



RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DE TRANSPORT

VERS LE FONCTIONNEMENT EFFICACE DU CORRIDOR

Edition No.8 | Mai 2016



**TRANSPORT
OBSERVATORY**
RELIABLE NORTHERN CORRIDOR PERFORMANCE DATA



Autorité de Coordination de
Transit et de Transport
du Corridor Nord



TABLE DES MATIERES

ACRONYMES	i
AVANT PROPOS	iii
REMERCIEMENT	iv
1. INTRODUCTION	1
1.1 Suivi de Performance du Corridor	2
1.2 Methodologie	3
RESULTATS	4
2. INDICATEURS DE VOLUME ET CAPACITE	5
2.1 Débit des marchandises au Port de Mombasa	5
2.2 Le Commerce entre le Burundi et les autres États membres du Corridor Nord	6
2.3 Le commerce entre la RDC et les autres États Membres du Corridor Nord	8
2.4 Le commerce entre le Kenya et les autres États Membres du Corridor Nord.	9
2.5 Le commerce entre le Rwanda et les autres États Membres du Corridor Nord	10
2.6 Le commerce entre le Soudan du Sud et les autres États membres du Corridor Nord.	12
2.7 Le commerce entre l'Ouganda et les autres États Membres du Corridor Nord.	13
3. TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS	16
3.1 Temps de séjour au port de Mombasa	16
3.2 Le Temps de dédouanement au Centre de Traitement des Documents (DPC)	17
3.3 Le temps pris au Guichet Unique de Mombasa	18
3.4 Retards après autorisation d'enlèvement par la douane	18
3.5 Le temps de transit de Mombasa vers d'autres destinations	19
3.6 Temps de transit au Burundi	20
3.7 Le temps de transit au Kenya	21
3.8 Temps de transit au Rwanda	21
3.9 Temps de Transit en Ouganda	23
3.10 Temps de traversée des ponts-bascules	25
3.11 Temps de traversée du poste frontière	26
3.12 Les retards le long du Corridor Nord	26
3.13 Moyenne des arrêts par voyage	27
3.14 Frais payés par les camionneurs au cours l'enquête (en USD)	28
3.15 Les Dépôts Intérieurs des Conteneurs (ICD) de Ports intérieurs	29
3.16 Temps de séjour des camions au MAGERWA au Rwanda	29
4. COÛTS ET TARIFS DE TRANSPORT	30
4.1 Coûts de transport routier et nombre de voyages aller-retour par mois	30
4.2 Tarifs de transport au Burundi	31
4.3 Tarifs de transport en RD Congo	32
4.4 Tarifs de transport au Rwanda	33
4.5 Tarifs de transport au Soudan du Sud	34
4.6 Tarifs de transport en Ouganda	35
4.7 Moyennes des Distances Annuelles parcourues par Camion	36
5. PRODUCTIVITÉ ET EFFICACITÉ	37
5.1 Temps de rotation des navires au port de Mombasa	37
5.2 Le temps d'attente des Navires avant l'accostage	38
5.3 Les Indicateurs des Ponts-bascules	38
5.4 Conformité au Poids au Kenya	39
5.5 Trafic aux ponts-bascules au Kenya	40
5.6 Qualité de l'Infrastructure de transport le long du Corridor Nord	40
5.7 Etat des Routes au Burundi	41
5.8 Etat des routes en RDC	42
5.9 Etat des routes au Kenya	43
5.10. Etat des routes au Rwanda	44
5.11. Etat des routes au Soudan du Sud	44
5.12. Presentation sommaire de l'Etat des routes	45
6. OBSERVATIONS CLES ET RECOMMANDATIONS	46
ANNEXE 1: GLOSSAIRE DES INDICATEURS	48

ACRONYMES

ABT	Association des Transporteurs du Burundi
ACPLRWA	Association de Conducteurs de Camions de Longue Distance du Rwanda
ACTTCN	Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord
ATTCN	Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord
ASYCUDA-SYDONIA	Système Automatisé des données douanières
BBS	Bureau Burundais des Statistiques
BI	Burundi
CBR	Banque Nationale du Rwanda
CFS	Station de Dépôt des Conteneurs
DGDA	Direction Générale Des Douanes Et Accises
DPC	Centre de Traitement des Documents
DWT	La tonne métrique
EAC	Communauté Est Africaine
ECTS	Système Electronique de Surveillance des Marchandises
FEC	Fédération des Entreprises du Congo
GPS	Systeme Mondial de Localisation géographique (Global Positioning System)
HSWIM	Pesage Routier Dynamique à Grande Vitesse
IABT	Association Internationale des Transporteurs du Burundi
ICD	Dépôt Intérieur des Conteneurs
IRI	Indice International de Rugosité
KE	Kenya
KeNHA	Office des Routes Nationales du Kenya
KM	Kilomètre
KPA	Office des Ports du Kenya
KPC	Office en charge des Oléoducs du Kenya
KRA	Office des Recettes du Kenya
KTA	Association des Transporteurs du Kenya
KWATOS	Système des Opérations Automatisées du Terminal de Kilindini
MAGERWA	Magasins Généraux du Rwanda

ACRONYMES

NC-CN	Corridor Nord
NCIP	Projets d'Intégration du Corridor Nord
NTB	Barrières Non Tarifaires
OBR	Office Burundais des Recettes
OCC	Office Congolais de Contrôle
ODR	Office Des Routes
OGEFREM	Office de Gestion Du Fret Multimodal
PFAU	Poste Frontière à Arrêt Unique
RDC	République Démocratique du Congo
RRA	Office des Recettes du Rwanda
RTDA	Agence Rwandaise de Développement du Transport
RVR	Rift Valley Railways
RW	Rwanda
SPSS	Logiciel de statistique pour les sciences sociales
SSFEB	Fédération des Employeurs et des Association des Affaires du Soudan du Sud
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
TDU	Territoire Douanier Unique
TMEA	TradeMark East Africa
TO	Observatoire de Transport
TOP	Site Web de l'Observatoire des transports
UBOS	Bureau Ougandais des Statistiques
UFFA	Association des Transitaires de l'Ouganda
UG	Ouganda
UNRA	Autorité des Routes Nationales de l'Ouganda
URA	Office des Recettes de l'Ouganda
URC	Compagnie de Chemin de fer de l'Ouganda
WBLPI	Indice de Performance Logistique de la Banque Mondiale

AVANT PROPOS

C'est avec plaisir que je vous présente la 8ème Edition du Rapport de l'Observatoire de Transport, qui fait partie du cadre de suivi du Corridor Nord, et qui joue un rôle primordial pour informer notre orientation politique.


Cette année marque le 4ème anniversaire depuis le lancement de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord en 2012. Il est difficile de ne pas être frappé par combien cette noble initiative a évolué au cours des quatre dernières années. Actuellement, nous faisons rapport sur plus de 31 indicateurs clés de performance qui sont partis des 25 premiers indicateurs. Ce rapport donne un aperçu des résultats des efforts intensifs déployés par nos Parties Prenantes en vue de faire des progrès mesurables vers l'amélioration du Corridor.

La 8ème Edition du Rapport de l'Observatoire de Transports reconnaît le Corridor comme un corridor de développement et met délibérément en évidence l'ampleur du commerce intra régional en mettant l'accent à la fois sur le commerce formel et informel. Les États membres ont investi dans les infrastructures de transport et de TIC et ils continuent à mettre en œuvre diverses recommandations et initiatives défendues par l'ACTTCN ainsi que les chefs d'Etat à travers le Sommet sur les Projets d'Intégration du Corridor Nord (NCIP). Il n'est donc pas surprenant que nous pouvons observer un impact sur le temps qu'il faut pour dédouaner les marchandises et le temps requis pour transporter les marchandises d'un nœud de transit vers un autre. Nous voyons cela concrètement non seulement à partir des données électroniques provenant des systèmes des Parties Prenantes, mais aussi à partir des enquêtes périodiques menées le long du Corridor.

Le temps de transit, le temps de passage de la frontière et le temps de dédouanement par divers organismes ont été réduits dans le passé récent.

L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) est engagée dans la mise en œuvre de la Charte de la Communauté du Port de Mombasa et de la Charte de contrôle de la Charge du Véhicule. L'ACTTCN continue de soutenir la Communauté portuaire dans le suivi des indicateurs clés de performance au Port de Mombasa et le long du Corridor Nord.

Enfin, ce rapport de l'Observatoire de Transports ne devrait pas être lu séparément, mais dans le cadre du système exhaustif de suivi et de production de rapports. Les outils en ligne de l'Observatoire de Transport (www.top.ttcanc.org et www.kandalakaskazini.or.ke) fourniront plus de données et d'informations sur la performance du Corridor. Les publications hebdomadaires et mensuelles axées sur les indicateurs sont produites et diffusées, et sont également disponibles en ligne. Notre rapport est conçu pour être accessible à toutes nos Parties Prenantes et cible stratégiquement et servir nos partenaires politiques. Nous espérons que le Rapport permettra d'accroître votre compréhension de la performance du Corridor Nord et à informer les politiques des réponses les instances pour son amélioration.



Donat M. BAGULA
Secrétaire Exécutif

REMERCIEMENTS

Il importe de reconnaître que ce rapport de l'Observatoire de Transport est le fruit d'une collaboration sans précédent, et nous aimerions exprimer nos remerciements à tous ceux qui ont contribué à sa réalisation. D'une manière particulière, Ce rapport est rendu possible grâce aux données reçues de nos Parties Prenantes. Comme nous le savons tous, l'Observatoire de Transport dépend de données brutes reçues de nos Parties prenantes, ce qui permet sa continuité.

Nous devons également beaucoup de reconnaissance au Conseil des Ministres, au Comité Exécutif et à tous les Organes Directeurs de l'ACTTCN qui n'ont pas cessé de soutenir vigoureusement l'Observatoire de Transport. Des remerciements spéciaux vont Trademark East Africa (TMEA) pour son appui financier et son appui son appui technique au projet de l'Observatoire vers de Transport du Corridor Nord.

Enfin et surtout, le Secrétariat exprime son appréciation pour le travail assidu et le dévouement des experts dans la région qui ont contribué dans la réalisation et le finissage de ce rapport. Le Secrétariat exprime sa reconnaissance envers les Parties Prenantes pour les observations formulées au cours de l'atelier de validation de ce rapport.

**Le Secrétariat
de l'ACTTCN**

1. INTRODUCTION

Ce rapport est basé sur les informations fournies à l'ACTTCN par les Parties prenantes dans les États membres du Burundi, République Démocratique du Congo, Kenya, Rwanda, Soudan du Sud et de l'Ouganda. Les données statistiques rapportées ici portent sur la période d'octobre 2015 à Mars 2016. Cependant, l'information préalable pour la période précédente a également été incluse à titre de comparaison.

Les graphiques et les tableaux de ce rapport peuvent refléter un sous-ensemble des pays du Corridor Nord; la sélection peut être faite sur base de ces pays dont leurs données sont disponibles pendant la période d'étude, ou dans l'objectif de mettre en évidence certaines tendances.

L'analyse des tendances repose sur des indicateurs pour lesquels des données suffisantes sont disponibles pour permettre de décrire les changements survenus au cours de la période spécifiée.

