



**Autorité de Coordination de  
Transit et de Transport  
du Corridor Nord**



# **RAPPORT DE L'ENQUETE AU DEPOT POUR CONTENEURS DE NAIVASHA**

**NOVEMBRE 2020**



*Le dépôt intérieur pour conteneurs de Naivasha est situé à 35 km de la ville de Narok et à 15 km de la ville de Mai Mahiu. Il est aussi à 2,5 km de la route Mai Mahiu - Narok.*



*Certaines des Parties prenantes qui se sont vu attribuer des bureaux au dépôt pour conteneurs de Naivasha n'ont pas encore déployé leur personnel pour y travailler.*

# **RAPPORT DE L'ENQUETE AU DEPOT POUR CONTENEURS DE NAIVASHA**

**NOVEMBRE 2020**

## TABLE DES MATIÈRES

---

Abbréviations.....	2
Avant-propos.....	4
Remerciements.....	5
I. Contexte.....	6
II. Objectif de l'enquête.....	7
III. Portée et méthodologie de l'enquête .....	7
IV. Informations et Processus opérationnels au dépôt pour conteneurs de Naivasha.....	7
V. Observations de l'enquête et impact du chemin de fer standard en général.....	14
VI. Recommandations et voie à suivre.....	20
VII. Matrice de mise en oeuvre.....	22

## ABBREVIATIONS

---

<b>SYDONIA</b>	Système Douanier Automatisé
<b>CCIC</b>	Société Chinoise de Certification et d'Inspection
<b>COMESA</b>	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
<b>COVID-19</b>	Maladie à Corona Virus– 19 / 2019 nouveau coronavirus
<b>DGDA</b>	Direction Générale des Douanes Et Accises
<b>RDC</b>	République Démocratique du Congo
<b>EAC</b>	Communauté de l'Afrique de l'Est
<b>KEBS</b>	Bureau de Normalisation du Kenya
<b>KeNHA</b>	Autorité des Routes Nationales du Kenya
<b>KEPSA</b>	Alliance du Secteur privé du Kenya
<b>KNPS</b>	Service de Police nationale du Kenya
<b>KMA</b>	Autorité Maritime du Kenya
<b>KPA</b>	Office Kenyan des Ports
<b>KR</b>	Chemin de fer du Kenya
<b>KRA</b>	Office Kenyan des Recettes
<b>KWATOS</b>	Système Automatisé des Opérations de Terminal de Kilindini
<b>MGR</b>	Chemin de fer à Ecartement Métrique
<b>MMI</b>	Gestion d'informations sur les Manifestes
<b>MSA</b>	Mombasa
<b>ACTTCN</b>	Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord
<b>NRB</b>	Nairobi
<b>NSA</b>	Naivasha
<b>OBR</b>	Office Burundais des Recettes

<b>PVoC</b>	Verification préalable de conformité aux normes
<b>R-ECTS</b>	Système Electronique Régional de Surveillance des Cargaisons
<b>RRA</b>	Office des Recettes du Rwanda
<b>TDU</b>	Territoire Douanier Unique
<b>SOPs - PON</b>	Procédures d'opération normalisées
<b>SSNRA</b>	Office Nationale des Recettes du Soudan du Sud
<b>T1</b>	Document de transit intérieur, pour les marchandises destinées à l'entreposage, généré par SYDONIA
<b>T810</b>	Déclaration du moyen de transport relative aux navires entrants /Manifeste
<b>T812</b>	Déclaration de transit routier Road /Manifeste
<b>TBL</b>	Connaissance direct
<b>TEU</b>	Unité Equivalente au Conteneur de Vingt Pieds
<b>URA</b>	Autorité des Recettes de l'Ouganda
<b>USD</b>	Dollar Américain

Le Dépôt pour conteneurs de Naivasha est stratégiquement situé pour desservir les pays enclavés d'Afrique de l'Est que sont le Burundi, la RDC, le Kenya, le Rwanda, le Soudan du Sud et l'Ouganda en utilisant le port de Mombasa. Le dépôt fait partie du système de transport du Corridor Nord et est connecté au nouveau Chemin de Fer à Ecartement Standard au Kenya.

Le développement du dépôt visait à desservir les pays sans littoral de l'Afrique de l'Est en les rapprochant du Port de Mombasa des pays de transit, ce qui réduirait le temps et le coût des affaires pour les utilisateurs. Le dépôt est également situé au centre du projet de parc industriel de Naivasha avec de vastes terres réservées par le Gouvernement de la République du Kenya à l'investissement du secteur privé.

La mise en œuvre du chemin de fer standard et de ses infrastructures habilitantes telles que le port et les dépôts intérieurs pour conteneurs a apporté des gains dans le commerce et le transport le long du Corridor Nord, tel que le montre l'amélioration des performances des indicateurs de performance clés dont le suivi est effectué à travers l'Observatoire de Transport du Corridor Nord.

Les opérations de transport des marchandises au dépôt pour conteneurs de Naivasha ont débuté en mai 2020, en raison de son potentiel de réduire le temps et le coût des affaires. Il était prévu que le dépôt attire de nombreux utilisateurs, mais cela n'a pas été le cas. Sur un certain nombre de forums, les Parties prenantes ont signalé être confrontées à des défis qui pourraient affecter l'attractivité de l'utilisation du dépôt pour conteneurs de Naivasha et du CHEMIN DE FER STANDARD. L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) a mené une enquête sur le Dépôt pour conteneurs de Naivasha pour identifier les problèmes affectant les opérations et l'attractivité du dépôt pour les expéditeurs afin de permettre aux Parties responsables de les résoudre.

Je profite de cette occasion pour vous présenter le rapport de l'enquête menée sur le dépôt de Naivasha. Nous espérons que ce rapport vous donnera un aperçu des opérations au dépôt de Naivasha. Nous sommes d'avis que la mise en œuvre des recommandations contenues dans ce rapport ira de pair avec l'amélioration des opérations au dit dépôt et de son utilisation par les expéditeurs.

Omae Nyarandi  
Secrétaire Exécutif de l'ACTTCN

## REMERCIEMENT

---

*Le Secrétariat de l'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) tient à exprimer ses sincères remerciements aux Parties prenantes opérant au dépôt de Naivasha pour leur temps précieux qu'elles ont consacré à rencontrer l'équipe de l'enquête.*

*Le Secrétariat saisit cette occasion pour remercier l'Alliance du Secteur privé au Kenya (KEPSA) d'avoir partagé ses conclusions sur l'étude qu'elle a menée au dépôt de Naivasha, ce qui a permis de mieux appréhender les questions qui doivent être abordées pour améliorer les opérations au dépôt.*

*Le Secrétariat remercie également les parties prenantes des six États membres du Corridor Nord et les partenaires de développement qui ont participé à l'atelier virtuel pour valider le rapport de l'enquête. Une reconnaissance particulière va au personnel de KPA, Kenya Railways et KRA pour l'organisation de nos réunions et pour la visite guidée des installations au dépôt de Naivasha.*

*Le Secrétariat adresse ses remerciements aux Parties prenantes des six États membres du Corridor Nord et aux partenaires au développement qui ont participé à l'atelier virtuel de validation du présent rapport de l'enquête.*

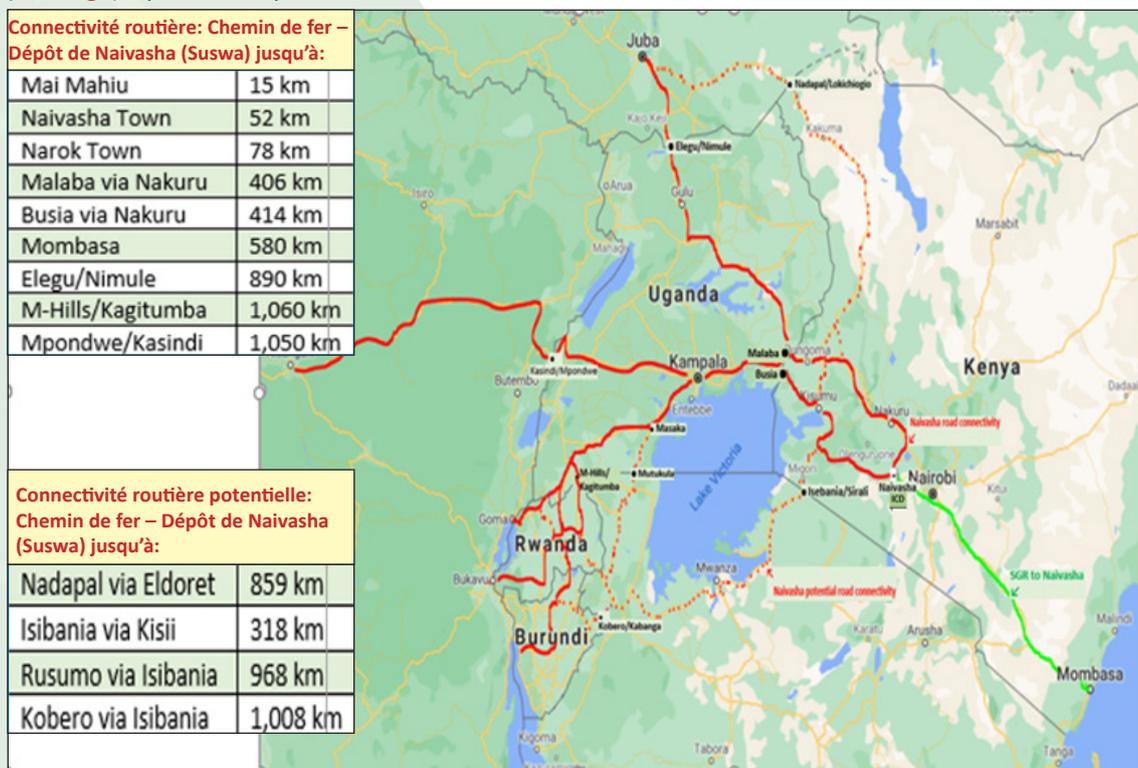
*Nos remerciements tout particuliers vont au personnel de l'Autorité des Ports du Kenya (KPA), la Compagnie de Chemins de fer du Kenya (Kenya Railways) et à l'Autorité des Recettes du Kenya (KRA) pour l'organisation de nos réunions et pour la visite guidée des installations au dépôt de Naivasha.*

