans un état relativement bon, plus de 75% de leur longueur étant considéré comme étant dans un état bon ou acceptable. Toutefois, certains tronçons des routes de tous les corridors, à l'exception de celui de Maputo, nécessiteraient une rénovation afin d'être dans un état jugé bon. La route du corridor de Maputo est en bon état, principalement car elle est gérée par un concessionnaire appelé TRAC dans le cadre d'un contrat de construction, d'exploitation et de transfert (BOT) qui permet la collecte de droits de péage afin de financer la modernisation et l'entretien de la route. Le tronçon routier reliant le Swaziland au port de Maputo est également en bon état, bien qu'il n'ait pas été entretenu par un concessionnaire privé.

### **Systèmes de suivi des performances du corridor**

Si cinq corridors sur les dix possèdent l'une ou l'autre forme de système de suivi des performances du corridor, l'étendue et la profondeur de ce suivi varient. L'autorité de coordination de transit et de transport du corridor Nord (ACTTCN) fournit, par le biais de son Observatoire du transport, une analyse approfondie des volumes, des temps de transit via différents nœuds du corridor et des arrêts légaux et illégaux, tandis que le système de l'Agence de facilitation du transport de transit du corridor Central (AFTTCC), lui, se concentre sur les obstacles au commerce, les temps de transit et l'état des routes. Le Projet de facilitation du commerce et du transport sur le corridor Abidjan-Lagos (PFCTCAL), qui assure la surveillance des systèmes, fournit des informations sur les temps de transit aux frontières ainsi que sur l'état général des routes. Toutefois, le système de suivi des performances du corridor n'a pas été inclus dans les critères multifactoriels.

## ***4.2 Informations sur les corridors nécessaires à l'application des critères multifactoriels***

Les tableaux 3 à 6 ci-dessous présentent des données relatives à chaque élément des facteurs économiques, institutionnels, infrastructurels et relatifs à la facilitation du commerce pour chacun

des dix corridors que le consultant a notés en vue de leur classement sur la base des critères. Lorsqu'aucune information directe n'a été obtenue, les tableaux contiennent une explication de la manière dont les données ont été estimées.

Tableau 3: Données relatives aux facteurs économiques

		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	
1. Facteurs économiques (50 %)	Unités	Nord-Sud	Nord	Beira	Central	Djibouti	Maputo	Dar es Salam	Abidjan - Lagos	Dakar - Niamey	Douala-N'djamena-Bangui	Remarque
Volume du trafic passant via le port de transit vers l'ensemble des pays du corridor de transport	Tonnes (en milliers)	42 440	22 133	7 466	4 615	15 517	19 309	7 829	6 997	12 217	10 858	Port de Dar es Salam, divisé entre les corridors Central & Dar Es Salam en fonction de la répartition des importations/exportations des pays enclavés, pour le trafic intérieur de la Tanzanie et le trafic de la RDC
Nombre de pays enclavés desservis par le corridor	Quantité (totale)	5	5	4	4	2	2	3	-	3	2	-
Volume des importations des pays enclavés effectuées via le corridor	Tonnes (en milliers)	8 077	6 211	2 083	1 425	9 982	-	2 071	-	1 638	515	Aucune information sur les importations pour le corridor Nord-Sud. Taux des importations de l'Afrique du Sud vers les pays enclavés utilisé.
Volume des exportations des pays enclavés effectuées via le corridor	Tonnes (en milliers)	5 600	631	5 382	114	680	786	514	-	229	139	Aucune information sur les importations pour le corridor Nord-Sud. Taux des exportations de l'Afrique du Sud vers les pays enclavés utilisé.
Volume des importations des pays enclavés prévues dans l'étude PIDA Corridor 2020	Tonnes (en milliers)	26 317	33 286	2 495	1 479	13 101	-	3 480	-	4 361	1 511	-
Volume des exportations des	Tonnes (en	9 302	10 255	3 964	382	2 229	1 678	2 053	-	856	232	Les prévisions pour le corridor de Maputo ne sont pas incluses dans l'étude PIDA Corridor 2020.