Le rapport fournit à la fois des évaluations quantitatives et qualitatives de la chaîne logistique du Corridor Nord. Il comprend des informations détaillées sur l'environnement logistique avec des indicateurs allant de la Productivité et l'Efficacité, Volume et Capacité, le Temps de Transit et les Retards ainsi que les Coûts et Tarifs de Transport le long de l'infrastructure de transport du Corridor Nord.

Figure 1: Réseau des transports du Corridor Nord



La plus grande partie des marchandises destinées à la région de l'Afrique de l'Est passent par le Corridor Nord.

Le Corridor Nord est un corridor de transport multimodal qui consiste en des modes de transport de surface qui comprennent la route, le chemin de fer, les voies navigables intérieures et les réseaux de pipelines. Le Corridor relie le Burundi, R.D. Congo, le Rwanda, le Soudan du Sud et l'Ouganda au Port maritime de Mombasa au Kenya.

Le Secrétariat de l'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord a été établi pour coordonner les institutions compétentes dans les États Membres du Corridor Nord en vue de faciliter le commerce et le transport à travers le Corridor, dans le but de promouvoir le développement et réduire la pauvreté.

Tableau 1: Indicateurs économiques clés et les projections pour les Etats membres du Corridor Nord

	Population ('000,000')	WB LPI (2014)	Estimations du PIB Réel		
			2014	2015	2016
Burundi	9.65	2.57	4.7	-4.1	3.4
Kenya	45.48	2.81	5.3	5.6	6
Ouganda	41.09	-	4.9	5	5.3
RDC	84.13	-	9.2	7.7	4.9
Rwanda	11.59	2.76	7	6.9	6.3
Soudan du Sud	12.5	-	2.9	-0.2	-7.8

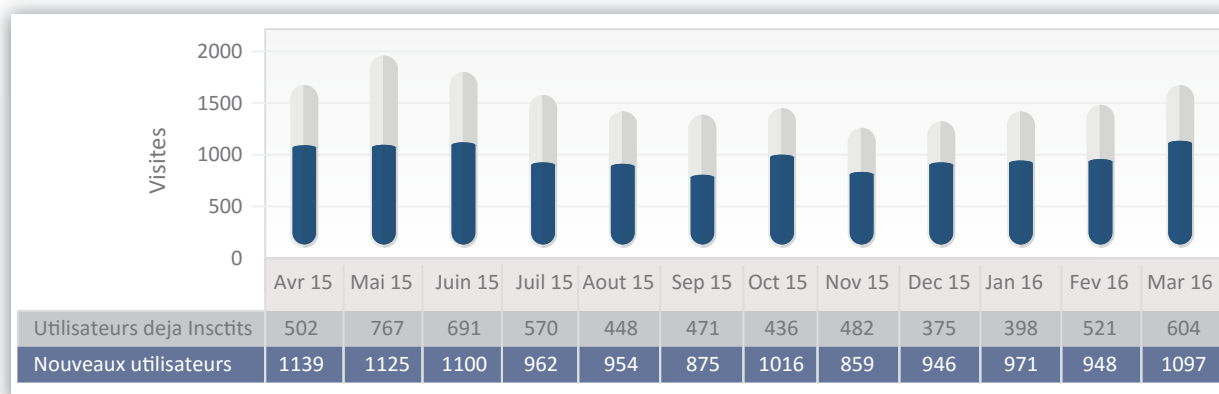
Source: *Fond Monétaire International, Base des Données des Perspectives Economiques Mondiales, Avril 2016 et indice de performance logistique de la Banque Mondiale, (WBLPI) 2014*

La région du Corridor Nord a projeté d'avoir une population totale de plus de 200 millions d'ici la fin de l'année 2016 et elle continue à tirer toujours plus d'avantages du développement au fur de l'amélioration de l'efficacité Corridor.

1.1 Le Suivi de la Performance du Corridor

L'Observatoire de Transport fait l'objet d'une attention croissante car il constitue une source riche d'informations sur la performance du Corridor Nord. L'Observatoire est un outil de suivi de la performance ayant un portail web qui est accessible via <http://top.ttcanc.org>

La Figure 2 ci-dessous montre le nombre de visiteurs à l'Observatoire de Transport. Ces visites ont été stables, avec le nombre de visites totales au portail web allant de 1,321 à 1,892 visites pour la période d'avril 2015 à mars 2016.

Figure 2: Visites aux portails en ligne du TOP

Source: *Observatoire de Transport du Corridor Nord, Avril, 2016*

L'objectif de l'Observatoire est de fournir des statistiques fiables pour appuyer les interventions politiques dans le domaine des transports dans la région. Pour optimiser l'utilisation de l'Observatoire dans les interventions politiques, les données sur les indicateurs clés sélectionnés sont collectées, rassemblées et présentées comme donnant lieu à une action, pour fournir directement l'information aux Parties Prenantes, sur une base hebdomadaire, à travers le Tableau de Bord du Corridor Nord (www.kandalakaskazini.or.ke). Les rapports hebdomadaires sont discutés au cours des réunions de la communauté du Port qui se tiennent tous les vendredis au Port de Mombasa. Le Tableau de Bord est principalement utilisé dans le suivi de la mise en œuvre de la Charte de la Communauté du Port, et celle-ci engage à la fois le secteur public et privé à prendre des mesures axées sur l'amélioration de l'efficacité du Port et du Corridor Nord.

1.2 Methodologie

Le processus Observatoire de Transport port sur la collecte des données, l'analyse et la production des rapports. Les rapports et les données traitées sont ensuite mis en ligne sur la base des données de l'Observatoire de Transport.

Les données Observatoire Transport Corridor Nord proviennent de diverses sources qui comprennent:

- i. Les données officielles des systèmes informatisés de parties prenantes qui sont automatisées ;
- ii. Des appareils gps ;
- iii. Des enquêtes sur transport routier et des enquêtes sur la logistique du commerce et de transport.

Les enquêtes GPS et routières sont menées simultanément, au cours desquelles le superviseur de terrain distribue au hasard des kits GPS et des formulaires d'enquête aux transporteurs routiers. Les codes Kits capturent les codes géographiques et l'horodatage pour tous les arrêts effectués par un camion au cours de son voyage en transit, le temps de transit et les retards aux différents nœuds sont extraits des kits en utilisant des méthodes de géo-localisation.

Les premiers préparatifs de ces enquêtes concernent le zonage géographique pour cartographier l'emplacement des arrêts possibles. Le questionnaire est administré aux côtés des kits pour les conducteurs pour enregistrer des informations qualitatives telles que les raisons d'arrêt, les frais et autres coûts payés le long du Corridor.

L'objectif principal des enquêtes sur la logistique du commerce et de transport est d'identifier les barrières non tarifaires et les goulets d'étranglement le long du Corridor Nord et de proposer des mesures destinées à leur éradication.

Cette enquête est menée par une équipe d'enquête multidisciplinaire comprenant les Parties prenantes du secteur public et privé impliquées dans la manutention et le dédouanement des marchandises le long du Corridor. L'enquête consiste en des observations sur les infrastructures physiques de transport et les installations en place, et sur les procédures pour la manutention et le dédouanement des marchandises le long du Corridor.

L'analyse comprend à la fois des techniques descriptives et quantitatives qui utilisent divers outils statistiques pour générer des graphiques et des tableaux pour interprétation.



RESULTATS

Les données contenues dans ce rapport ont été obtenues à partir des systèmes de gestion douanière, des systèmes de surveillance des cargaisons, des relevés GPS et des enquêtes traditionnelles de transport routier. Les indicateurs sont catégorisés en : Volume et Capacité, temps de Transit et Retards, Coûts et Tarifs ainsi que l'Efficacité et Productivité.

Les conclusions de ce rapport sont classées en fonction des indicateurs qui ont été mesurés. Les descriptions des tendances résument les changements survenus au cours de la période considérée.

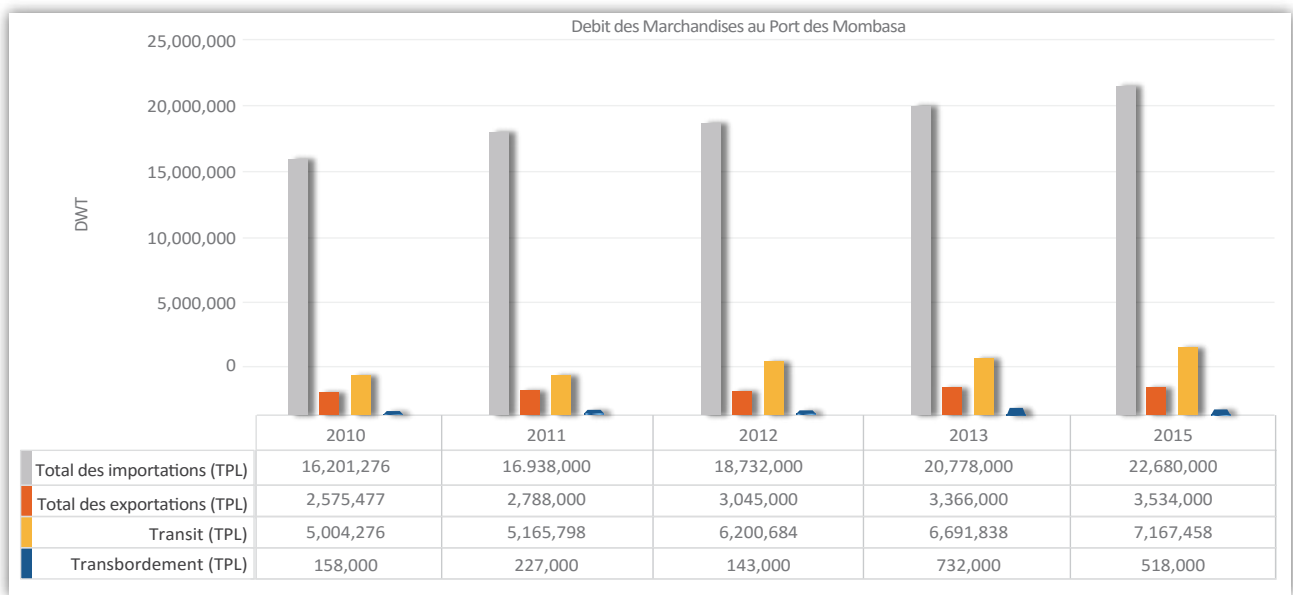
2. INDICATEURS DE VOLUME ET CAPACITE

2.1 Débit des marchandises au Port de Mombasa

Cet indicateur fournit une information sur les exportations, les importations, ainsi que les volumes des cargaisons qui transitent au Port vers les Etats Membres du Corridor Nord.

La Figure 3, qui se fonde sur les données de KPA, montre le poids total, en tonnes, des cargaisons d'importation et d'exportation, ainsi que les cargaisons de transit manutentionnées par le Port de Mombasa au cours de la période de 2010 à 2015.

Figure 3: Débit des marchandises au Port de Mombasa



Source: KPA, 2010-2015

La figure ci-dessus illustre que les importations ont augmenté au fil du temps, avec le Port qui a enregistré respectivement 22,68 Millions de tonnes et 7,17 Millions tonnes du Total des importations et de Transit en 2015.