*Le Secrétariat de l'ACTTCN*

## I. CONTEXTE

1. Le Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Naivasha est stratégiquement situé au cœur du parc industriel proposé à Naivasha. Il fait partie de l'infrastructure de transport du Corridor Nord reliant les Etats membres du Burundi, RDC, Kenya, du Rwanda, Soudan du Sud et de l'Ouganda au Port maritime de Mombasa. Les opérations de transport des marchandises vers le dépôt de Naivasha ont été lancées en décembre 2019 après l'achèvement de la construction de la phase 2A de la ligne de Chemin de fer à Ecartement Standard au Kenya. Le dépôt de Naivasha est desservi par le chemin de fer standard nouvellement construit, qui va actuellement de Mombasa à Naivasha via Nairobi, ainsi que par le réseau routier.
2. Le dépôt fait partie de la logistique du chemin de fer à écartement standard et est l'une des installations développées pour stimuler la facilitation du commerce et des transports le long du Corridor Nord. Le dépôt rapproche le port de Mombasa à ses utilisateurs se trouvant dans l'arrière-pays de l'Afrique de l'Est dans le but de réduire le temps et le coût du transport des marchandises à partir et à destination du Port de Mombasa. aimed at reducing time and cost of transportation of cargo to and from the Port.

Carte illustrant la connectivité du chemin de fer à écartement standard (en vert) et de la voie routière (en rouge) à partir du dépôt de Naivasha



3. Les Parties prenantes du Corridor Nord qui utilisent le dépôt de Naivasha ont signalé, au cours des réunions virtuelles des Parties prenantes sur la facilitation du commerce et de transport organisées par le Secrétariat du Corridor Nord, qu'elles étaient confrontées à certains défis qui devaient être relevés.
4. Les Organes Directeurs du Corridor Nord, lors de leur session de juillet 2020, ont instruit le Secrétariat de mener une enquête sur le dépôt intérieur pour conteneurs de Naivasha et d'examiner son potentiel dans la réduction du coût des activités commerciales le long du Corridor Nord. Le rapport de l'enquête devrait servir de base pour engager les Parties prenantes concernées à relever les défis identifiés afin d'exploiter son potentiel au service de la région de l'Afrique de l'Est et d Central.

## II. OBJECTIF DE L'ENQUETE

5. L'objectif de l'enquête était, d'une manière générale, d'obtenir des informations sur l'infrastructure et l'état des opérations de au dépôt de Naivasha, les défis rencontrés et les recommandations pour y faire face.

## III. PORTEE ET METHODOLOGIE DE L'ENQUETE

6. L'enquête a porté sur une visite des infrastructures au dépôt de Naivasha et du réseau de transport permettant sa connexion, les processus administratifs des Parties prenantes des secteurs public et privé opérant au dépôt de Naivasha. Il a également couvert une analyse documentaire, des discussions et des entretiens avec les Parties prenantes des secteurs public et privé oeuvrant au dépôt de Naivasha.
7. Les Parties prenantes impliquées rencontrées au cours de l'enquête comprenaient l'Autorité des Ports du Kenya, La Compagnie de Gestion du Chemin de fer du Kenya (Kenya Railways), l'Autorité des Recette du Kenya, l'Autorité des Recette de l'Ouganda, le Bureau de Normalisation du Kenya, autorités sanitaires portuaires du Kenya, Service de Police Nationale du Kenya, les agents de dédouanement ou de transitaires, les Transporteurs routiers et l'Alliance du Secteur Privé du Kenya.
8. L'enquête a été menée par une équipe de trois fonctionnaires du Secrétariat, du Programme Douanes et de Facilitation du commerce et du Programme de Politique et Planification de Transport, du 18 au 20 novembre 2020.
9. L'équipe a formulé des observations pour ce qui est de l'état des infrastructures au dépôt de Naivasha, procédé à la cartographie des principaux processus opérationnels au dépôt et tenu des discussions et des entretiens avec les Parties prenantes oeuvrant au dépôt. L'équipe a également organisé une séance plénière avec toutes les Parties prenantes basées au dépôt pour partager les conclusions de l'enquête et offrir une opportunité aux Parties prenantes de contribuer aux recommandations pour relever les défis identifiés. L'équipe a tenu une réunion avec KEPSA, qui a également mené une étude similaire sur le dépôt pour conteneurs de Naivasha et a partagé ses conclusions.

## IV. INFORMATIONS SUR LE DEPOT INTERIEUR POUR CONTENEURS DE NAIVASHA ET PROCESSUS OPERATIONNELS

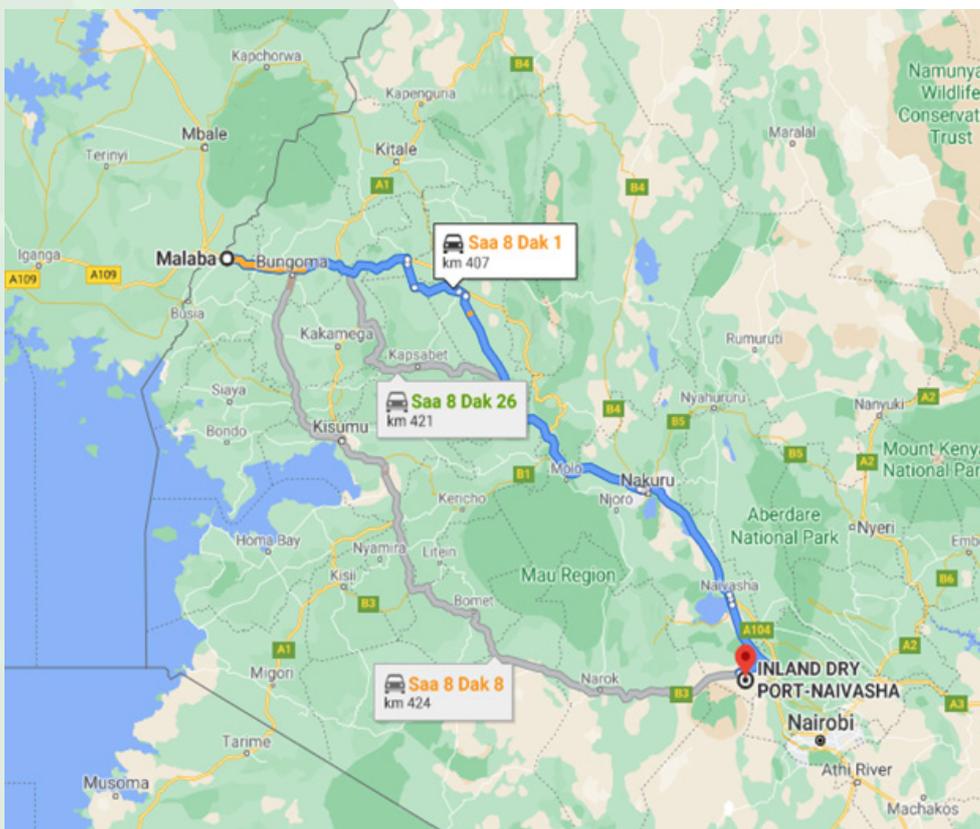


*Ci-dessus: Vue aérienne du dépôt intérieur pour conteneurs de Naivasha. A proximité du dépôt, à droite, se trouve la ligne de chemin de fer à voie standard reliant la station de chemin de fer standard de Nairobi à la station de passagers du chemin de fer standard Suswa-Naivasha. Sur la gauche du dépôt se trouve un terrain réservé par le Gouvernement de la République du Kenya pour que les Etats membres de la région pour y aménager des stations de fret et des terrains destinés au développement d'un parc d'activités par le secteur privé.*

## A. Informations sur le dépôt intérieur pour conteneurs de Naivasha

10. Le Secrétariat de l'ACTTCN a produit un projet de rapport de l'enquête, qui a été présenté aux Parties prenantes, discuté et validé par les délégués des Etats membres lors d'un atelier tenu virtuellement en date du 2 mars 2021.
11. Les faits saillants sur le dépôt de Naivasha sont repris ci-après:
  - La zone désignée pour le dépôt intérieur pour conteneurs de Naivasha est de 40,46 hectares.
  - La capacité du parc pour conteneurs est de 4000 EVP (au moment de l'enquête, le taux d'occupation était d'environ 14%)
  - 404,68 hectares de terres adjacents au dépôt de Naivasha ont été désignés pour l'aménagement d'une zone économique / parc industriel et 20,23 hectares réservées aux pays de destinations pour l'aménagement des aires pour marchandises.
  - La connectivité de la ligne de chemin de fer métrique du dépôt à la ligne existante de Naivasha - Nairobi est d'une longueur de 24,5 km; elle est en cours de construction et sera bientôt achevée.
  - Le dépôt se trouve à 35 km de la ville de Narok et à 15 km de la ville de Mai Mahiu, et à 2,5 km de l'autoroute Mai Mahiu Narok.