<b>pays enclavés prévus dans l'étude Corridor 2020</b>	milliers)												Utilisation de la moyenne pondérée de la croissance des autres corridors pour calculer le volume de Maputo pour 2020.
<b>Nombre de capitales connectées</b>	Quantité (totale)	3	5	3	4	3	3	3	3	4	3		-

**Tableau 4: Données relatives aux Facteurs de facilitation du commerce**

		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	
<b>2. Facteurs de facilitation des échanges commerciaux (25 %)</b>	<b>Unités</b>	<b>Nord-Sud</b>	<b>corridor du Nord</b>	<b>Beira</b>	<b>Central</b>	<b>Djibouti</b>	<b>Maputo</b>	<b>Dar es Salam</b>	<b>Abidjan - Lagos</b>	<b>Dakar - Niamey</b>	<b>Douala- N'djamena- Bangui</b>	<b>Remarque</b>
Guichet unique national (GUN) électronique	Total des points	2,0	2,5	2,0	2,0	0,5	1,0	1,5	2,0	2,0	0,5	1 point pour un GUN, 0,5 pour un projet de GUN
- Actif	Quantité (totale)	1,0	2	1	1	-	1	-	2	1	-	
- En cours de mise en place (phase de planification ou d'essai)	Quantité (totale)	2	1	2	2	1	-	3	-	2	1	
Système de collectivité portuaire (SCP) ou système similaire (en l'absence d'un GUN)	Quantité (totale)	1	-	-	1	-	1	1	2	-	-	Selon les meilleures informations disponibles
Document administratif unique (DAU) pour les autorités douanières	Quantité (totale)	83 %	50%	80%	0%	0%	100%	75%	-	50%	100%	% du nombre total de pays enclavés disposant d'un DAU
Postes frontières uniques	Quantité (totale)	1	1	-	1	-		-	-	-	-	Selon les meilleures informations disponibles

**Tableau 5: Données relatives aux facteurs institutionnels**

		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	
<b>3. Facteurs institutionnels (5 %)</b>	<b>Unités</b>	<b>Nord-Sud</b>	<b>corridor du Nord</b>	<b>Beira</b>	<b>Central</b>	<b>Djibouti</b>	<b>Maputo</b>	<b>Dar es Salam</b>	<b>Abidjan - Lagos</b>	<b>Dakar - Niamey</b>	<b>Douala-N'djamena-Bangui</b>	<b>Remarque</b>
Institution de gestion du corridor (IGC)/Secrétariat	Existence (1= Oui/0 = Non)	0,5	1,0	-	1,0	0,5	1,0	1,0	1,0	-	0,5	Selon les meilleures informations disponibles

**Tableau 6: Facteurs infrastructurels**

		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	
<b>4. Facteurs infrastructurels (20%)</b>	<b>Unités</b>	<b>Nord-Sud</b>	<b>corridor du Nord</b>	<b>Beira</b>	<b>Central</b>	<b>Djibouti</b>	<b>Maputo</b>	<b>Dar es Salam</b>	<b>Abidjan - Lagos</b>	<b>Dakar - Niamey</b>	<b>Douala-N'djamena-Bangui</b>	<b>Remarque</b>
% de routes en état bon ou acceptable le long du corridor	% de routes en bon état	79,97%	75,14%	74,84%	75,00%	80,00%	100,00%	85,65%	87,15%	79,02%	64,94%	% de routes du corridor en état bon ou acceptable

## 5. *Notation et classement des dix corridors*

En utilisant les données présentées à la section 4 ci-dessus, le consultant a noté chaque corridor soit en fonction d'un système de classement basé sur une comparaison entre les corridors, soit selon leurs mérites respectifs. Les résultats de cette notation sont présentés aux tableaux 7-10 ci-dessous.

Du **point de vue économique (50 % de la note totale)**, on remarque que le corridor Nord-Sud, reliant le port de Durban à la RDC via le Zimbabwe et la Zambie ainsi qu'au Malawi via le Zimbabwe et le Mozambique, a les plus fortes chances d'être choisi comme corridor intelligent pilote. Vu le volume transporté (actuel et prévu) et le nombre de pays desservis, ce corridor affiche l'impact économique le plus élevé. En deuxième place arrive, grâce aux mêmes caractéristiques, le corridor Nord. Le corridor Addis-Djibouti obtient une note très élevée en raison du volume transporté de et vers l'Éthiopie via le port de Djibouti. Si leur volume est plus restreint, les corridors de Beira et de Dar es Salam relient les mêmes pays que le corridor Nord-Sud et arrivent respectivement 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup>. Le corridor Abidjan-Lagos arrive en dernière position de ce classement, ce qui s'explique surtout par le fait qu'il ne desserve aucun pays enclavé.