En 2015, les exportations étaient de 3.534.000 TPL, avec une augmentation de 5% par rapport à l'année précédente. En 2015, le Port a manutentionné 518.000 TPL de marchandises de transbordement.

Le Tableau 2 illustre la comparaison du trafic de transit entre les importations et les exportations par pays du Corridor Nord pour la période 2010-2015.

Tableau 2: Total des marchandises manutentionnées par le Port de Mombasa

Pays	Type de Marchandises	TOTAL GENERAL (DWT)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Burundi	Importations	5.785	1.201	38.917	66.227	79.961	75.690
	Exportations	1.204	688	243	682	139	121
DR Congo	Importations	401.703	339.287	464.989	491.367	383.461	362.976
	Exportations	28.714	16.004	17.369	20.346	24.267	33.156
Ouganda	Importations	3.942.242	4.028.361	4.499.302	4.508.118	5.132.276	5.592.914
	Exportations	290.492	347.314	346.193	404.198	389.844	384.418
Kenya	Importations	11.197.000	11.772.202	12.531.316	12.954.060	14.086.162	15.512.542
	Exportations	2.198.000	2.357.631	2.620.042	2.469.703	2.857.722	3.034.280
Rwanda	Importations	275.559	216.306	247.730	223.127	221.323	273.815
	Exportations	12.564	9.787	12.508	16.972	14.589	18.109
Soudan du Sud	Importations	190.468	375.897	736.266	716.470	696.816	652.513
	Exportations	32.999	41.135	30.390	58.679	64.520	50.018
Autres	Importations	188.519	204.746	213.480	190.631	178.001	209.550
	Exportations	11.504	15441	18255	12420	14919	13898
Total (DWT)	Importations	16.201.276	16.938.000	18.732.000	19.150.000	20.778.000	22.680.000
	Exportations	2.575.477	2.788.000	3.045.000	2.983.000	3.366.000	3.534.000
	Transbordement	158.000	227.000	143.000	174.000	732.000	518.000
	Total General	18.934.753	19.953.000	21.920.000	22.307.000	24.876.000	26.732.000

Source: KPA, 2010-2015

Le tableau ci-dessus montre que depuis 2010, les importations ont connu une augmentation au fil du temps, avec un pourcentage du taux de croissance annuel de 9%, avec un total de 22.680.000 TPL en 2015. Si l'on compare 2014 à 2015, on observe que les exportations de transit ont augmenté, passant de 3.366.000 TPL à 3.534.00 TPL.

Les principales exportations de la région qui sont le thé, du carbonate de soude et le café ont connu une diminution en 2015.

L'Ouganda constitue le plus grand pays de transit, suivi par le Soudan du Sud et la République Démocratique du Congo.

Le débit total enregistré en 2015 était de 26.732.000 TPL contre 24,875.000 DWT enregistré en 2014.

LE COMMERCE INTRAREGIONAL DU CORRIDOR NORD

L'objectif de cette section est à la fois de mettre en valeur le niveau des échanges commerciaux entre les États Membres du Corridor Nord et de fournir des recommandations politiques pour réaliser plus de gains et maximiser le plein potentiel du Corridor Nord dans le domaine du commerce régional, la coopération et l'intégration.

Les données ont été fournies principalement par les institutions en charge des statistiques nationales. Cela explique que la méthodologie utilisée pour collecter ces données s'adapte à chaque pays et par conséquent, n'est pas harmonisée pour ce rapport. Ce qui explique la différence dans les fréquences selon les États Membres où les données sont fournies sur base mensuelle alors que d'autres États membres fournissent les données sur base semestrielle ou annuelle. En outre, certains États membres ont fourni les données sur le commerce informel et formel alors que d'autres n'ont fourni que les données sur le commerce formel.

2.2 Le Commerce entre le Burundi et les autres États membres du Corridor Nord

Tableau 3: Le commerce du Burundi pour la période d'Avril à Septembre 2015 (en USD)

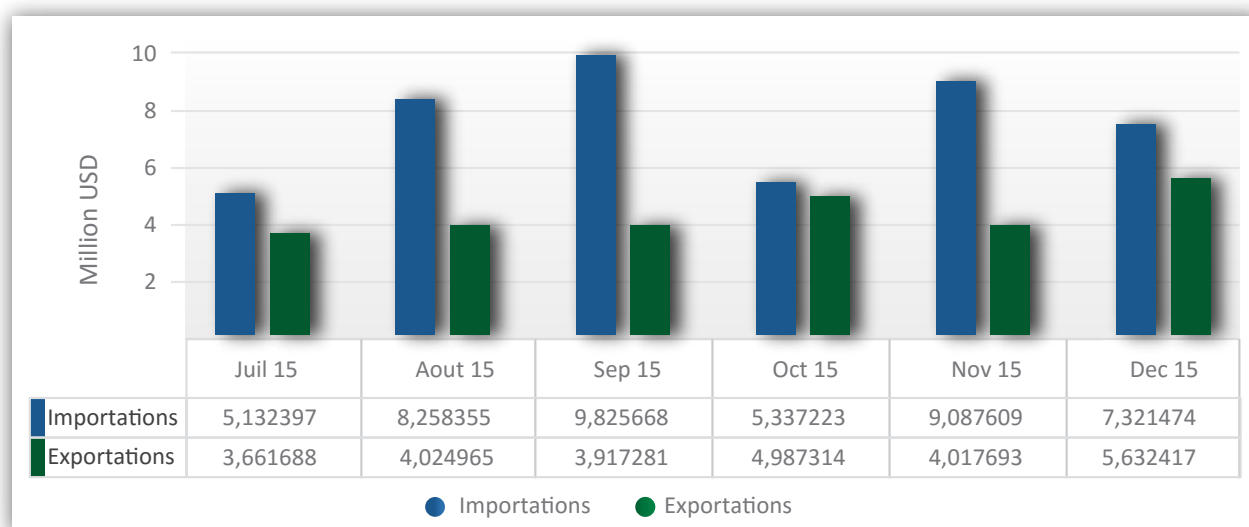
IMPORTATIONS (USD)						
DESTINATION	Juil - 2015	Aout - 2015	Sept - 2015	Oct - 2015	Nov - 2015	Dec - 2015
Kenya	2.843.035	3.915.373	5.981.376	2.506.004	3.899.248	4.121.553
Ouganda	1.439.067	3.495.950	3.061.444	2.123.764	4.399.568	2.189.688
RD Congo	318.762	315.539	437.107	219.099	254.391	76.077
Rwanda	531.533	531.493	345.741	488.356	534.402	929.361
Soudan du Sud	-	-	-	-	-	4.795
Total	5.132.397	8.258.355	9.825.668	5.337.223	9.087.609	7.321.474
EXPORTATIONS (USD)						
DESTINATION	Juil- 2015	Aout- 2015	Sept- 2015	Oct- 2015	Nov- 2015	Dec- 2015
Kenya	1.197.741	951.664	764.439	792.479	921.677	1.127.193
Ouganda	146.333	124.789	223.230	542.225	419.241	573.292
RD Congo	1.887.574	2.258.487	2.189.733	3.058.962	2.362.504	3.295.999
Rwanda	230.475	407.669	546.962	425.020	139.141	390.302
Soudan du Sud	199.565	282.356	192.917	168.628	175.130	245.631
Total	3.661.688	4.024.965	3.917.281	4.987.314	4.017.693	5.632.417

Source: Bureau des Statistiques du Burundi, Juillet - Décembre à 2015

Le tableau ci-dessus montre que le Burundi importe plus du Kenya et de l'Ouganda. Les principales importations vers le Burundi comprennent; Super Motor Spirit, l'engrais chimique, le gaz / pétrole, les cahiers en papier ou les cartons, les produits dérivés du fer ou de l'acier non allié, les médicaments, le tabac, les tuyaux et des tubes en fer ou en acier.

Les exportations du Burundi sont destinées à la RD Congo plus que vers les autres États Membres du Corridor Nord. Le Burundi exporte du thé noir fermenté, la bière de malt, les savons, la farine de blé, les cigarettes, les bouteilles, les flacons, les pots, les fioles, du verre, les bocaux, les boîtes, les caisses, les casiers et articles similaires, le café de type Arabica, les cuirs et peaux de bovins, les déchets et les débris de ferraille.

Figure 4: Total des Importations/Exportations du Burundi en provenance/vers les États membres du Corridor Nord (USD)



Source: Bureau des Statistiques du Burundi, Juillet - Décembre à 2015

Le graphique indique que le Burundi importe plus des États Membres du Corridor Nord qu'il n'y exporte.

2.3 Le commerce entre la RDC et les autres États Membres du Corridor Nord

Tableau 4: Le commerce intra-régional de la RDC avec les autres États Membres du Corridor Nord (USD)

IMPORTATIONS				
	Avr - Sep. 2015		Oct 2015 - Mar. 2016	
Origine	Volume (KG)	Valeur (USD)	Volume (KG)	Valeur(USD)
Burundi	1.161.572	380.907	88.583	388.688.86
Kenya	71.700.427	379.512.448	564.448.268	1.226.284.996
Ouganda	147.841.525	253.806.623	977.660.802	785.894.901
Rwanda	23.170.152	13.891.235	276.620.430	493.242.223
Soudan du Sud	-	-	-	-
EXPORTATIONS				
	Avr - Sep. 2015		Jan - Mar. 2016	
Destination	Volume (KG)	Valeur (USD)	Volume (KG)	Valeur (USD)
Burundi	2.478.638	6.089.948	552.538	150.614
Kenya	27.155.957	7.617.432	7.200.614	2.141.599
Ouganda	11.971.772	4.899.328	1.525.718	520.129
Rwanda	4.980.500	1.518.260	1027.179	939.376
Soudan du Sud	-	-	12.000	6.194

Source: Ministère du Commerce de la RDC avril 2015 - Mars 2016

La plupart des importations (57,8%) vers la RDC en provenance des États Membres du Corridor Nord comprennent; le gasoil, les produits du bois, le ciment, les cigarettes, le chlore, la toile de coton, les médicaments, les motos neuves, les pièces et accessoires de véhicules, le cyanure de sodium, les automobiles et les vêtements. 75,1% des exportations effectuées de Janvier à Mars 2016 sont composées du bois exotique et de produits du bois, des yachts et bateaux de petite taille, des plantes, des parties des plantes utilisées dans les parfums et les médicaments, les grains de café, l'huile de palme, des antennes et des réflecteurs d'antenne.



2.4 Le commerce entre le Kenya et les autres États Membres du Corridor Nord.

Le tableau ci-dessous fournit des statistiques sur le commerce entre le Kenya et les autres États Membres du Corridor Nord pour la période Juillet à Décembre 2015.