### Connectivité routière du dépôt de Naivasha aux villes clés de l'Afrique de l'Est



- Le dépôt a commencé ses opérations de transport de marchandises commerciales en mai 2020.
- Le dépôt dispose de 4 grues d'entassement et de 7 tracteurs de manœuvre.
- La zone actuelle réservée au chargement des camions a une capacité d'environ 150 camions, mais elle n'est pas encore asphaltée.
- Le nombre de trains acheminés vers le dépôt dépend des volumes de cargaison disponibles pour le transport. Auparavant, deux trains de 100 EVP s'y rendaient par semaine, mais actuellement, les volumes sont en baisse.
- Le dépôt de Naivasha rapproche le Port de Mombasa de l'arrière-pays de plus de 500 km, et offre une bonne connectivité routière vers les pays voisins.
- Au moment de la visite, les heures d'ouverture étaient de 08h00 à 23h00; KPA était en mesure de fonctionner 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, mais cela dépendait de KRA et d'autres Parties prenantes.

- La majeure partie des cargaisons manutentionnées par le dépôt de Naivasha est constituée de matières premières. Environ 80% du fret manutentionné à Naivasha est actuellement destiné à l'Ouganda.
- The bulk of cargo handled by Naivasha ICD is raw materials. About 80% of cargo handled at Naivasha is currently destined for Uganda.



*Guichet Unique au dépôt de Naivasha: Certaines des Parties prenantes, même celles qui ont des bureaux au dépôt, n'ont pas encore déployé leur personnel pour y travailler.*

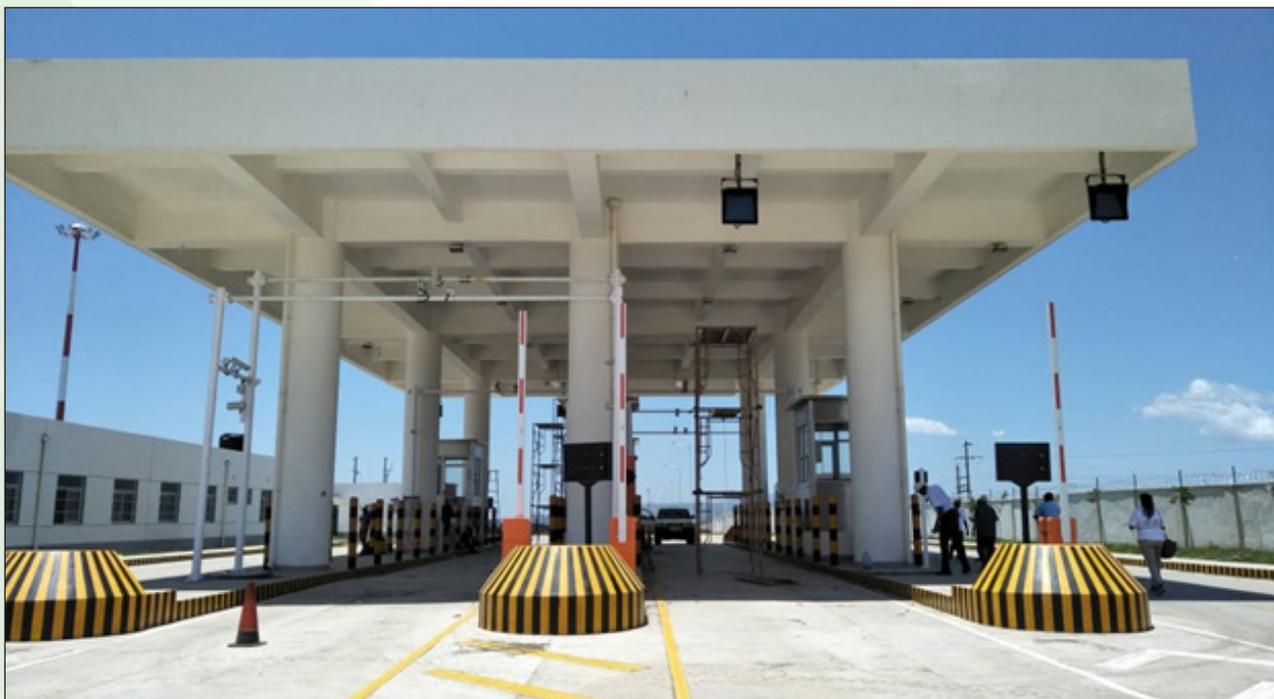
12. The ICD is currently constrained to clear local cargo and exports in transit through Mombasa due to infrastructure challenges; the ICD lacks a verification bay, warehouse, scanner and weighbridge.
13. Other infrastructure challenges include lack of office space for trade facilitation logistics service providers such as freight forwarders and financial service providers. There is also inadequate space for the regulatory agencies. Inadequate sanitary facilities and restaurants, transport services to the nearest towns are also a challenge.

## **B. Processus de prise en charge des marchandises au dépôt de Naivasha**

### **Prise en charge des importations**

14. Pour que les marchandises importées par le port de Mombasa puissent être pris en charge au dépôt de Naivasha, il y a deux scénarios que l'importateur peut utiliser:
  - L'importateur consigne sa cargaison d'origine sur **un connaissance direct** - Naivasha (TBL-Naivasha), auquel cas le coût d'expédition de la cargaison de l'origine à Naivasha comprend le coût du transport par chemin de fer standard de Mombasa à Naivasha. La compagnie maritime livre la cargaison à Naivasha et l'importateur renvoie le conteneur vide à la compagnie maritime de Naivasha
  - L'importateur consigne sa cargaison sur **l'acheminement par le chargeur**.
  - Dans le cas de l'acheminement par le chargeur, l'importateur doit désigner la cargaison à expédier par chemin de fer standard à Naivasha, cela est via un e-mail envoyé à l'Autorité des Ports du Kenya (KPA) et la Compagnie de Chemin de fer du Kenya, et l'importateur prend en charge le coût du transport par chemin de fer standard jusqu'à Naivasha séparément. Actuellement, KPA perçoit les frais de transport par chemin de fer standard pour le compte de KRC. L'importateur est également responsable du retour du conteneur vide aux compagnies maritimes de Mombasa, même lorsque le conteneur vide est déposé à Naivasha pour être renvoyé à Mombasa par CHEMIN DE FER STANDARD.

15. Au moment du déchargement des cargaisons / conteneurs désignés pour le dépôt de Naivasha au Port de Mombasa, la cargaison est réservée pour le prochain train disponible et acheminée à Naivasha pour le dédouanement; elle est remise à l'importateur en cas de cargaison domestique et autorisée pour transit en cas de cargaison vers les pays voisins.



*Porte d'entrée/sortie du dépôt de Naivasha: Il faut avoir un laissez-passer délivré par KPA pour pouvoir entrer au dépôt. Au moment de la visite il fallait aller à Nairobi ou Mombasa pour pouvoir obtenir le laissez-passer. Les chauffeurs qui devaient choisir les cargaisons à cette installation et les agents de dédouanement ont fait face au défi d'obtenir des laissez-passer. Cependant, KPA procédait à l'autorisation de ses Parties prenantes de demander et d'obtenir des laissez-passer à partir du dépôt pour conteneurs de Naivasha.*

16. Il sied de noter que les procédures de dédouanement aux douanes et aux autres agences de normalisation sont les mêmes, tout comme pour les marchandises dédouanées à Mombasa ou au dépôt de Nairobi.

### Résumé des étapes du processus de dédouanement des marchandises importées.

- L'importateur / agent écrit à KPA pour l'informer des conteneurs à transporter de Mombasa au dépôt de Naivasha (actuellement par e-mail)
- KPC utilise le prochain train pour le dépôt de Naivasha.
- Une fois au dépôt de Naivasha, le processus de dédouanement normal des marchandises domestiques est utilisé, et pour les marchandises à destination des pays voisins, le processus de dédouanement sous Territoire Douanier Unique (TDU) normal est utilisé. Les marchandises destinées aux pays qui n'utilisent pas le cadre du TDU sont dédouanées dans le cadre du processus normal de dédouanement du transit de KRA.
- Dans le cas du transit, les autorités des recettes des pays de destination (URA, RRA et OBR) génèrent le modèle T1 pour les marchandises en transit destinées à l'entreposage ou une note de sortie pour les marchandises acquittées de taxes afin de déclencher l'autorisation des marchandises par KRA pour voyager vers leur destination. (Dans ce document, les marchandises dites en transit sont des marchandises dont les droits de douane ne sont pas acquittés au point d'importation, dans le cadre du TDU, qui sont déclarées selon le régime d'entrepôt).
- Les Douanes (URA / RRA / OBR) suppriment les retenues douanières sur les marchandises dans le système pour permettre l'évaluation et le paiement des redevances à KPA. Après paiement des redevances, KPA émet à l'intention de l'importateur / Agent une autorisation de ramassage de la cargaison.