En ce qui concerne la **facilitation du commerce (25 % de la note totale)**, le corridor Nord-Sud et le corridor de Maputo ont l'avantage d'être situés dans la région de la SADC, ce qui facilite les échanges commerciaux grâce à l'utilisation d'un document administratif unique pour les processus douaniers. Les corridors du Nord, central et Nord-Sud possèdent tous au moins un poste frontière unique chacun, ce qui leur permet d'obtenir des points supplémentaires pour ce paramètre. Tous les corridors ont été notés en étant comparés avec les autres.

Concernant les **facteurs institutionnels (5 % de la note totale)**, cinq corridors sur les dix possèdent des institutions de gestion du corridor aux compétences, pouvoirs de gestion et capacités variables. Trois (3) corridors prévoient de se doter d'IGC ou d'une certaine coordination permettant les discussions sur les problèmes relatifs au corridor. D'après les informations collectées, le corridor de Beira ne semble pas prévoir de créer une institution de gestion du corridor (IGC).

Enfin, s'agissant des **facteurs infrastructurels (20 % de la note totale)**, seul le corridor de Maputo Corridor possède une route en très bon état d'un bout à l'autre. Le corridor Abidjan-Lagos arrive en seconde position pour ce qui est des routes les mieux entretenues. Le corridor de Dar es Salam a également obtenu un très bon score pour ce paramètre, selon les informations obtenues par le consultant. Un investissement non négligeable a récemment été effectué dans le corridor de Djibouti, ce qui explique sa bonne position (4<sup>e</sup> place). Les autres corridors sont pénalisés par certains tronçons routiers en mauvais état, dont certains sont en cours de rénovation. Les infrastructures ferroviaires n'ont pas été incluses dans l'évaluation car les informations nécessaires à leur évaluation n'ont pas pu être obtenues auprès des responsables.

Tableau 7: Note relative aux facteurs économiques

	Classement basé sur les facteurs économiques (50 %)		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	Note
	Méthode de notation	Note maximale possible	Nord-Sud	Nord	Beira	Central	Djibouti	Maputo	Dar es Salam	Abidjan - Lagos	Dakar - Niamey	Douala-N'djamena-Bangui	
Volume du trafic passant via le port de transit vers l'ensemble des pays du corridor de transport	Classement	5,0	5,00	4,50	1,50	0,50	3,50	4,00	2,00	1,00	3,00	2,50	Du mieux classé au moins bien classé (Volume le plus élevé = 5 points, le moins élevé = 0,5 point)
Nombre de pays enclavés desservis par le corridor	Mérites respectifs	10,0	10,00	10,00	8,00	8,00	4,00	4,00	6,00	-	6,00	4,00	Classés comme suit: 5 pays enclavés (max.): 10 points, 4 pays: 8 points, 3 pays: 6 points, 2 pays: 4 points, 1 pays: 2 points, 0 pays (min.): 2 points
Volume des importations des pays enclavés effectuées via le corridor	Classement	10,0	9,00	8,00	7,00	4,00	10,00	-	6,00	-	5,00	3,00	Du mieux classé au moins bien classé (Le plus élevé = 10 points, le moins élevé = 2 points, 0 si aucun trafic)
Volume des exportations des pays enclavés effectuées via le corridor	Classement	10,0	10,00	6,00	9,00	2,00	7,00	8,00	5,00	1,00	4,00	3,00	Du mieux classé au moins bien classé (Le plus élevé = 10 points, le moins élevé = 2 points, 0 si aucun trafic)
Volume des importations des pays enclavés prévues dans l'étude PIDA Corridor 2020	Classement	5,0	4,50	5,00	2,50	1,50	4,00	-	3,00	-	3,50	2,00	Du mieux classé au moins bien classé (Le plus élevé = 5 points, le moins élevé = 1 point, 0 si aucun trafic)
Volume des exportations des pays enclavés prévues dans l'étude PIDA Corridor 2020	Classement	5,0	4,50	5,00	4,00	1,50	3,50	2,50	3,00		2,00	1,00	Du mieux classé au moins bien classé (Le plus élevé = 5 points, le moins élevé = 1 point, 0 si aucun trafic)
Nombre de capitales connectées	Mérites respectifs	5,0	3,00	5,00	3,00	4,00	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	3,00	Classés comme suit: 5 pays: 5 points, 4 pays: 4 points, 3 pays: 3 points, 2 pays: 2 points
<b>Score total</b>		<b>50,00</b>	<b>46,00</b>	<b>43,50</b>	<b>35,00</b>	<b>21,50</b>	<b>35,00</b>	<b>21,50</b>	<b>28,00</b>	<b>5,00</b>	<b>27,50</b>	<b>18,50</b>	
	<b>Classement</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	