Tableau 5: Le commerce intrarégional du Kenya avec les autres États membres NC (USD)

IMPORTATIONS (USD) (Juillet - Décembre 2015)						
ORIGIN	Jul	Aout	Sep	Oct	Nov	Dec
Burundi	237.064	366.268	248.619	162.606	212.627	50.594
Ouganda	14.380.919	14.370.569	21.110.209	17.363.878	28.266.714	13.480.556
RDC	57.833	160.125	83.994	197.441	209.374	101.261
Rwanda	508.908	300.797	746.141	575.163	1.136.292	776.363
Soudan du Sud	0	82	5.773	0	0	11.491
Total	15.184.723,74	15.197.842,03	22.194.736,72	18.299.088,96	29.825.007,00	14.420.266,08
EXPORTATIONS (USD) (Juillet - Décembre 2015)						
DESTINATION	Jul	Aout	Sep	Oct	Nov	Dec
Burundi	5.515.950	8.411.526	7.980.177	3.888.976	4.353.752	5.226.983
Ouganda	103.284.304	82.131.230	56.107.399	54.020.610	47.486.952	45.502.498
RDC	14.230.455	17.199.844	19.877.425	16.475.393	18.221.813	19.955.359
Rwanda	22.447.512	19.749.328	17.289.033	13.694.428	12.889.489	14.758.002
Soudan du Sud	103.284.304	82.131.230	56.107.399	54.020.610	47.486.952	45.502.498
Total	155.907.849,75	138.641.112,77	113.654.365,92	98.398.692,14	93.896.150,19	100.894.212,77

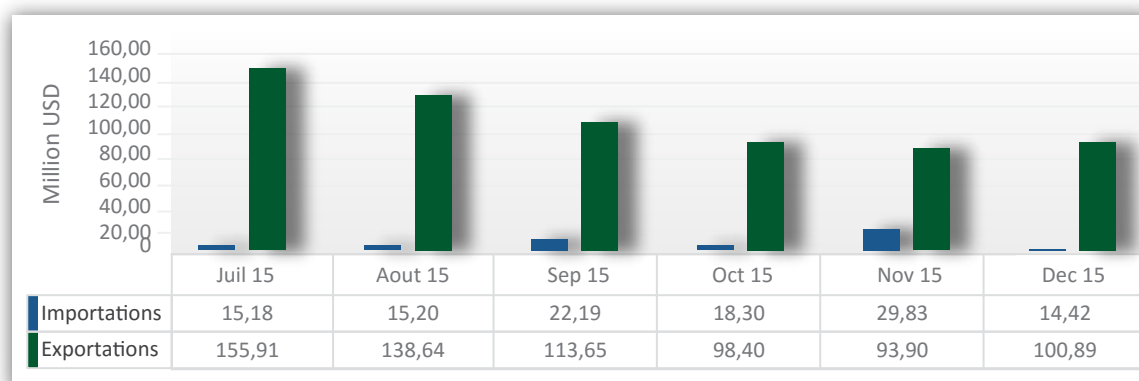
Source: KNBS, juillet- décembre 2015

Les importations en provenance de la région comprennent ; le tabac, le maïs, les haricots, le lait et la crème, le sucre, les céréales, le thé, les pois cajuns.

Les principales exportations en provenance du Kenya au cours de la période ont porté sur le ciment, les médicaments, du kérosène de type jet fuel, des lubrifiants sous forme liquide, du sel, des rouleaux de barres de fer / acier, les cigarettes, l'huile de palme, les sacs et sachets, les produit de lessive et de nettoyage, les chaussures, les confiseries en sucre et du sorgho.

Le tableau ci-dessus indique qu'il y avait plus d'exportation entre le Kenya et l'Ouganda, suivie par la RDC et le Sud Soudan.

Figure 5: Total des Importations/Exportations du Kenya vers/en provenance des États Membres du Corridor Nord (USD)



Source: KNBS, Juillet - Décembre, 2015

Les exportations du Kenya vers la région ont connu une baisse tandis que les importations ont augmenté depuis Juillet 2015 jusqu'en Novembre 2015. Décembre a enregistré l'inverse de la tendance avec des exportations qui ont connu une légère hausse tandis que les importations ont diminué. Le Kenya se maintient toujours à la position de premier exportateur dans la région

2.5 Le commerce entre le Rwanda et les autres États Membres du Corridor Nord

a) Le commerce intra régional formel du Rwanda

Le tableau ci-dessous présente un résumé des échanges intra régionales entre le Rwanda et les États Membres du Corridor Nord, d'Octobre 2015 à Mars 2016.

Tableau 6: Le commerce Formel intra régional du Rwanda (en millions d'USD) avec les autres États Membres du Corridor Nord

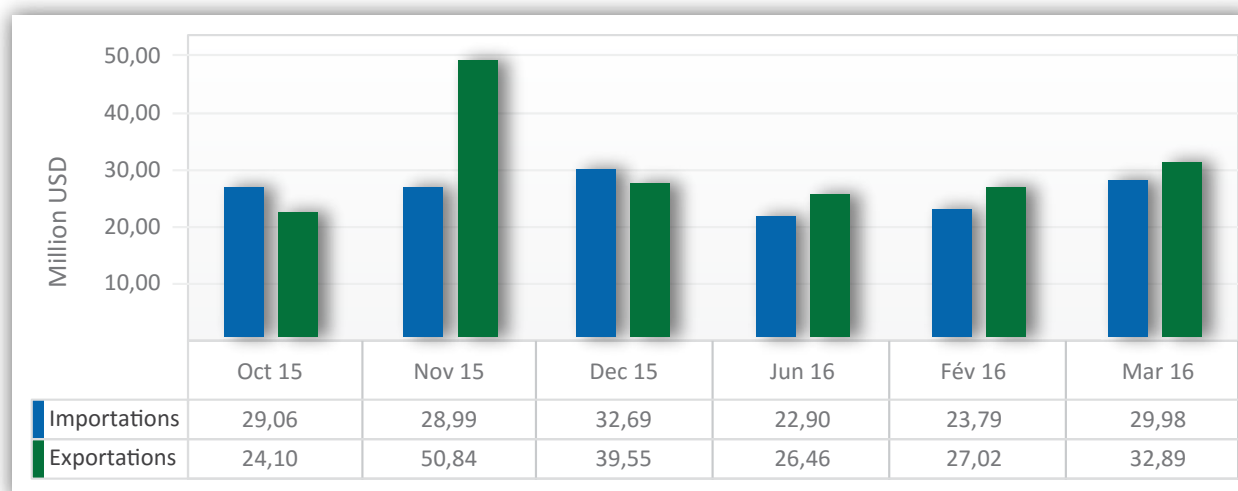
IMPORTATIONS (USD)						
ORIGINE	Oct - 2015	Nov - 2015	Dec - 2015	Janv - 2016	Fev - 2016	Mars - 2016
Burundi	732.125	508.960	3.812.638	623.374	445.282	487.072
RD Congo	628.788	613.158	664.162	449.376	457.465	507.971
Kenya	10.460.213	11.196.687	12.213.732	9.828.094	10.805.431	12.647.254
Soudan du Sud	0	0	546	0	0	51
Ouganda	17.238.572	16.674.244	15.994.263	11.995.835	12.077.591	16.335.968
Total	29.059.698	28.993.049	32.685.341	22.896.680	23.785.769	29.978.315
EXPORTATIONS (USD)						
DESTINATION	Oct - 2015	Nov - 2015	Dec - 2015	Janv - 2016	Fev - 2016	Mars - 2016
Burundi	2.930.543	1.438.530	2.126.392	1.116.882	2.820.750	4.379.658
RD Congo	14.610.329	40.910.528	15.834.393	12.663.153	14.071.379	16.808.002
Kenya	5.811.313	7.841.158	10.926.755	9.603.399	9.278.766	10.854.424
Soudan du Sud	0	0	29.578	23.469	110.377	0
Ouganda	752.560	652.061	632.316	3.048.552	738.279	851.915
Total	24.104.745	50.842.277	29.549.433	26.455.455	27.019.551	32.893.999

Source: RRA, Octobre - Mars 2016

D'après les résultats, une grande partie du commerce est entre le Rwanda et l'Ouganda et entre le Rwanda et le Kenya.

Les huiles de pétrole, le thé, le riz, les tourteaux, la farine de blé, le matelas, les farines de blé, les graisses animales et végétales, l'huile de palme, les animaux vivants, le ciment Portland, les cuirs et peaux bruts représentent 26,6% de la valeur totale des exportations en 2015. Les autres exportations comprennent les véhicules automobiles, les légumes secs à cosse, le café, les légumes, le lait et la crème, les poissons, les cuirs et peaux bruts, etc.

Les principales importations portent sur : le ciment, les graisses et huiles végétales, du savon, de l'huile de palme, le poisson, le maïs, les emballages, les produits dérivant du fer ou de l'acier non allié, du sel, les peintures et vernis, les chaussures, du sucre, du savon, de la ferraille, les produits de beauté ou de maquillage et les cigarettes.

Figure 6: La valeur du commerce informel transfrontalier du Rwanda (en millions d'USD)

Source: Banque Nationale du Rwanda, Avril 2016

Le graphique ci-dessus illustre la tendance du total des importations et des exportations du commerce formel entre le Rwanda et les autres Etats membres du Corridor Nord.

b) Le commerce Informel transfrontalier

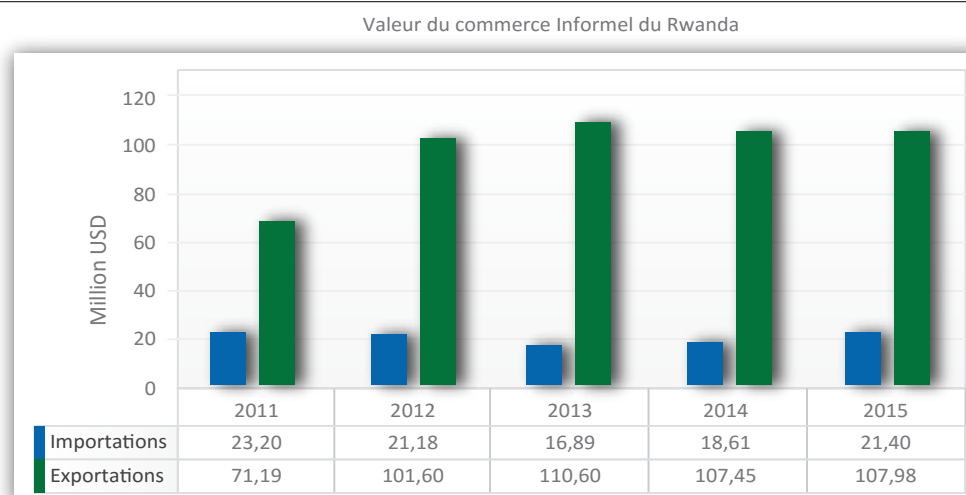
Tableau 7: Le commerce Informel transfrontalier du Rwanda (USD)

IMPORTATIONS (USD)					
ORIGINE	Oct - 2015	Nov - 2015	Dec - 2015	Janv - 2016	Fev - 2016
Burundi	480.474	412.474	506.183	718.830	847.880
RD Congo	188.919	198.158	275.585	166.850	109.218
Ouganda	996.411	1.093.497	1.026.783	1.349.544	1.248.864
EXPORTATIONS (USD)					
DESTINATION	Oct - 2015	Nov - 2015	Dec - 2015	Janv - 2016	Fev - 2016
Burundi	410.373	411.651	467.004	1.190.638	808.866
RD Congo	5.892.312	6.886.054	8.839.362	15.483.009	10.720.838
Ouganda	4.602.527	3.166.091	2.042.831	1.443.497	3.493.762

Source : Banque Nationale du Rwanda, Oct. 2015-Fév. 2016

Les principales exportations informelles transfrontalières du Rwanda vers les pays voisins étaient constituées des appareils téléphoniques, les bétails vivants, la viande de bœuf, la farine de maïs, les produits de la pêche, le lait cru, la volaille vivante, la farine de manioc et les vêtements de seconde main ; tandis que les dix importations informelles transfrontalières pour le Rwanda étaient du coltan, le café, le sorgho, la pomme de terre, les haricots séchés, la cassitérite, le riz décortiqué, les volailles vivantes, les chèvres vivants et la farine de manioc.