- En cas de marchandises dédouanées dans le cadre du TDU, l'agent en douane présente le modèle T1 ou une note de sortie à KRA.
- KRA vérifie si le document a migré de SYDONIA d'URA / RRA / OBR vers le système MMI de KRA et vérifie si aucun loyer d'entrepôt douanier n'est à payer.
- KRA appose le cachet sur le modèle T1 / Note de sortie et le remet à l'agent pour permettre au camion qui prendra les marchandises d'entrer au dépôt.
- Les cargaisons qui ne sont pas dédouanées sous TDU, par exemple celles à destination de la RDC et du Soudan du Sud, sont déclarées en utilisant le système SIMBA de KRA. Les importateurs / agents en douane présentent le T810 et T812 pour la prise en charge de la cargaison au dépôt.
- KRA vérifie le camion pour la validité de la licence de transit avant de l'autoriser d'entrer au dépôt pour être chargé.
- KPA procède au chargement de la cargaison sur le camion
- Les camions font la queue à la porte de sortie
- KRA attaché/active les scellés RECTS sur le camion ; active le scellé dans le système R-ECTS : le numéro du conteneur, le numéro du camion et les coordonnées du conducteur sont saisis dans le système R-ECTS.
- KRA génère un ordre de mainlevée (modèle C2) pour que les marchandises continuent leur transit.
- Il convient de noter qu'avant que KRA autorise le camion à procéder vers sa destination, elle confirme :
- Le scellé R-ECTS est correctement activé et reflété dans le serveur / système R-ECTS, une fois activé, à partir du système, on peut voir l'heure et l'emplacement du camion / de la cargaison.
- Il n'y a pas de disparité entre le scellé de l'expéditeur sur le conteneur et celui déclaré, ceux-ci sont vérifiés par rapport au connaissement et au modèle T1 ou à la note de sortie.

17. A l'heure actuelle, le dépôt de Naivasha ne manutentionne que des marchandises conteneurisées. Cependant, il a été signalé que le décapage des conteneurs peut être fait à Naivasha.

18. On peut déposer, à travers le site Web de KPA, une demande d'une note de ramassage de conteneur ou un pré-avis de ramassage de conteneur. Le site Web dispose également d'un outil d'aide où des informations sont partagées pour faire le suivi du mouvement des marchandises.

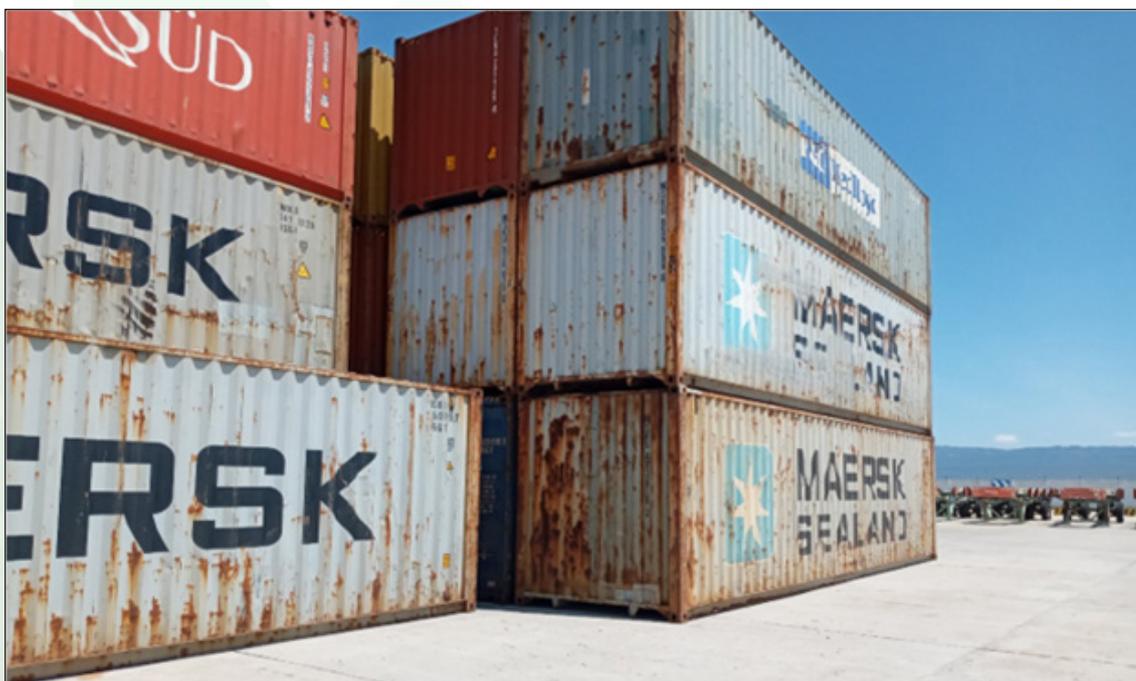
### Dédouanement des exportations:

19. Dans le cas des exportations locales du Kenya vers l'étranger, le processus de dédouanement normal pour les exportations est effectué par l'Agent avant que la cargaison ne soit amenée au dépôt pour être transportée par chemin de fer standard à Mombasa.

### Résumé des étapes de traitement des marchandises à l'exportation au dépôt de Naivasha

Transit exports from the neighbouring countries cleared under the SCT framework follow the process below:

- Le chauffeur / l'agent présente le modèle T1 à l'agent de KRA au poste frontière douanier d'entrée au Kenya, qui génère le modèle C2 pour permettre à la cargaison de poursuivre son voyage de transit au Kenya. (le modèle T1 est généré par les offices des recettes d'où provient la cargaison - URA / RRA / OBR)
- A l'arrivée au dépôt de Naivasha, le chauffeur / agent présente le modèle C2 à l'Agent de KRA qui vérifie dans le système douanier pour la certification et, si le document est authentique, appose un tampon sur le modèle C2 et autorise l'entrée du camion.
- L'agent de KPA vérifie si les informations; le numéro du camion, le numéro du conteneur, le chauffeur et les numéros de scellés sont les mêmes que ceux déclarés sur les documents douaniers avant d'autoriser le déchargement du conteneur d'exportation dans le dépôt pour attendre le prochain train à destination de Mombasa.



*Ci-dessus: Les exportations entreposées au dépôt de Naivasha en attente d'être transportée vers Mombasa. Il a été observé que malgré les exigences des compagnies maritimes pour garantir le retour des conteneurs vides, ce que la plupart des commerçants rapportent comme étant élevées, la plupart des conteneurs reçus dans les ports de notre région sont anciens et ne conviennent pas au transport de certaines exportations.*

### **Autorité sanitaire portuaire au dépôt de Naivasha**

20. Le rôle de l'Autorité sanitaire portuaire est d'autoriser les cargaisons (denrées alimentaires) et l'application actuelle des mesures de confinement du COVID-19.

21. Dans l'exercice de ses responsabilités, l'Autorité sanitaire portuaire s'assure de :

- Vérifications de l'assainissement de l'installation et des blocs sanitaires (*actuellement, le dépôt dispose de 5 toilettes pour hommes et 3 pour femmes, qui sont insuffisantes pour desservir les utilisateurs de l'installation. De plus, les chauffeurs ne disposent pas d'un bloc d'ablution*).
- Vérifier la qualité des aliments, le type d'aliments et les exigences en matière de fumigation. L'Autorité sanitaire portuaire certifie également les manipulateurs d'aliments dans l'installation pour éviter la transmission de maladies transmissibles.
- Certains pays demandent que leur cargaison soit inspectée avant d'être; il incombe à l'Autorité sanitaire portuaire de vérifier que cela a été fait.
- Faire le suivi de la gestion des déchets solides et liquides (bio-digesteur pour déchets solides).

22. Pour le cas de l'application des mesures d'endiguement du COVID-19, il existe un laboratoire d'analyse pour la collecte d'échantillons, établi à Mai Mahiu. Sa capacité est de 200 échantillons par jour, les certificats des résultats des tests de COVID-19 les prennent 2 à 3 jours. Il y a des tests de masse pour le COVID-19 effectués sur tous les membres du personnel/Parties prenantes travaillant au dépôt, une fois par mois.

23. Plusieurs défis y sont observés : absence d'approvisionnement en eau ni en eau de forage ou par le réseau national de distribution. L'installation est approvisionnée en eau par des camions-citernes. Il y a manque d'installations sanitaires pour le personnel et les utilisateurs du dépôt.

## Bureau Kenyan de Normalisation - KEBS



*Guichet Unique au dépôt de Naivasha: Certains organismes, en particulier les agences de normalisation, ne sont pas en mesure d'effectuer leur travail au dépôt en raison du manque d'infrastructure et d'équipement nécessaire pour effectuer l'examen / l'inspection des cargaisons.*

24. Le Bureau de Normalisation du Kenya (KEBS) a mis sur pied un programme de vérification préalable de la conformité aux normes (PVoC) dans le cadre duquel les importateurs sont censés faire inspecter leurs marchandises par des sociétés avant leur expédition au Kenya. Les agents désignés par le gouvernement du Kenya pour effectuer une inspection avant expédition sont Bureau Veritas, SGS, Intertek, Cotecna et CCIC. Les agents ont été affectés par KEBS à des zones / pays particuliers dans lesquels ils peuvent effectuer une inspection pour le compte de KEBS. La répartition des pays et de leurs Agents PVoC respectifs peut être obtenu sur le site Web de KEBS.