**Tableau 8: Note relative à la facilitation du commerce**

	Facteurs de facilitation des échanges commerciaux (25 %)		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	Note
	Méthode de notation	Note maximale possible	Nord-Sud	Nord	Beira	Central	Djibouti	Maputo	Dar es Salam	Abidjan - Lagos	Dakar - Niamey	Douala-N'djamena-Bangui	
Guichet unique national (GUN) électronique	Mérites respectifs	10,00	8,00	10,00	8,00	8,00	2,00	4,00	6,00	8,00	8,00	2,00	Classés comme suit: Note de 2,5: 10 points, note de 2,0: 8 points, note de 1,5: 6 points, note de 1: 4 points, note de 0,5: 2 points
Système de collectivité portuaire (SCP) ou système similaire (en l'absence d'un GUN)	Mérites respectifs	5,00	2,50	0,00	0,00	2,50	0,00	2,50	2,50	5,00	0,00	0,00	Classés comme suit: 2 SCP: 5 points, 1 SCP: 2,5 points, 0 SCP: 0 point
Document administratif unique (DAU) pour les autorités douanières	Classement	5,00	4,00	2,00	3,00	0,00	0,00	5,00	2,00	0,00	2,00	5,00	Classé du % le plus élevé au % le moins élevé (le plus élevé = 5 points, le moins élevé = 0,5 point)
- Postes frontières uniques	Mérites respectifs	5,00	5,00	5,00	0,00	5,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Classés comme suit: Existence d'au moins un poste frontière unique: 5 points, aucun poste frontière unique: 0 points
<b>Score total</b>		<b>25,00</b>	<b>19,50</b>	<b>17,00</b>	<b>11,00</b>	<b>15,50</b>	<b>2,00</b>	<b>11,50</b>	<b>10,50</b>	<b>13,00</b>	<b>10,00</b>	<b>7,00</b>	
	<b>Classement</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	

**Tableau 9: Note relative aux facteurs institutionnels**

	Facteurs institutionnels (5 %)		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	Note
	Méthode de notation	Note maximale possible	Nord-Sud	Nord	Beira	Central	Djibouti	Maputo	Dar es Salam	Abidjan - Lagos	Dakar - Niamey	Douala-N'djamena-Bangui	

Institution de gestion du corridor (IGC)/Secrétariat	Mérites respectifs	5,0	2,50	5,00	0,00	5,00	2,50	5,00	5,00	5,00	0,00	2,50	Classés comme suit: Existence d'une IGC: 5 points, projet de créer une IGC: 2,5 points, aucune IGC/aucun projet: 0 points
<b>Score total</b>		<b>5</b>	<b>2,5</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>2,5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>2,5</b>	
Classement	Classement	-	6	1	9	1	6	1	1	1	9	6	

**Tableau 10: Facteur infrastructurel**

	Facteurs infrastructurels (20%)		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	Note
	Méthode de notation	Note maximale possible	Nord-Sud	Nord	Beira	Central	Djibouti	Maputo	Dar es Salam	Abidjan - Lagos	Dakar - Niamey	Douala-N'djamena-Bangui	
% de routes en état bon ou acceptable le long du corridor	Classement	20,0	12,00	8,00	4,00	6,00	14,00	20,00	16,00	18,00	10,00	2,00	Classé du plus élevé au moins élevé (le plus élevé = 20 points, le moins élevé = 4 point)
<b>Score total</b>		<b>20,0</b>	<b>12,0</b>	<b>8,0</b>	<b>4,0</b>	<b>6,0</b>	<b>14,0</b>	<b>20,0</b>	<b>16,0</b>	<b>18,0</b>	<b>10,0</b>	<b>2,0</b>	
	Classement	-	5	7	9	8	4	1	3	2	6	10	