Figure 7: Valeur du commerce Informel transfrontalier du Rwanda (Millions d'USD)



Source : Banque Nationale du Rwanda, 2011-2015

Il ressort de la Figure ci-dessus que le total des exportations du Rwanda vers les pays voisins est resté constant, et que le volume du commerce informel en ce qui concerne les importations a connu une légère augmentation, passant de 18,6 millions à 21,5 millions d'USD de 2014 à 2015.

En comparant le volume de du commerce intrarégional formel au commerce transfrontalier informel, il se remarque que ce dernier a contribué respectivement de 9% et 2% du total des exportations et du total des importations du Rwanda.

2.6 Le commerce entre le Soudan du Sud et les autres États membres du Corridor Nord.

Tableau 8: Le commerce intra-régional du Soudan du Sud avec les autres États Membres du Corridor Nord (USD)

IMPORTATIONS (USD)						
ORIGINE	Juil - 2015	Aou - 2015	Sept - 2015	Oct - 2015	Nov - 2015	Dec - 2015
Burundi	199.565	282.356	192.917	168.628	175.130	245.631
RD Congo	-	-	-	-	-	-
Kenya	10.429.628	11.149.184	12.400.332	10.319.286	10.944.144	15.451.372
Rwanda	27.725	24.312	2628	-	-	29578
Ouganda	19.156.355	14.636.726	15.924.740	14.162.675	13.501.300	15.133.688
Total	29.813.273	26.092.578	28.520.617	24.650.589	24.620.574	30.860.269
EXPORTATIONS (USD)						
DESTINATION	Juil - 2015	Aou - 2015	Sept - 2015	Oct - 2015	Nov - 2015	Dec - 2015
Burundi	-	-	-	-	-	4.795
Kenya	-	82	5.773	-	-	11.491
Rwanda	-	-	-	-	-	546
Ouganda	190.156	20.305	171.249	35.390	62.456	108.547
Total	190.156	20.387	177.022	35.390	62.456	125.379

Source: KNBS / UBOS / BBS / CBR, Juillet - Décembre 2015

Le Soudan du Sud entretient plus d'échange commerciaux avec le Kenya et l'Ouganda.

Les exportations vers l'Ouganda comprennent: les déchets et débris de fer ou d'acier étamé, les moteurs à Courant continue et des groupes électrogènes, les bulldozers ou les lames à angle de remblayage, les pelles mécaniques, les excavateurs et chargeuses-pelleuses.

Les importations en provenance de l'Ouganda comprennent: le sucre, la farine de maïs, la farine de blé, le sorgho, le ciment, les barres de fer/d'acier, l'huile de palme, le riz, les haricots, les biscuits sucrés, l'eau minérale, les tubes et tuyaux, la bière et du savon.

Les importations en provenance du Kenya comprennent le thé, le kérosène de type jet, les roses, le café, les médicaments, les minerais et concentrés de titane, le ciment, les ananas, les carbonates ainsi que les lubrifiants sous forme liquide.

2.7 Le commerce entre l'Ouganda et les autres États Membres du Corridor Nord.

a) Le commerce formel en Ouganda

Le Tableau 9 ci-dessous présente un résumé des volumes d'échanges commerciaux intra-régionaux entre l'Ouganda et les autres États membres du Corridor Nord.

Tableau 9: Le commerce intrarégional de l'Ouganda (USD)

IMPORTATIONS (USD)					
ORIGINE	2011	2012	2013	2014	2015
Burundi	2.188.178	1.420.913	452.904	4.116.861	3.379.011
RDC	6.353.933	12.222.650	6.750.550	5.917.323	3.640.612.66
Kenya	644.574.901	590.194.814	562.818.613	593.887.653	554.530.352
Rwanda	7.879.547	5.359.589	7.398.153	10.882.919	9.371.983
Soudan du Sud	-	7.792	266.428	1.485.691	836.313
Total	660.998.570	609.207.769	577.688.661	616.292.461	571.758.271
EXPORTATIONS (USD)					
DESTINATION	2011	2012	2013	2014	2015
Burundi	41.450.916	46.082.374	48.722.080	43.454.016	46.283.700.33
RDC	182.411.269	240.880.829	268.174.521	181.680.327	152.560.885.45
Kenya	226.581.503	254.060.878	314.430.423	297.435.925	427.011.915.28
Rwanda	193.500.360	226.103.518	216.301.046	245.334.653	237.571.281.68
Soudan du Sud		17.754.401	175.432.492	280.294.992	265.026.694.35
Total	643.944.048	784.882.001	1.023.060.563	1.048.199.913	1.128.454.477

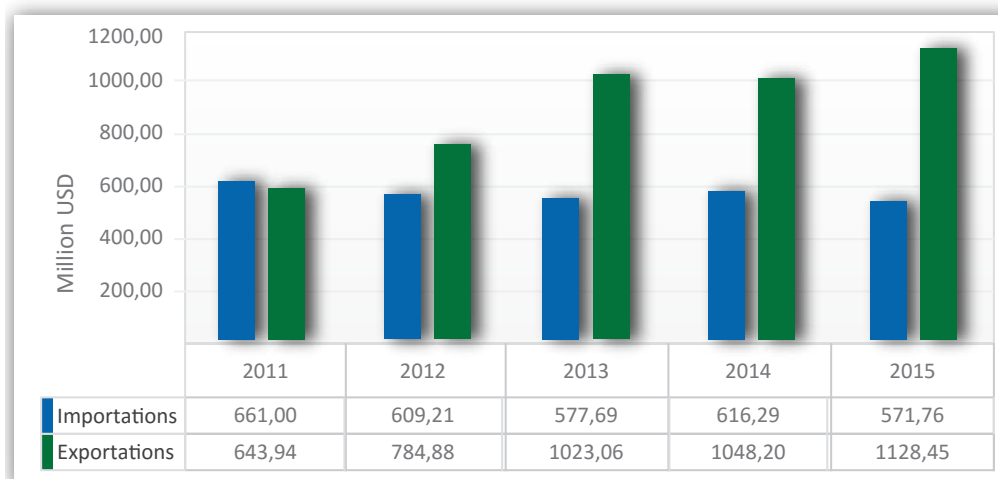
Source: UBOS, 2011 - 2015

Les résultats indiquent clairement qu'il y a davantage d'exportations vers le Kenya et le Sud du Soudan et que l'Ouganda importe plus en provenance du Kenya et du Rwanda.

Les principaux produits d'exportations comprennent: le ciment, le maïs, le thé, le sucre, les haricots, le tabac, les graisses et les huiles végétales ainsi que du sorgho. D'autres produits comprennent; l'huile de palme, la farine de maïs, les barres de fer / acier, les céréales, les brisures de riz, les bonbonnes, les bouteilles, les flacons, les bocaux, les types de pots utilisés pour la conservation des produits, la farine de blé, le matériel de forage, le lait et la crème, le savon, les boîtes, les étuis, les casiers et les articles similaires en plastiques, les biscuits sucrés et l'électricité.

Les principaux produits d'importations portent sur : le ciment, es lubrifiants, du sel, les médicaments, des barres de fer et d'acier, l'alcool d'éthyle, la gomme à mâcher, les plastiques, les agents de surface organiques, la margarine, les véhicules pour le transport de plus de 28 personnes et les chaussures.

Figure 8: Le commerce intra-régional (en millions d'USD) des importations et des exportations de l'Ouganda avec les autres États Membres du Corridor Nord



Source: UBOS, 2011 – 2015

La figure ci-dessus montre qu'en moyenne, le total des exportations en provenance de l'Ouganda vers les États Membres ont augmenté au fil du temps alors que les importations sont restées constantes. En 2015 l'Ouganda a exporté vers la région du Corridor Nord environ deux fois autant qu'il a importé de la même région.

b) Le commerce informel en Ouganda

Tableau 10: Le commerce informel en Ouganda

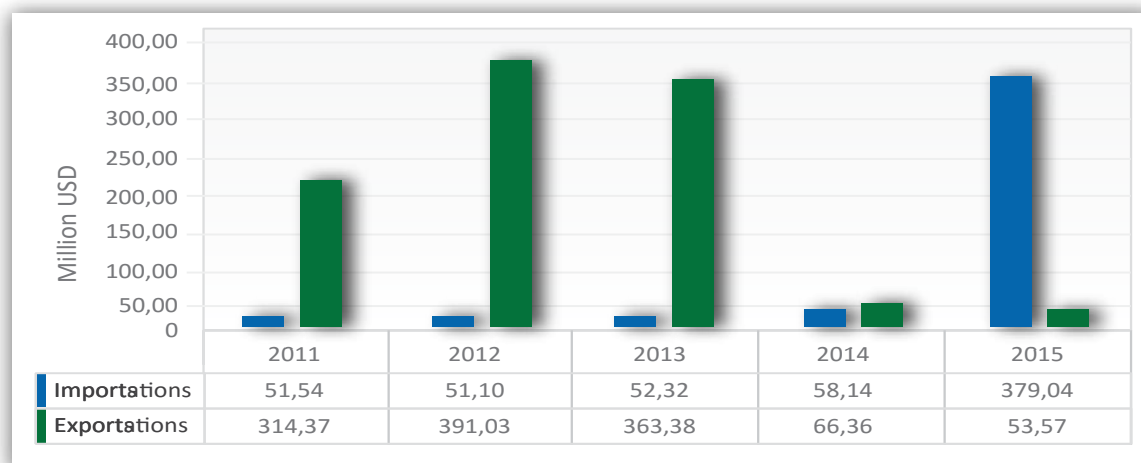
IMPORTATIONS (USD)					
ORIGINE	2011	2012	2013	2014	2015
RD Congo	21.472.829	20.308.816	17.729.354	21.306.421	181.354.533
Kenya	27.032.823	24.528.428	26.494.426	30.754.956	96.435.136
Rwanda	1.663.813	3.061.894	2.541.143	2.230.071	21.751.086
Soudan du Sud	1.373.140	3.204.531	5.558.680	3.846.582	79.498.052
Total	51.542.606	51.103.669	52.323.603	58.138.031	379.038.807
EXPORTATIONS (USD)					
DESTINATION	2011	2012	2013	2014	2015
DR Congo	126.134.562	157.908.625	135.004.317	39.458.206	18.271.178
Kenya	69.457.410	79.965.672	69.692.355	2.885.014	31.871.945
Rwanda	35.067.736	38.095.420	27.868.076	4.549.802	1.163.755
Soudan du Sud	83.712.302	115.061.586	130.818.834	19.470.637	2.267.568
Total	314.372.010	391.031.302	363.383.582	66.363.659	53.574.445

Source: UBOS, 2011 – 2015

La plupart des exportations informelles transfrontalières vont vers le Kenya et la R.D. Congo tandis que la plupart des importations informelles transfrontalières proviennent respectivement de la R.D. Congo, du Kenya et du Soudan du Sud.