- Le commerçant / Agent dépose des documents auprès de KEBS via le système électronique de guichet unique
- L'inspection ciblée est effectuée par KEBS sur base des profils de risques, en collaboration avec KPA et KRA.
- Une fois l'inspection terminée, les informations sont téléchargées dans le système par KEBS.
- Cinq (5) Agents de KEBS ont été déployés au dépôt de Naivasha. Cependant, pour le moment, KEBS n'intervient pas dans la prise en charge des marchandises en raison du manque d'installations nécessaires pour effectuer des inspections comme le poste de vérification ou l'entrepôt. Les fonctionnaires déployés pour travailler au dépôt de Naivasha oeuvrent à Nakuru.
- Les documents qui doivent être téléchargés dans le système par le commerçant / agent: la déclaration en douane, le connaissement, le certificat de conformité s'il n'y a pas de PVoC à effectuer, tel que dans le cas de la médecine

## Service de la Police Nationale du Kenya - KNPS

25. Le rôle du Service de la Police Nationale du Kenya au dépôt de Naivasha est d'assurer la sécurité du dépôt et de ses utilisateurs. La Police assure la sécurité aux portes du dépôt, fait la patrouille du dépôt et de la zone autour, sécurise les camions et les chauffeurs.

26. En cas d'altération de la cargaison, elle est signalée au poste de police situé au dépôt ; un rapport de la police, numéro, est donné à titre de référence; la police visite les lieux.

27. Les défis observés comprennent les conducteurs qui ne se conforment pas aux mesures d'endiguement du COVID-19, dont le port de masques faciaux et la distanciation sociale. D'autre part, les camionneurs sont confrontés à des défis en cas d'accidents et de panne de leurs camions le long des routes. Les transporteurs ont signalé qu'il était difficile de convaincre la police de sécuriser leurs véhicules. En outre, les transporteurs ont signalé que certains agents de Police ne reconnaissent pas les certificats d'assurance automobile du COMESA s'ils ne sont pas obtenus d'une compagnie enregistrée au Kenya.

## V. OBSERVATIONS DE L'ENQUETE ET IMPACT DU CHEMIN DE FER STANDARD EN GENERAL

28. L'équipe d'enquête a relevé plusieurs problèmes susceptibles d'avoir une incidence sur l'utilisation du dépôt de Naivasha. Ils sont classés en quatre catégories telles que repris ci-dessous :

### a) Lacunes en matière d'infrastructures:

29. Au cours de l'enquête, il a été observé qu'il existe des lacunes en matière d'infrastructures qui affectent les opérations au dépôt de Naivasha et empêchent certaines activités d'être entreprises, telles que la vérification douanière des marchandises et l'inspection / vérification des marchandises par les agences de normalisation. D'une manière générale, les lacunes liées à l'infrastructure comprennent le manque de :

- Scanner;
- Ponts-bascule;
- Baie de vérification ;
- Entrepôts ;
- Points de congélation ;
- Espace de bureaux pour la logistique et les autres prestataires de services de soutien ;
- Eau courante; l'eau est livrée par des camions-citernes ;
- Installations sanitaires - clinique.



Ligne métrique connectant au dépôt de Naivasha, en cours de construction.

*Ci-dessus: A gauche est la ligne métrique connectant au dépôt de Naivasha, en cours de construction; à droite est l'entrée de la ligne à écartement standard.*

30. Il a été également observé que :

- La cour de stationnement des camions n'est pas asphaltée.
- La connexion du MGR aux travaux de la CIM n'est pas encore achevée.
- Toilettes en nombre insuffisant.
- La route qui mène au dépôt est étroite, avec seulement deux voies. Au fil et à mesure que le trafic augmente, la route sera un goulot d'étranglement.
- Il n'y a qu'une seule porte de sortie / entrée.
- L'équipement de lutte contre l'incendie est inadéquat; il existe des bornes-fontaines, mais le dépôt fait face au défi de manque d'eau et ne dispose d'aucun équipement mobile de lutte contre les incendies.

## b) Défis opérationnels:

31. Les défis opérationnels soulignés par les Parties prenantes comprennent :

- Retards dans le transport des importations de Mombasa vers Naivasha
- Retard dans le transport des exportations et des conteneurs vides du dépôt à Mombasa
- La documentation est faite manuellement pour certains des processus opérationnels; Le système KWATOS n'est pas encore installé à Naivasha
- Interconnectivité des systèmes et défis du réseau, il a été signalé qu'il n'y a pas de plate-forme de réseau unique, chaque partie prenante sources pour sa propre connectivité Internet.
- Les agences de normalisation telles que KEBS et l'Autorité de Quarantaine aux Frontières Portuaire, autant qu'elles sont présentes à Naivasha, elles sont redondantes car elles ne disposent pas des principales installations telles qu'un poste de vérification et un entrepôt pour leur permettre de mener à bien leur travail.
- Absence de certaines Parties prenantes clés, telles que les autorités des recettes des autres Etats membres. Seul l'Ouganda a son personnel installé à Naivasha.



*Ci-dessus : Certaines agences ont été alloué une espace mais elles n'ont pas encore déployé leur personnel. D'autre part, d'autres agences, en particulier le secteur privé, n'ont pas été alloué d'espace au dépôt, mais elles y travaillent déjà. Un espace a été alloué au Burundi, à RDC, au Rwanda, au Soudan du Sud et à l'Ouganda, mais seul le personnel de ce dernier est installé à Naivasha.*

## c) Autres défis qui affectent les opérations:

32. Ils comprennent ce qui suit:

- Pour obtenir un Laisser passer d'accéder au dépôt, il faut se rendre à Mombasa ou à Nairobi. Il a été observé qu'un bon nombre d'utilisateurs tels que les camionneurs viennent des pays de transit, d'autres de l'ouest du Kenya, ce qui est un représente un défi pour eux de rechercher des laissez-passer portuaires à Mombasa ou Nairobi.
- Les licences pour les camions de transport de marchandises en transit ne sont pas harmonisées, la tête du tracteur et la remorque sont toutes deux censées être immatriculées conformément à la loi sur la gestion des douanes de l'EAC. Mais certains pays n'autorisent la remorque que dans la mesure où les camionneurs sont tenus d'avoir la tête du camion autorisée à récupérer les marchandises.
- Les expéditeurs qui utilisent le chemin de fer standard sont contraints d'assumer la responsabilité du retour des conteneurs vides aux compagnies maritimes à Mombasa après les avoir remis à KPA / Kenya Railways au Dépôt de

Naivasha pour leur transport par chemin de fer standard vers Mombasa.

- Le Système Intégré de gestion des Douanes de KRA ne fonctionne pas encore de manière optimale; certains modules sont encore à l'essai.
- Non-reconnaissance du certificat d'assurance du COMESA par certains agents de Police le long du Corridor Nord.
- Laxisme dans l'observation des mesures barrières pour contenir la propagation du COVID-19 par certains utilisateurs de l'installation, en particulier les camionneurs qui tiennent pas beaucoup sur le port de masques faciaux.
- Manque de forum pour discuter et résoudre en temps opportun les défis opérationnels au dépôt.
- Non-déclaration des scellés de l'expéditeur par les agents en dédouanement. Le scellé de l'expéditeur est essentiel pour les contrôles douaniers avant la mainlevée de la cargaison pour procéder au transit.



Les camions s'alignent à la porte de sortie du dépôt de Naivasha après avoir été chargés de marchandises pour que les scellés R-ECTS soient apposés avant le voyage vers leur destination. Le manque de scellés R-ECTS a été cité dans plusieurs forums par les transporteurs comme l'une des causes des retards pour les camions à commencer leur voyage. Lors de la visite au dépôt de Naivasha, un mécanisme avait été mis en place pour résoudre ce problème. Des scellés sont fournis au dépôt tous les jours en fonction du nombre moyen de camions qui nécessitent des scellés par jour.

#### d) Tarifs de transport par CHEMIN DE FER STANDARD Mombasa – Naivasha et performances:

33. Suite du lancement des opérations de transport des marchandises par chemin de fer au dépôt de Naivasha, le Gouvernement du Kenya a offert des tarifs de transport promotionnels pour le chemin de fer standard entre Mombasa et Naivasha. En outre, KPA a également offert d'autres incitations pour ce qui est de la manutention des marchandises, notamment une période de grâce d'entreposage de 30 jours pour les marchandises au dépôt de Naivasha, tels qu'indiqués dans le tableau ci-dessous.