## 6. Classement des corridors et résultats sur la base des critères

L'évaluation ci-dessus montre que le corridor Nord-Sud arrive en première position sur la base des critères relatifs aux facteurs économiques et de facilitation du commerce. Ce résultat s'explique par le fait que ce corridor desserve le plus grand nombre de pays, ainsi que par le volume qui y transite actuellement. Les corridors Nord et Dar es Salam arrivent ensuite, essentiellement en raison de leur volume de trafic, du nombre de pays qu'ils desservent et de l'état relativement bon de leurs infrastructures routières. Le corridor de Maputo obtient une très bonne note pour ses infrastructures routières, mais une faible note pour le nombre de pays enclavés qu'il dessert.

Le corridor Djibouti-Addis-Abeba obtient une note élevée grâce au volume qui transite en son sein, suivi du corridor de Beira, qui doit encore réaliser tout son potentiel (les distances avec les pays enclavés qu'il dessert étant plus courtes que les autres corridors). Le corridor Central, de même que le corridor Douala-N'djamena/Bangui, se positionnent en bas du classement en raison du volume plus faible transporté en les empruntant et de leur note relativement faible à l'évaluation des infrastructures routières par rapport à l'autre corridor. Enfin, le corridor Abidjan-Lagos ne dessert aucun pays enclavé, ce qui lui vaut son mauvais classement.

Le classement final est présenté ci-dessous au tableau 11.

Tableau 11: classement final des corridors

Classement	corridor	Note obtenue
1	Nord-Sud	80,0
2	Nord	73,5
3	Dar es Salam	59,5
4	Maputo	58
5	Djibouti	53,5
6	Beira	50
7	Central	48
8	Dakar-Bamako - Niamey	47,5
9	Abidjan - Lagos	41
10	Douala-N'Djamena-Bangui	30

## 7. *Recommandations*

D'un point de vue technique et sur la base des résultats ci-dessus, le consultant recommande de sélectionner le corridor Nord-Sud comme corridor intelligent pilote. Couvrant sept pays et seize frontières, il s'agit de l'un des corridors de transport les plus longs et les plus empruntés du continent africain.

Il existe toutefois des conditions préalables essentielles à remplir pour assurer la bonne conception et mise en œuvre d'un corridor intelligent pilote. Celles-ci ont été mises en lumière lors de la réunion du Comité de validation et également soulignées par le consultant. Ces conditions préalables sont les suivantes:

- a) existence d'une adhésion et d'un engagement des pays du corridor de transport en faveur de la conception et de la mise en œuvre d'un corridor intelligent pilote;
- b) garantie de la sûreté et de la sécurité des travaux dans les pays du corridor de transport, tant pour la conception que pour la mise en œuvre;
- c) présence d'une volonté et d'un engagement politiques concrets de la part des pays du corridor de transport (PCT) aux niveaux les plus élevés afin de mettre en œuvre les mesures de facilitation du commerce (FC) adoptées par l'OMC/les CER et de traiter les problèmes infrastructurels et de sécurité du corridor;
- d) identification d'une institution chef de file, comme un IGC, une CER ou un groupe/une commission de gestion commune des voies, afin de travailler avec le consultant sur la conception et la mise en œuvre du corridor intelligent pilote.

Tout manquement à l'une de ces conditions entraînera la disqualification du corridor, quelle que soit la note obtenue sur la base des critères. En effet, la conception et la mise en œuvre des activités du corridor intelligent ne peuvent avoir lieu sans l'adhésion et l'engagement des PCT, démontrés par la désignation de personnes ou d'institutions disposant de la capacité et du poids politique nécessaires pour faire avancer les choses.

## **8. Conclusions**

Le consultant commencera à travailler sur la conception et le calcul des coûts du corridor intelligent pilote en supposant qu'il s'agisse du corridor Nord-Sud. Toutefois, les travaux ne commenceront que lorsque le Comité de validation aura examiné les recommandations et les conditions préalables mentionnées ci-dessus.