Le Tableau 10 ci-dessus fait noter qu'il y a eu une hausse considérable de la valeur du commerce informel entre l'Ouganda et les autres États Membres.

Figure 9: Le commerce Intra-régional Informel de l'Ouganda Trade (Million d'USD) pour les importations et exportations vers/ en provenance des autres Etats Membres, 2011-2015



Source: UBOS, 2011 - 2015

En 2015, environ 67,6% de la valeur totale des produits d'exportations informelles transfrontalières était composée d'exportation du poisson, des vêtements, des chaussures, des grains de maïs, des haricots, des sandales, du bois, de l'alcool / spiritueux, de la farine de maïs, du bétail, des fruits, des œufs, du sel, de la farine de blé, des chèvres, des pièces de rechange des motos, des matières textiles, de pièces de rechange des bicyclettes, de la soude et de bananes.

Le Riz, la farine de blé, le café, les arachides, les haricots, le manioc, l'huile de cuisson, le sel, l'huile de palme, les bananes, les oignons, la levure, le ciment, les vêtements, les fruits, les grains de maïs, les grains de sorgho, le jus, les parfums et les engrais représentaient environ 74,1% de la valeur totale des importations informelles transfrontalières.

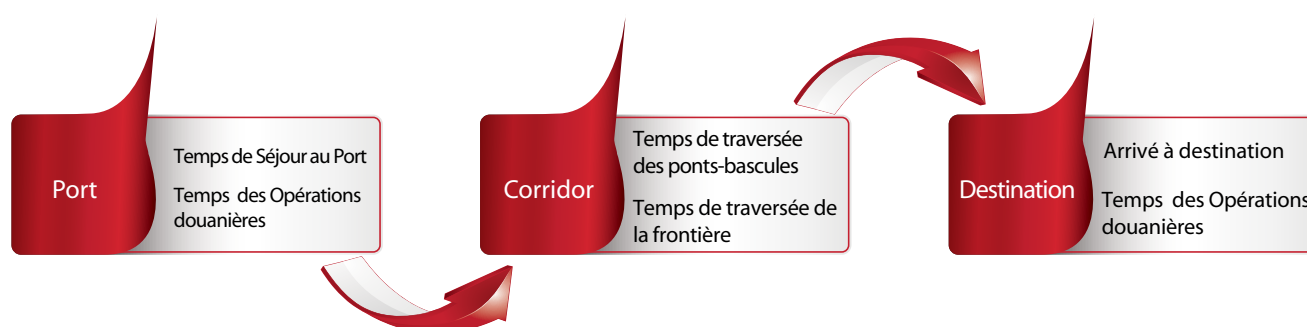
Les pays de la région sont spécialisés dans des marchandises similaires, les coûts frontaliers réduits leur permettront d'obtenir plus facilement des matières premières et des intrants intermédiaires en provenance de leurs voisins. Le volume considérable de marchandises échangées sous le commerce informel transfrontalier est basé sur les produits agricoles, les animaux vivants et leurs produits et les marchandises fabriqués dans la région.

L'élimination des barrières non tarifaires dans la région stimulera davantage le commerce intra-régional qui contribue davantage à l'expansion des exportations et à la croissance régionale.

Stimuler le commerce intra-régional à travers l'intégration régionale est censée profiter aux économies du Corridor Nord en offrant, entre autres, de plus grands marchés, de plus grandes économies d'échelle. La suppression des frais de visa qui affectent négativement les activités commerciales à travers les frontières et la reconnaissance mutuelle de certificat d'inspection des normes de la qualité vont stimuler grandement le commerce intrarégional.

3. TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS

L'ACTTCN mesure le temps de transit et le temps de pris pour les processus opérationnels, le temps de traversée de la frontières ainsi que les retards au niveau des principaux nœuds. Cette section présente quelques résultats clés sur les indicateurs du temps. Le temps de transit et les retards dans le Corridor Nord est obtenu à partir des sources des données électroniques à savoir les Systèmes de Gestion de Douanes, les systèmes ECTS et les résultats de l'enquête GPS

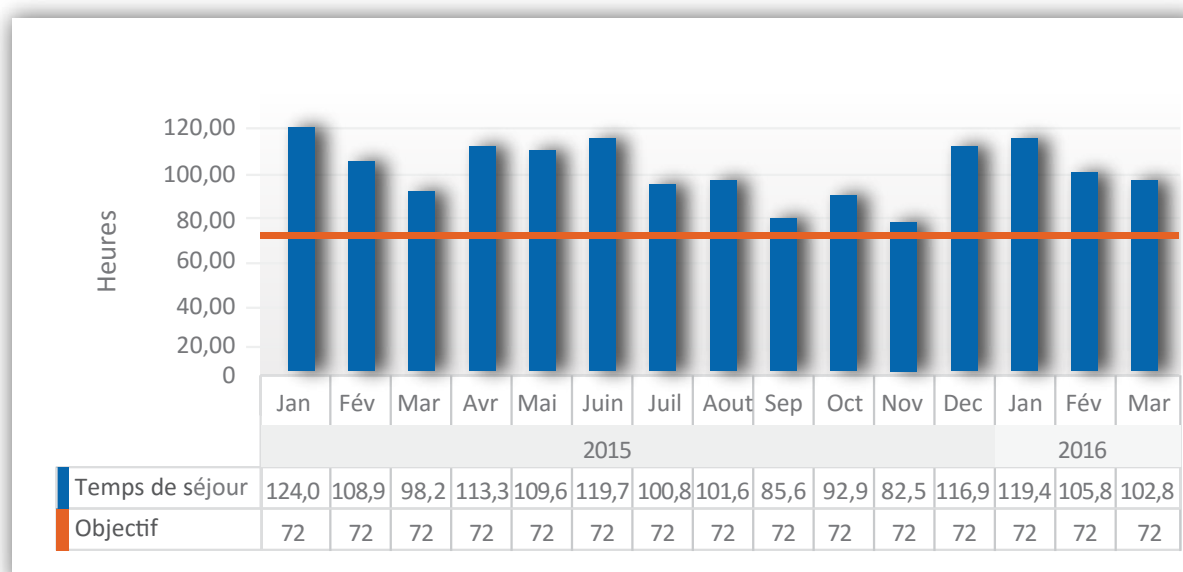


3.1 Temps de séjour au port de Mombasa

Le temps de séjour au Port se réfère au temps que la cargaison passe dans le port ou dans son extension telle que les Stations de Conteneurs Fret. Le temps de séjour au Port est mesuré par le temps écoulé depuis le moment où les marchandises sont déchargées du navire et déposées dans le Port jusqu'au moment où elles quittent le port après le l'autorisation de quitter le port. Les retards et l'imprévisibilité du temps passé au Port augmentent les inventeurs de stocks portuaires et empêchent l'intégration dans les réseaux d'approvisionnement mondiaux, contribuant ainsi à l'augmentation du coût des affaires. La moyenne du Temps de Séjour au Port est un indicateur relatif de l'efficacité du port de Mombasa.

La figure ci-dessous illustre la moyenne du temps de séjour des conteneurs au Port de Mombasa.

Figure 10: Le temps de séjour des marchandises conteneurisées au port.



Source: KPA, Janvier 2015 - Mars 2016

Il ressort de la figure ci-dessus qu'il y avait une augmentation saisonnière du Temps de Séjour au Port en Décembre 2015 et Janvier 2016. La moyenne du temps de séjour au port pour la période d'Octobre au 15 Mars 2016 était de 103.24 heures (4,3 jours). La Rationalisation de la nomination de conteneurs et l'évacuation vers les CFS constituent quelques-unes des mesures à entreprendre pour réduire le temps de séjour afin d'atteindre l'objectif de 72 heures.

Il existe diverses activités qui contribuent au Temps de Séjour au Port. Celles-ci incluent la préparation et l'enregistrement des déclarations par les agents

de douane; la transmission des déclarations par les douanes au Centre de Traitement de Document, le processus de dédouanement par les intervenants sur les cargo au Guichet Unique; le temps pris après le dédouanement par les commerçants / les agents / les transporteurs pour récupérer la cargaison du port, qui peut également être affecté par les problèmes d'infrastructure et le paiement des factures de KPA par le commerçant / agent.

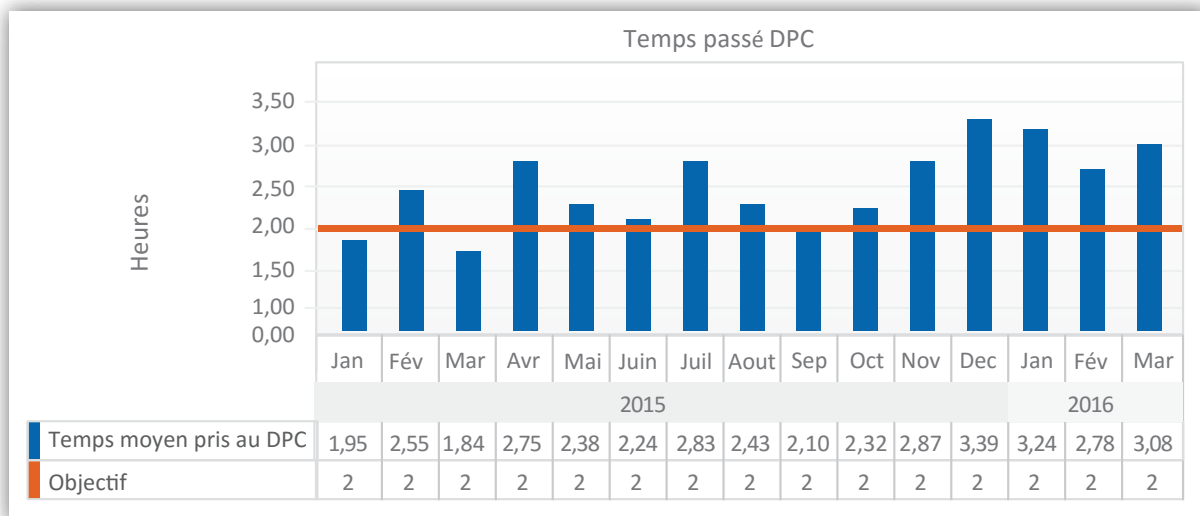
Les indicateurs qui suivent examinent les processus au Port qui affectent le Temps de Séjour au Port :

3.2 Le Temps de dédouanement au Centre de Traitement des Documents (DPC)

Ceci est le temps pris par les douanes pour enregistrer une déclaration déposée par un agent de douane. Ce temps contribue au Temps global de Séjour au Port. Le processus implique: l'approbation de la Valeur en Douane, la classification des marchandises et des impôts payés / caution de sécurité par le douanier. En outre, l'agent doit soumettre tous les documents appropriés.

La figure ci-dessous montre la moyenne du temps pris pour le dédouanement au Centre de Traitement des Documents. Les douanes ne sont pas les principaux responsables des retards enregistrés au cours de ce processus car l'agent en douane doit s'assurer que tous les documents sont corrects avant la sortie du Centre de Traitement de Documents.