	Tarifs promotionnels pour les conteneurs à l'importation		
	20 pieds (US\$)	40 pieds (US\$)	>21 tonnes
Manutention à quai	60	90	
Quayage	70	105	
Transport	480	680	728
	Tarifs promotionnels pour les conteneurs à l'exportation		
	20 pieds (US\$)	40 pieds (US\$)	>21 tonnes
Manutention à quai	40	65	
Quayage	70	105	
Transport	240	340	364
	Tarifs promotionnels pour les conteneurs vides		
	20 pieds (US\$)	40 pieds (US\$)	
Manutention à quai	30	45	
Transport	120	120	

Source: Office des Ports du Kenya (KPA)

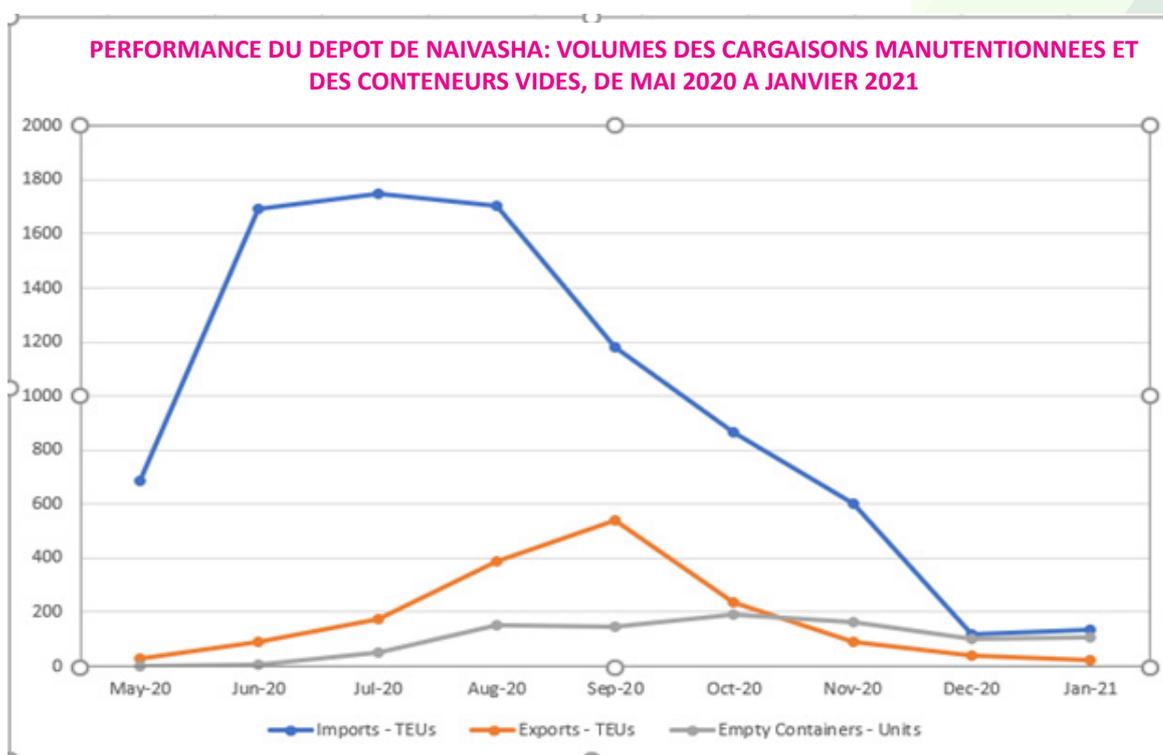
34. Les tarifs promotionnels ont pris fin en septembre 2020, avant de faire place aux tarifs commerciaux dans le tableau ci-après :

TARIFS DE TRANSPORT DES CARGAISONS CONTENEURISEES PAR CHEMIN DE FER STANDARD DE MOMBASA A NAIVASHA					
Taille du conteneur	Catégorie de poids (Tonnes)	Tarifs pour conteneurs chargés (USD)		Tarifs pour le retour des conteneurs vides (USD)	
		Direction Mombasa à Naivasha	Direction Naivasha à Mombasa	Ex-Up Direction par voie ferré	Ex-Up Direction par route Road
20pieds	Tout type	600	300	120	180
40pieds	Jusqu'à 20,9 Tonnes	850	420	120	180
	21 Tonnes et au delà	910	455	120	180

NB: Les cargaisons conventionnelles sont chargées pour USD 0,044/tonne/km. La distance par voie ferrée entre Mombasa et Naivasha est de 553 km.

Source: Compagnie de Chemins de fer du Kenya

35. A la suite de la fin des tarifs de transport promotionnels par chemin de fer standard en septembre 2020, lorsque les tarifs commerciaux de transport des marchandises par chemin de fer standard sont devenus applicables, les volumes des cargaisons ferroviaires entre Mombasa et Naivasha ont diminué, tel que l'illustre le graphique ci-dessous.



Source: Compagnie de Chemins de fer du Kenya

36. La plupart des Parties prenantes rencontrées estiment que les tarifs actuels de transports des marchandises par chemin de fer standard ne sont pas compétitifs par rapport au transport par voie routière. Il a été observé que lorsqu'on utilise le CHEMIN DE FER STANDARD, il y a le problème de 1er mile (premier kilomètre) avec les propriétaires des locaux où la cargaison ou le conteneur vide est ramassé par un camion et livré au dépôt pour son transport par chemin de fer standard à Mombasa. Il ya aussi le problème de dernier Mile (dernier kilomètre) où la cargaison au terminal du chemin de fer standard / dépôt est ramassée par un camion et livrée dans les locaux des propriétaires. Les échanges de modes de transport entre le chemin de fer standard et la route impliquent des coûts connexes qui peuvent faire en sorte que les tarifs de transports des marchandises par chemin de fer standard ne soient pas efficacement concurrentiels par rapport aux tarifs de transport lorsque l'on utilise uniquement la route.

37. L'étude menée par KEPESA a procédé à une comparaison entre lorsque l'on utilise le chemin de fer standard jusqu'à Naivasha, suivi du transport routier jusqu'à la destination / aux locaux du propriétaire et lorsque l'on utilise la route uniquement de Mombasa à la destination / aux locaux des propriétaires. Les résultats pour le coût total du transport sont les suivants:

Voyage (Voyage de retour)	Modes de transport	Coût total (US\$)	
		Conteneur de 20 pieds	Conteneur de 40 pieds
Mombasa - Nakuru – Mombasa	Chemin de fer standard – Route – Chemin de fer standard	1,330	1,650
	Route – Route	1,205	1,430
Mombasa – Kampala – Mombasa	Chemin de fer standard – Route – Chemin de fer Standard	2,580	2,950
	Route – Route	2,205	2,280
	Chemin de fer Standard – MGR– Chemin de fer Standard	2,780*	3,105*

Source: Etude de KEPESA, Novembre 2020 – Rapport de situation sur le Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Naivasha (\*Coût estimatif total)

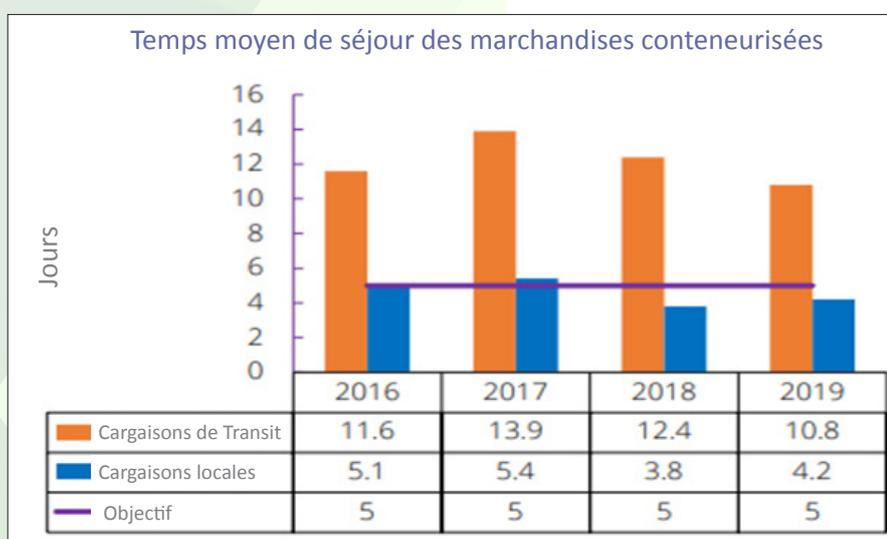
39. The average containerized cargo Port Dwell Time at Mombasa Port showed an improvement since the commencement of SGR freight operations. The train is able to expedite the evacuation of cargo from the Port to inland cargo terminals, thus impacting positively on the port cargo dwell time.

### e) Impact du CHEMIN DE FER STANDARD le long du Corridor

38. En dépit des défis observés au dépôt de Naivasha et ses performances actuelles qui ne sont pas bonnes, le chemin de fer métrique a généralement apporté quelques avantages, dont certains ne sont généralement pas pris en compte. L'Observatoire de Transport du Corridor Nord fait le suivi des indicateurs de performance le long du Corridor Nord depuis le début des opérations du chemin de fer standard. Suite au démarrage des opérations du chemin de fer standard, un certain nombre d'indicateurs de performance suivis par l'Observatoire de Transport ont montré une amélioration. Quelques-uns des faits saillants sont présentés ci-après.