## ANNEXE A: LISTE DES DOCUMENTS CONSULTÉS

Nom & auteur du document	Année
Postes frontières, postes de contrôle et commerce intra-africain : problèmes et solutions, GBAD	2012
Audit 2011 de la mise en œuvre des instruments douaniers régionaux de la SADC et des conventions internationales, AECOM international development pour USAID/le secrétariat de la SADC pour l’Afrique australe	2011
Étude sur le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) Africa’s infrastructure outlooks 2040, Sofreco & co, pour le NEPAD/AFDB et l’UA	2011
Corridor diagnostic study of the northern and central corridors of east Africa, Nathan Associates Inc., pour la Communauté de l’Afrique de l’Est (CAE)	2011
State of infrastructure in east Africa, BAD	2013
SADC regional infrastructure development master plan transport sector plan, Aurecon pour la SADC	2012
North – south corridor networks road conditions as of December 2012, Mandalagis pour Trademark Southern Africa	2013
Summary of cargo handled at ports of South Africa January - December 2015, Autorité Transnet des Ports Nationaux	2014
The competitiveness of ports in emerging markets The case of Durban, South Africa, Forum international des transports	2013
Africa transport infrastructure planning, Transnet soc ltd	2015
EAC railways sector enhancement project – working paper: traffic analysis, CPCS, préparé pour le secrétariat de la Communauté de l’Afrique de l’Est	2014
Impact assessment of the northern corridor performance improvement activities, CPCS, préparé pour l’Autorité de coordination de transit et de transport du corridor Nord (ACTTCN)	2015
Master plan on logistics in northern economic corridor - progress report no.1 Executive summary, NipponKoei co., ltd et co, pour la Japan International Corporation Agency (JICA)	2015
Plan directeur des infrastructures du corridor Nord, Louis Berger, préparé pour l’Autorité de coordination du transport de transit du corridor Nord	2011
Quarterly port community charter report - northern corridor performance dashboard outline July- September 2015, préparé par le Secrétariat du corridor Nord	2015
Site web de Northern Corridor Integration Projects sur le territoire douanier unique	S.O.
The northern corridor trade and transport facilitation study on improving the use of COMESA facilitation instruments and strengthening the northern corridor stakeholders forum/national trade facilitation committees final report, POHL consulting and associates; Préparé pour le secrétariat permanent de l’Autorité de coordination de transit et de transport du corridor Nord (ACTTCN)	2014
Border crossing monitoring along northern corridor, préparé par le SSATP	2013
Transport observatory report northern corridor transit and transport coordination authority, préparé par l’Autorité de coordination de transit et de transport du corridor Nord (ACTTCN)	2015
2007 update survey of non tariff barriers to trade: Mozambique, Imani Development International (Ltd) pour le Programme régional de facilitation	2007

Nom & auteur du document	Année
du commerce	
Port of Beira statistics, Cornelder de Moçambique	2015
Porto of Beira profile & directory, Cornelder de Moçambique s.a.	2016
Transport observatory annual report 2015, Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central	2016
Présentation du rapport d'étude sur le plan stratégique 2017-2021 de l'autorité du corridor de Djibouti, Gilbert m Maeti, consultant	2016
Competitiveness of Maputo as a Regional port, draft final version, Ecorys, pour le ministère des Transports et des communications de la République de Mozambique/la Banque mondiale	2008
What drives regional economic integration? Lessons from the Maputo Development corridor and the north-south corridor, Centre européen de gestion des politiques de développement	2014
2007 update survey of non-tariff barriers to trade: Mozambique – final report, Imani Development International ltd, pour le Programme régional de facilitation du commerce	2007
Reviving trade routes: evidence from the Maputo corridor, SSATP	2014
Rapport annuel et comptes pour l'exercice arrêté au 30 juin 2014, autorité portuaire de Tanzanie	2014
Deuxième forum de dialogue public-privé sur les projets d'infrastructure, 2e session en groupes , présentation sur le développement du port de Dar es Salam, Ntandumathayo, directeur de la planification stratégique, autorité portuaire de Tanzanie (TPA), George Wolf, directeur principal , Trademark East Africa	2015
24e rapport de l'UEMOA sur la gouvernance des routes - résultats de l'enquête pour le deuxième trimestre 2013, Borderless /CILS	2013
Assessment of the road condition along the Abidjan-Lagos corridor in line with the international roughness index (IRI) for 2014 – final report, Organisation du corridor Abidjan-Lagos (ALCO)	2014
Logistics cost study of transport Corridors in central and west Africa Draft final, Nathan Associates Inc., pour la Banque mondiale	2013
Projet de facilitation du commerce et du transport sur le corridor Abidjan-Lagos (PFCTAL), rapport de l'an 5 – rapport final, organisation du corridor Abidjan-Lagos	2015
Données de mars 2016 sur l'autoroute transafricaine , source inconnue	2016
Rapport statistiques 2013 synthèse, port autonome de Dakar	2013
La mise en œuvre du transit routier inter-état dans l'espace UEMOA: le cas du corridor Dakar Bamako présentation Mr. Birame SidyKane, inspecteur des douanes, direction générale des douanes Dakar, Sénégal	2013
Ouagadougou–Bamako transport corridor logistics analysis using fastpath, Nathan Associates inc., soumis à l'examen de l'Agence des États-Unis pour le développement international (USAID)	2012
Répartition du trafic port en transit 2014, port autonome de Douala	2014
Évolution et comparatif du trafic entre 2011 - 2014, port autonome de Douala	2014
Programme de facilitation des transports et transit en zone CEMAC et à la CEEAC, Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale, département des Infrastructures et du Développement Durable	S.O.