Figure 11: Déroulement au Centre de Traitement de Documents.



Source: KRA, Jan. 2015 - Mars 2016

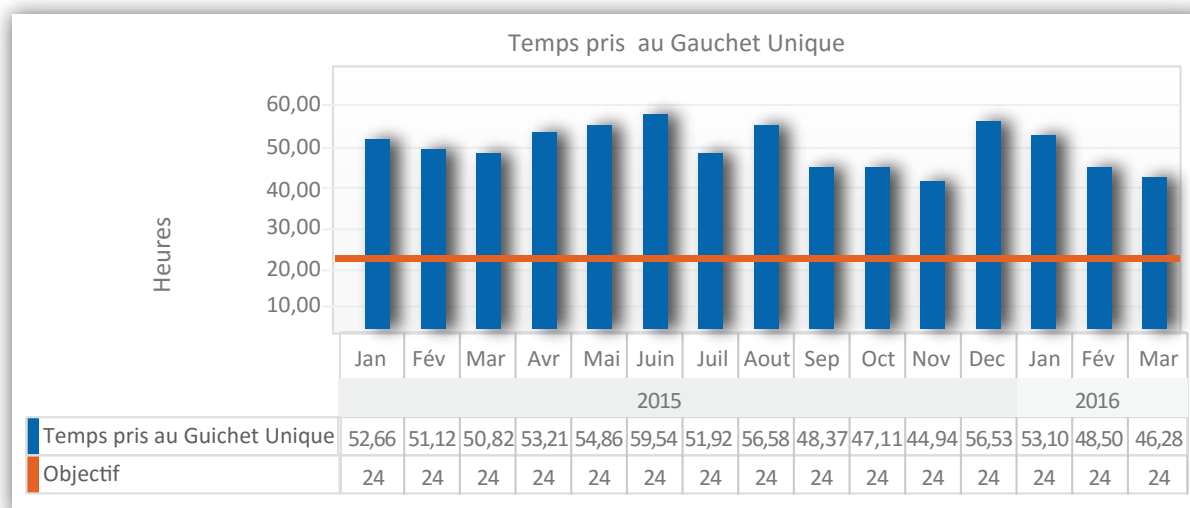
De Janvier 2015 à Mars 2016, le Temps pris au Centre de Traitement de Documents a montré une tendance à la hausse. La sensibilisation des agents de douane sur la soumission des documents appropriés et les modifications tardives sont quelques-unes des questions qui doivent être abordées pour atteindre l'objectif fixé qui est de deux heures.

3.3 Le temps pris au Guichet Unique de Mombasa

Cet indicateur est mesuré en soustrayant le temps où la déclaration est enregistrée du temps de l'autorisation d'enlèvement, c'est-à-dire le moment où l'autorisation d'enlèvement est générée. Le temps de dédouanement au Guichet Unique est souvent

attribué aux exigences des procédures par plusieurs intervenants sur la cargaison. Le Guichet Unique implique un certain nombre de processus entrepris par les différentes agences impliquées dans le dédouanement des marchandises.

Figure 12: Temps Pris au Guichet Unique



Source: KPA, Janvier 2015- Mars 2016

D'après les résultats ci-dessus, la durée moyenne la plus basse enregistrée était de 45 heures, ce qui est supérieur à l'objectif qui est de 24 heures.

Les facteurs qui affectent cet indicateur comprennent; les changements de dernière minute aux documents d'importation; certaines agences qui ne travaillent pas 24 heures /24 heures; et les retards dans l'inspection physique / inspection conjointe de la cargaison.

Il est recommandé qu'une agence responsable soit désignée pour coordonner l'inspection conjointe des marchandises au port en vue d'éviter plusieurs inspections. Le détachement de personnel d'autres services du gouvernement auprès des services de douanes facilitera la résolution des problèmes de coordination de différentes agences pour effectuer l'inspection physique des marchandises, étant donné que tout le personnel sera désormais sous un seul commandement.

3.4 Retards après autorisation d'enlèvement par la douane

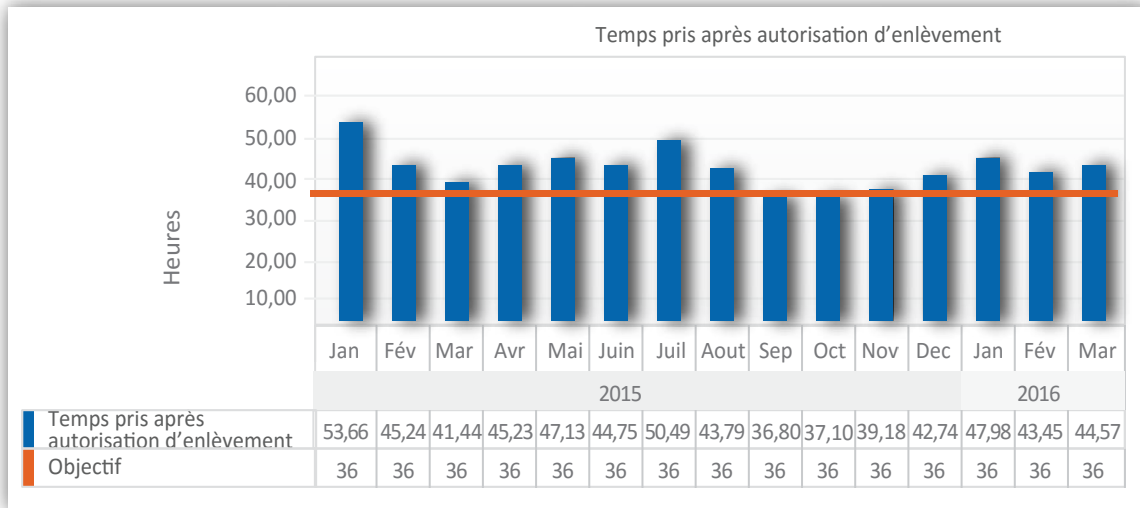
Après obtention de l'autorisation d'enlèvement de la cargaison dans le système de gestion douanière, KPA est notifiée par voie électronique pour produire un laissez-passer. Le commerçant / Agent engage un transporteur (camion) et fait une demande d'un laissez-passer à KPA. Le camion entre au port, il est chargé des marchandises et il procède enfin vers la porte de sortie.

Le retard après autorisation d'enlèvement par la douane réfère au temps pris pour évacuer la cargaison du port après l'autorisation officielle par les douanes. Ce processus implique les étapes suivantes:

- i. L'Agent crée un bon de sortie dans le système KWATOS
- ii. Le paiement des frais du port
- iii. La note de sortie publiée sur le système KWATOS
- iv. L'Approbation du bon de sortie par KPA et l'émission de l'autorisation de sortie au Port.
- v. Le chargement des cargaisons sur les camions
- vi. Le contrôle aux portails et l'émission d'une note de sortie.

La figure ci-dessous montre la tendance du temps pris pour récupérer la cargaison du port après la sortie de service de douanes pour la période Janvier 2015 -Mars 2016.

Figure 13: Le temps pris après autorisation d'enlèvement par la douane



Source: KRA, Avril-2015 - Mars 2016

Entre Mars 2015 et Mars 2016, la temps moyen se situait entre 36,8 heures et 50,5 heures, ce qui représente environ 42% du Temps de Séjour au Port.

Il y a besoin d'améliorer les infrastructures / routes menant port dans l'optique de réduire les

embouteillages et de rationaliser les procédures de l'obtention de bons de sortie et du chargement des camions. Les Transporteurs / Agents en douane et les Commerçants devraient faire à l'avance les préparatifs en vue d'accélérer la récupération des cargaisons au port.

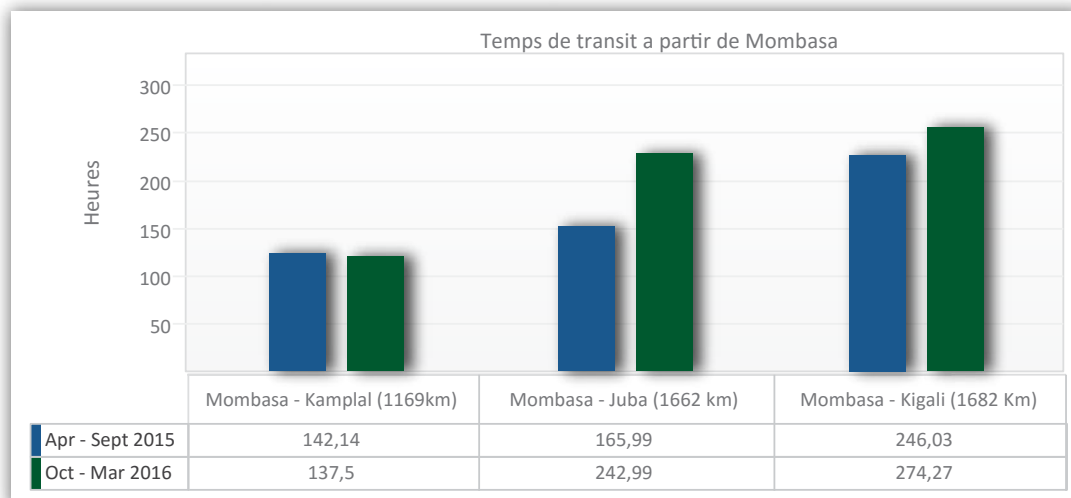
3.5 Le temps de transit de Mombasa vers d'autres destinations

L'Observatoire fait le suivi du temps de transit de Mombasa vers d'autres destinations, d'une frontière à une autre ou à partir d'un nœud de transit le long du Corridor, en utilisant des données électroniques des douanes, des Systèmes Electronique de Surveillance des Cargaisons appartenant aux Offices des Recettes et les relevés des enquêtes GPS.

Ce rapport présente les données de l'enquête GPS qui a été réalisée d'Octobre 2015 à Février 2016.

La figure ci-dessous montre les Temps de transit de Mombasa vers d'autres destinations, obtenus à partir des données l'enquête GPS.

Figure 14: Temps moyen de transit de Mombasa vers Kampala, Juba et Kigali d'avril 2015 à Septembre 2015, en comparaison à Octobre 2015 à Mars 2016



Source: enquête GPS avril 2015 - mars 2016

De la figure ci-dessus, il ressort que le temps moyen de transit de Mombasa vers Kampala a légèrement diminué de 4,6 heures, pour enregistrer 5,7 jours. le temps moyen de transit de Mombasa vers Juba a

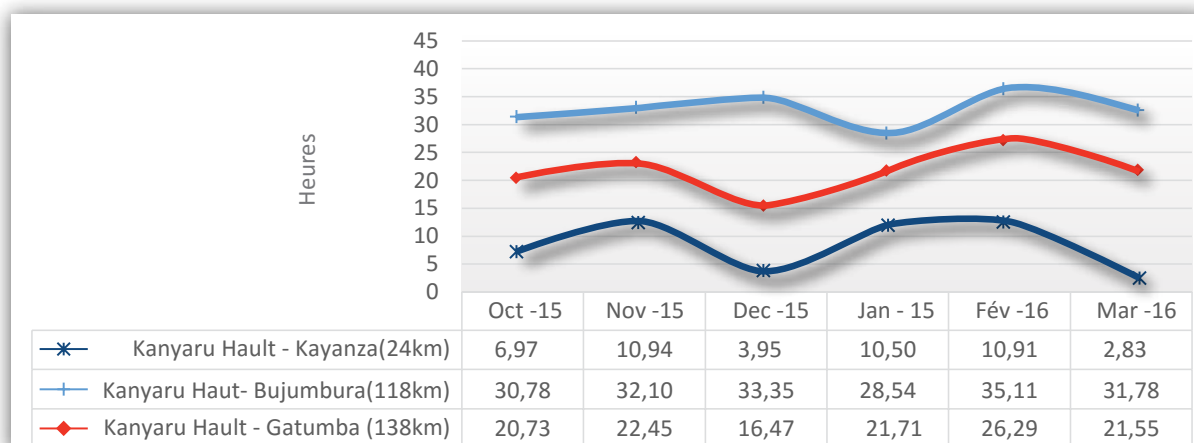
augmenté, passant de 7 jours à 10 jours, tandis le temps moyen de transit vers Kigali est passé de 10,3 jours à 11,4 jours.