#### • Temps de séjour au Port

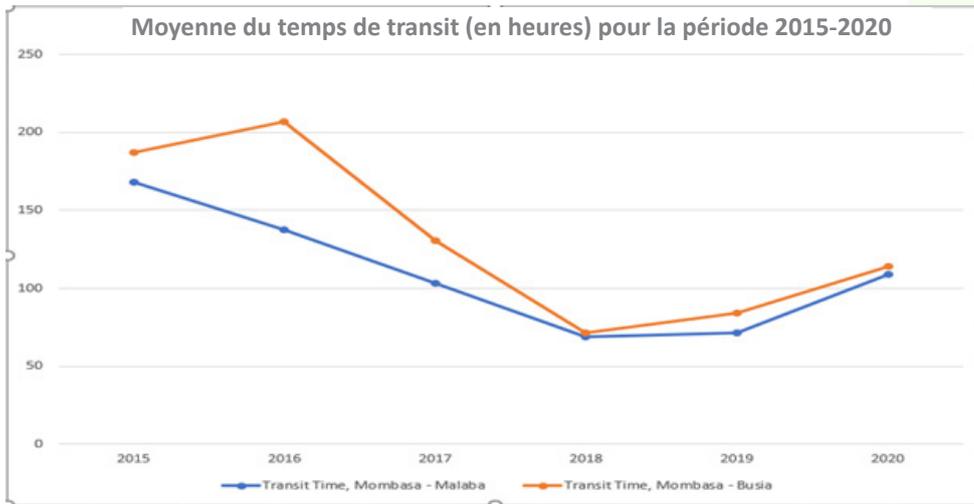
39. Le temps moyen de séjour des marchandises conteneurisées au Port de Mombasa s'est amélioré depuis le début des opérations de transport des marchandises par chemin de fer standard. Le train a la capacité d'accélérer l'évacuation des cargaisons du port vers les terminaux de marchandises intérieurs, ce qui a un impact positif sur le temps de séjour des cargaisons au Port.



Source: Observatoire de Transport du Corridor Nord

- **Temps de transit le long du Corridor Nord**

40. Le temps de transit le long de la section kenyane du Corridor Nord s'est également amélioré. En 2020, le temps de transit a augmenté, en partie en raison de l'impact du COVID-19. La graphique ci-dessus montre le temps de transit de Mombasa à Malaba et à Busia.



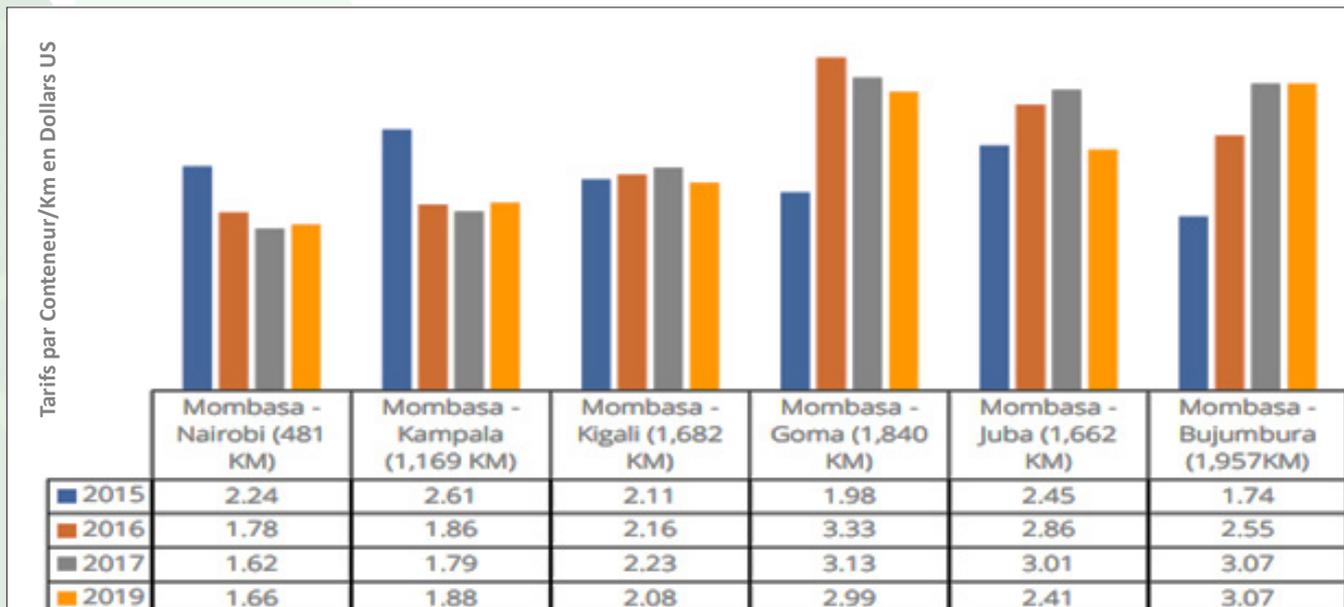
- **Conformité au pont-bascule**

41. Le taux de conformité à la charge des véhicules aux ponts-basculés s'est également amélioré davantage pour les ponts-basculés qui se trouvent entre Mombasa et Nairobi. Ceci est en partie attribué aux conteneurs lourds transportés par chemin de fer standard jusqu'à Nairobi et ces jours-ci jusqu'à Naivasha.



- **Tarifs de transport**

42. Les tarifs du transport routier ont également baissé en partie en raison de la concurrence du chemin de fer standard.



43. Parmi les autres avantages cachés figurent la réduction de la congestion du trafic le long de la route de Mombasa, la réduction des émissions de carbone dans le transport des marchandises, le transport plus sûr des marchandises par chemin de fer standard autrement que par la route et la réduction des accidents de la route le long de l'autoroute Mombasa-Nairobi. La diversion du transport de conteneurs lourds vers le transport ferroviaire permet également de protéger les routes contre les endommagements prématurés.



*Ci-dessus: Camions chargés de marchandises à la porte de sortie du dépôt de Naivasha. Il a été observé que la plupart des camions qui collectent les marchandises transportaient un seul conteneur de 20 pieds de Mombasa à Naivasha, tandis que les wagons qui transportaient la cargaison à Naivasha en transportaient deux de 20 pieds.*

44. Un bon nombre de ces conteneurs était destiné à l'Ouganda. Mis à part un camion qui se rend à Mombasa vide en provenance de l'Ouganda pour récupérer un conteneur, il est plus économique de récupérer le conteneur à Naivasha.

45. Cependant, bien que le chemin de fer standard ait eu un impact positif sur un certain nombre d'indicateurs de performance, y compris le coût du transport routier de marchandises, il est devenu désormais, après l'expiration des tarifs promotionnels de transport, moins attractif pour certains commerçants. Le défi se trouve sur les coûts liés au transport des marchandises sur le premier et le dernier kilomètre et au retour des conteneurs vides.



*Ci-dessus: A gauche se trouve la route Mombasa – Nairobi, à droite est la ligne chemin de fer standard Mombasa - Nairobi. Les opérations du chemin de fer standard ont conduit à la réduction de la congestion des camions le long de la route Mombasa - Nairobi. Le chemin de fer standard a également eu un impact positif sur les tarifs de transport des passagers par bus et par avion voyageant entre Mombasa et Nairobi.*

46. Il se fait observer que pour avoir un système de transport efficace, tous les modes de transport devaient être développés. Le développement des différents modes de transport devrait prévoir des échanges intermodaux de transport pour faciliter le passage d'un mode de transport à un autre au cours d'un voyage.

## **VI. VOIE À SUIVRE/RECOMMANDATIONS**

47. Si les volumes de cargaisons ne peuvent pas constituer un train bloc, les cargaisons à destination de Naivasha peuvent être transportées à Nairobi avec la cargaison de Nairobi à partir de laquelle un train plus court peut être constitué pour livrer les cargaisons à destination de Naivasha afin de minimiser les retards dans la livraison des cargaisons à Naivasha venant de Mombasa, plutôt que d'attendre un volume suffisant pour faire circuler un train-bloc de Mombasa à Naivasha.

48. La Compagnie de Chemins de fer du Kenya devraient fixer des délais à respecter dans lesquels les cargaisons des expéditeurs devraient être transportées, à partir du moment de déchargement du navire ou après la livraison au dépôt pour le transport à Mombasa.

49. KPA / KRA devraient s'atteler à avoir un fournisseur commun de services Internet pour les Parties prenantes au dépôt de Naivasha.

50. Construire un immeuble de bureaux pour les prestataires de services logistiques et d'appui au dépôt.

51. Accélérer l'installation du scanner, du pont-bascule, de la baie de vérification et de l'entrepôt pour faciliter la prise en charge des marchandises locales.

52. Faire la promotion de l'utilisation du dépôt de Naivasha auprès des Parties prenantes locales et de transit.

53. Réviser les tarifs de transport des marchandises par chemin de fer standard pour attirer davantage d'utilisateurs de du dépôt.

54. La déclaration du scellé de l'expéditeur sur la déclaration en douanes devrait être rendue obligatoire par les autorités des recettes / douanes.

55. Les autorités douanières des Etats partenaires de l'EAC devraient adhérer à l'Article 104 (5)a qui exige de délivrer une licence à la fois à la tête du tracteur et à la remorque pour la licence de transport de marchandises en transit.