## ANNEXE B: LISTE DES ORGANISATIONS CONTACTÉES/VISITÉES

Nom	Position	Organisation	Ville & Pays	Méthode de communication	Date
M. Lucky Mthethwa	Directeur des comptes	Transnet – Autorité des Ports Nationaux	Durban, Afrique du Sud	Visite sur place	Mars 016
Albertina Sawoni	Responsable senior de la conformité	SARS (douanes)	Durban, Afrique du Sud	Visite sur place	Mars 016
Arnaldo Manjate	Directeur de l'ingénierie	CFM (Rail et ports)	Maputo, Mozambique	Visite sur place	Avril 2016
Abdul Hassan Magide	Conseiller technique auprès du conseil d'administration	CFM (Rail et ports)	Maputo, Mozambique	Visite sur place	Avril 2016
Gaspar Floniquela	Premier secrétaire	Chambre de commerce du Mozambique	Maputo, Mozambique	Visite sur place	Avril 2016
Lucrecis Langa	Responsable de la communication	Chambre de commerce du Mozambique	Maputo, Mozambique	Visite sur place	Avril 2016
Armindo Monteiro	Économiste	Chambre de commerce du Mozambique	Maputo, Mozambique	Visite sur place	Avril 2016
M. Defacos	Premier secrétaire	Directeur des douanes	Maputo, Mozambique	Visite sur place	Avril 2016
Jan Laurens de Vries	Directeur commercial	Cornelder/Port de Beira	Beira, Mozambique	Visite sur place	Avril 2016
Anselmo Guila	Directeur des opérations	Cornelder/Port de Beira	Mozambique	Visite sur place	Avril 2016
Peter Massi	Directeur exécutif	Secrétariat du corridor de Dar es Salam	Corridor de Dar es Salam	E-mail	Avril 2016
Rukia D. Shante	Secrétaire exécutive	Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency	Corridor central	E-mail	Avril 2016
Nozipho P. Mdawe	Secrétaire général	Port Management Association of Eastern and Southern Africa (PMAESA)	Dar es Salam & corridor central	E-mail	Avril 2016
Edy K.ANTHONY	Spécialiste en Transport	Corridor SIDA	Corridor Lagos-Abidjan	E-mail	Avril 2016
Dominique NGASSAKI	Chef de Service des Infrastructures	Commission de la CEMAC	Corridor Douala-N'Djamena/Bangui	E-mail	Avril 2016
Philip Wyllie	Consultant en transport régional auprès de la SAAFF	The South African Association of Freight Forwarders	Corridor Nord-Sud	E-mail	Avril 2016

<b>Nom</b>	<b>Position</b>	<b>Organisation</b>	<b>Ville &amp; Pays</b>	<b>Méthod e de commun ication</b>	<b>Date</b>
MM. Appiah & Maliki	Infrastructures et sécurité routières	CEDEAO	Corridor Dakar-Niamey	E-mail	Avril 2016