56. La police devrait sensibiliser ses agents sur la couverture régionale de l'assurance automobile COMESA.

## VII. MATRICE DE MISE EN ŒUVRE

	Défi observé	Recommandation/Action	Centre de responsabilité	Observation
1.	Retards dans le transport des marchandises : - Importations de Mombasa à Naivasha. - Exportations des conteneurs vides de Naivasha à Mombasa	Fixer des délais à respecter dans lesquels les cargaisons devraient être transportées, après le déchargement du navire/ après la livraison au dépôt pour le transport vers Mombasa.  Si les volumes à destination de Naivasha sont insuffisants pour former un train bloc, transporter les cargaisons de Naivasha avec la cargaison de Nairobi et former des trains plus courts à Nairobi pour livrer la cargaison à destination de Naivasha.	Kenya Railways/KMA  Kenya Railways	
2.	Le dépôt est actuellement contraint de dédouaner les cargaisons locales et les exportations en transit via Mombasa en raison de problèmes d'infrastructure; le dépôt ne dispose pas d'une baie de vérification, d'un entrepôt, d'un scanner et d'un pont-bascule	Accélérer l'installation du scanner, du pont-bascule, de la baie de vérification et de l'entrepôt au dépôt pour faciliter le dédouanement des marchandises locales au dépôt	KPA	
3.	Les Agents de facilitation du commerce et du transport font face à des contraintes en travaillant à ICD Naivasha en raison du manque de bureaux.	Construire un immeuble de bureaux pour les prestataires de services logistiques et d'appui du dépôt.	KPA	
4.	Les informations sur le chemin de fer standard et l'utilisation du dépôt de Naivasha sont encore rares dans les pays de transit; l'utilisation du chemin de fer standard et du dépôt de Naivasha a le potentiel de profiter aux Parties prenantes dans ces pays afin de réduire le temps et le coût du transport de leurs marchandises.	Faire la promotion de l'utilisation du dépôt de Naivasha auprès des Parties prenantes locales et de transit	Kenya Railways/KPA	

	Défi observé	Recommandation/Action	Centre de responsabilité	Observation
5.	Suite à la fin des tarifs de transport promotionnels par chemin de fer standard en septembre 2020, lorsque les tarifs commerciaux de transport des marchandises par chemin de fer standard sont devenus applicables, les volumes des cargaisons transportées par voie ferroviaire entre Mombasa et Naivasha ont diminué.	Réviser les tarifs de transport des marchandises par chemin de fer standard pour attirer davantage d'utilisateurs du chemin de fer standard et du dépôt.	Kenya Railways	Les tarifs de fret ont été revus à la baisse à compter du 16 février 2021. Les détails sont à la fin cette matrice.
6.	Le non déclaration du scellé de l'expéditeur par l'agent de dédouanement. Le scellé est essentiel pour les contrôles douaniers pour que les cargaisons soient autorisées pour leur voyage en transit.	Declaration du scellé de l'expéditeur devrait être rendue obligatoire par les autorités des recettes / douanes.	Autorités des recettes/ Secrétariat de l'EAC	
7.	L'octroi des permis aux camions de transport de marchandises en transit n'est pas harmonisé; certains pays n'autorisent que la remorque. A ce titre, les camionneurs doivent détenir un permis pour la tête de tracteur pour pouvoir récupérer la cargaison du dépôt.	Les autorités douanières des Etats partenaires de l'EAC devraient adhérer à l'Article 104 (5)(a) qui exige de délivrer séparément la licence de Transit à la tête et au remorque du camion utilisé dans le transport des marchandises en transit.	Autorités des recettes (RRA)	
8.	Non-reconnaissance du certificat d'assurance COMESA par certains policiers le long du Corridor Nord.	La Police devrait sensibiliser ses agents sur la couverture régionale de l'assurance automobile du COMESA.	Police des Etats membres	
9.	Absence de certaines Parties prenantes clés au dépôt, telles que les autorités des recettes des Etats membres, qui utilisent actuellement le dépôt. Seul l'Ouganda a son personnel au dépôt.	Déployer le personnel pour travailler à partir du dépôt.  Envisager que les autorités des recettes des Etats membres sans le personnel à Naivasha procèdent au dédouanement final des marchandises en transit à Mombasa avant que les marchandises ne soient transportées par chemin de fer standard à Naivasha.	Offices des recettes (RRA, OBR, DGDA, SSNRA)	

	Défi observé	Recommandation/Action	Centre de responsabilité	Observation
10.	Pour obtenir un laissez-Passer, qui est utilisé pour accéder au dépôt, il faut se rendre à Mombasa ou à Nairobi, ce qui est un défi pour un bon nombre d'utilisateurs tels que les camionneurs venant des pays de transit et les transitaires.	Accélérer la mise en place de modalités pour les Parties prenantes qui voudraient demander et obtenir des laissez-passer de port au dépôt de Naivasha.	KPA	
11.	Les expéditeurs qui utilisent le chemin de fer standard sont contraints d'assumer la responsabilité du retour des conteneurs vides aux compagnies maritimes à Mombasa après les avoir remis à KPA / Kenya Railways au dépôt de Naivasha pour leur transport par chemin de fer standard à Mombasa.	Promouvoir l'utilisation du TBL pour les Parties prenantes ayant l'intention d'utiliser le dépôt de Naivasha. Engager des discussions avec les compagnies maritimes pour qu'elles désignent le dépôt de Naivasha comme point de dépôt des conteneurs vides.	Conseils de chargeurs / Associations des Agents de dédouanement et transitaires.  KMA	
12.	Documentation faite manuellement pour certains des processus opérationnels; Le système KWATOS n'est pas encore installé au dépôt	Accélérer l'installation du système KWATOS au dépôt	KPA	
13.	Défis liés à l'interconnectivité des systèmes et au réseau ; il a été signalé qu'il n'y a pas de plate-forme de réseau unique, chaque Partie prenante cherche sa propre connectivité Internet.	Mettre en place une plateforme internet commune pour les Parties prenantes opérant au dépôt	KPA	
14.	Le système intégré de gestion douanière de KRA ne fonctionne toujours pas de manière optimale; certains modules sont encore à l'essai.	Accélérer le déploiement des modules du système intégré de gestion douanière.	KRA	
15.	Manque de forum pour discuter et résoudre en temps opportun les défis opérationnels au dépôt.	Mettre en place un forum des secteurs public et privé qui se réunit périodiquement pour faire le suivi de la performance et résoudre les problèmes opérationnels rencontrés au dépôt.	KPA/KMA	

	Défi observé	Recommandation/Action	Centre de responsabilité	Observation
16.	Potentiel inexploité pour réduire la distance, le temps et le coût du transport des marchandises	Poursuivre l'ouverture d'autres itinéraires de transit plus courts vers Naivasha tels que: - Itinéraire passant par Kisii - Itinéraire passant par Kitale –Lokichogio/Nadapal jusqu'au Soudan du Sud	KeNHA	
17.	Manqué d'approvisionnement en eau courante, ni au réseau national de l'eau ni eau de forage - l'eau est fournie à l'installation par des camions-citernes' manque d'installation sanitaire pour le personnel et les utilisateurs du dépôt	Installer au dépôt l'approvisionnement en eau courante.	Ministère de l'Eau, Assainissement et de l'Irrigation.	
18.	La cour de stationnement n'est pas pavée et la capacité est faible	Paver de la cour de stationnement existante et envisager d'augmenter la capacité de la cour de stationnement des camions dans les futurs plans d'expansion.	KPA	
19.	Sanitaires (toilettes) insuffisants	Augmenter le nombre de toilettes et établir un bloc d'ablution pour les camionneurs.	KPA	
20.	La route menant au dépôt est étroite, elle a seulement deux voies. Au fil et à mesure que le trafic augmente, elle sera un goulot d'étranglement.	Accélérer le doublement de la route qui mène au dépôt à partir de la route Mai-Mahiu – Narok.	KeNHA	
21.	Existence d'une seule porte de sortie/entrée au dépôt.	Envisager la mise en place d'une autre porte d'entrée / sortie pour les camions qui déposent / récupèrent les marchandises du dépôt.	KPA/KeNHA	
22.	Equipement de lutte contre l'incendie inadéquat; il y a des bornes-fontaines, mais le dépôt fait face au défi de manque d'eau courante et ne dispose d'aucun équipement mobile de lutte contre les incendies	Acquérir du matériel mobile de lutte contre l'incendie pour le dépôt.	KPA	

## TARIFS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMIN DE FER STANDARD A COMPTER DU 16 FEVRIER 2021\*

CARGAISONS CONTENEURISEES DE MOMBASA – ICD NAIROBI					
TAILLE	Catégories des poids Tonnes	Tarifs pour conteneurs chargés (USD)		Tarifs pour le retour des conteneurs vides (USD)	
		Direction (MSA - NRB)	Direction (NRB – MSA)	Ex-Up Direction par voie ferrée	Ex-Up Direction par voie ferrée
20pieds	Tout type	500	250	100	150
40pieds	Jusqu'à 20,9 Tonnes	700	350	100	150
	21 Tonnes et au delà	750	375	100	150
CARGAISONS CONTENEURISEES DE MOMBASA – ICD NAIVASHA					
	Catégories des poids Tonnes	Tarifs pour conteneurs chargés (USD)		Tarifs pour le retour des conteneurs vides (USD)	
		Direction (MSA - NSA)	Direction (NSA – MSA)	Ex-Up Direction par voie ferrée	Ex-Up par voie ferrée
20pieds	Tout type	510	255	120	180
40pieds	Jusqu'à 20,9 Tonnes	725	360	120	180
	21 Tonnes et au delà	775	390	120	180
Tarif pour les cargaisons conventionnelles: Cargaisons conventionnelles sont chargées à USD 0.044 par tonne/km					

Source: Kenya Railways \* Tarifs mis à jours après l'enquête de novembre 2020.





**Autorité de Coordination de  
Transit et de Transport  
du Corridor Nord**

**1196 Links Road, Nyali, Mombasa-Kenya**



**P. O. Box 34068 - 80118  
Mombasa, Kenya**



**Email:  
ttca@ttcanc.org**



**Telefax:  
+254 41 4470735**



**Phone:  
+254 41 4470734  
+254 729 923574**



**Web:  
www.ttcanc.org**



**@NorthernCorridor**



**NorthernCorridor**