3.6 Temps de transit au Burundi

Le temps de transit au Burundi a été mesuré à partir des postes frontières les plus utilisés c'est à dire à partir de Kanyaru Haut et Gasenyi vers le Port de Bujumbura, Kayanza et Gatumba.

La Figure 23 ci-dessous montre le temps de transit au Burundi à travers les principaux noeuds du Corridor Nord et les postes frontières.

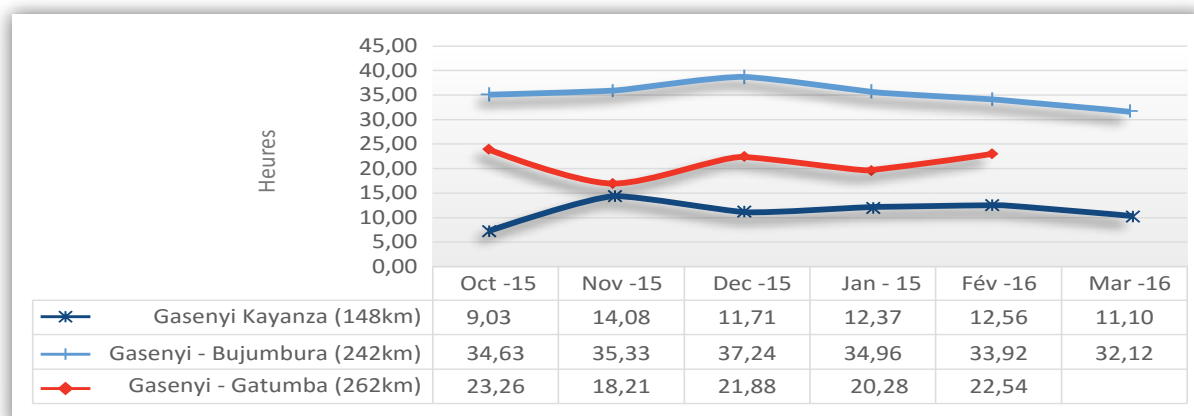
Figure 15: Temps de transit à partir de Kanyaru Haut jusqu'à Gatumba



Source: OBR, Oct. 2015–Mar. 2016

Il faut entre 28 et 35 heures pour déplacer la cargaison de Kanyaru Haut jusqu'à Bujumbura, une distance de 118 km seulement. Il faut plus de temps pour arriver jusqu' à Bujumbura que jusqu'à Gatumba qui plus éloigné, suite aux retards pour recevoir les marchandises dans les ICD après qu'un camion soit arrivé à Bujumbura.

Figure 16: Temps de transit à partir de Gasenyi jusqu'à Bujumbura, Kayanza et Gatumba, d'octobre 2015 à Mars 2016



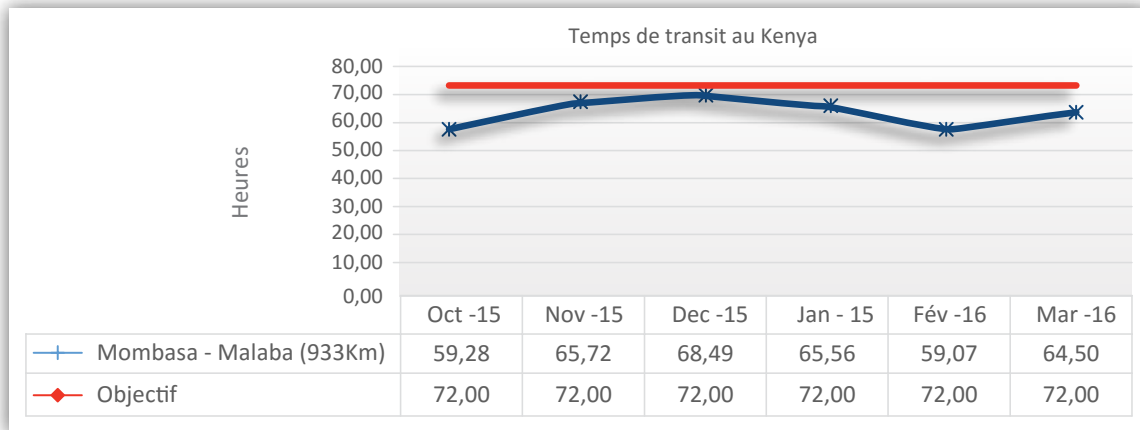
Source: OBR, Avr, 2015–Mar, 2016

Le temps moyen pris de Gasenyi jusqu'à Bujumbura a relativement diminué pendant la période considérée, passant à 32,12 heures en Mars 2016. Pour aller de Gasenyi jusqu'à Kayanza, il fallait 32,12 heures pour la même période.

3.7 Le temps de transit au Kenya

L'Observatoire a fait le suivi du temps de transit au Kenya, de Mombasa vers la frontière de Malaba, à partir de l'enquête GPS réalisée d'Octobre 2015 à Février 2016. La Figure ci-dessous montre le temps de transit au Kenya, à partir de Mombasa jusqu'à Malaba.

Figure 17: Temps moyen de transit au Kenya - Mombasa jusqu'à Malaba



Source: enquête GPS, Octobre 2015-Mars 2016

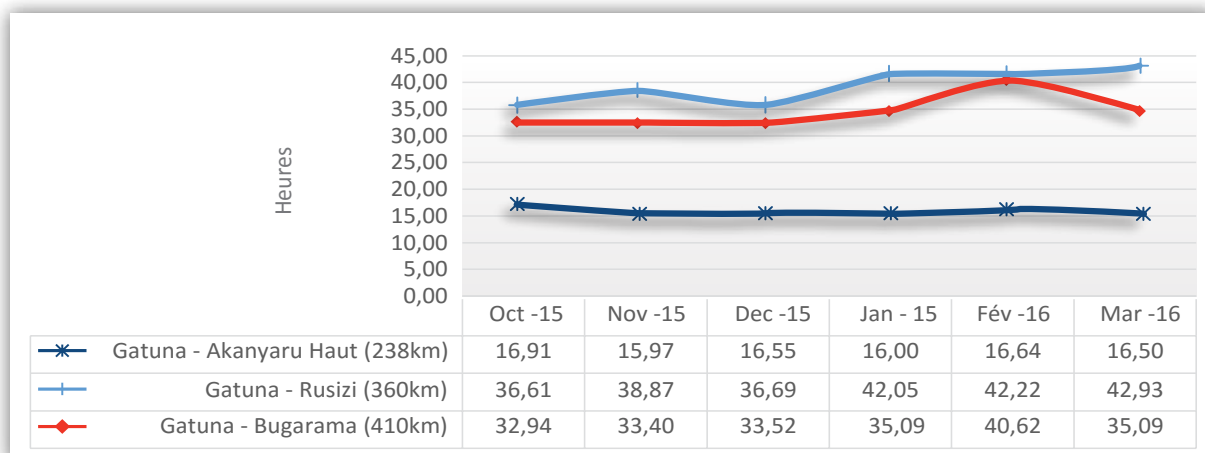
Le temps de transit a été mesuré à partir du moment où le camion a commencé le voyage à Mombasa jusqu'au moment où il a atteint la frontière de Malaba, une distance d'environ 933 km. Le Temps moyen de transit de Mombasa vers Malaba se situait entre 2,5 jours (59,3 heures) et 2,9 jours (68,5 heures), sur base de l'enquête GPS. En moyenne, il faut moins de trois jours fixés comme cible pour transiter par le Kenya.

3.8 Temps de transit au Rwanda

Les sections de transit du Corridor Nord au Rwanda comprennent: Gatuna jusqu'à Akanyaru Haut, Gatuna jusqu'à Gikondo/MAGERWA, Gatuna jusqu'à Nemba et Gatuna jusqu'à Rubavu/Goma.

La figure ci-dessous montre le temps de transit au Rwanda entre les postes frontières de Gatuna et Akanyaru-Haut, Nemba, Bugarama, Rubavu et Rusizi. Le temps de transit est mesuré sur base de la différence entre l'heure d'entrée des cargaisons au Rwanda et l'heure d'arrivée à la destination finale (Dépôt Intérieur de Conteneurs pour les marchandises locales) ou de leur sortie du pays. 98% du trafic de transit part de la frontière de Gatuna.

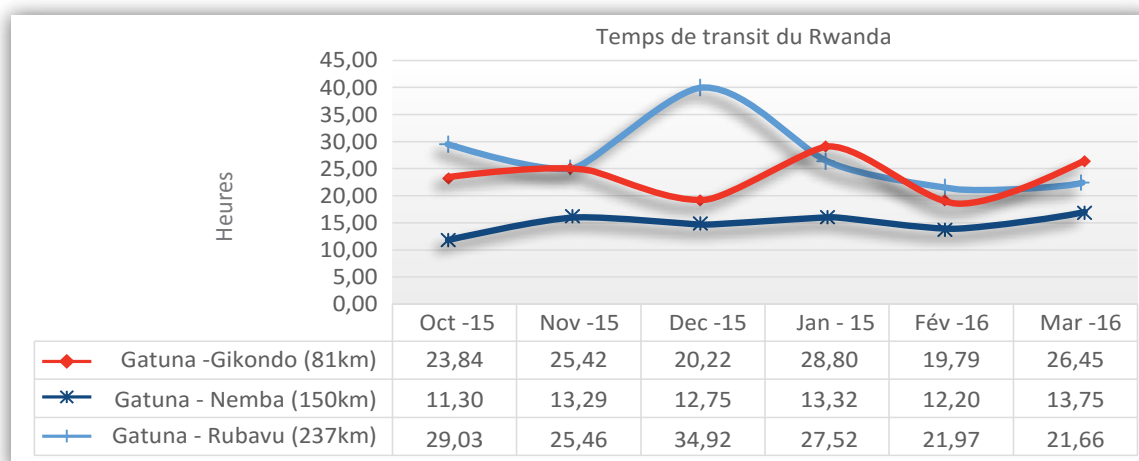
Figure 18: Le temps de transit du Rwanda à partir de Gatuna vers les frontières d'Akanyaru Haut, Rusizi et Bugarama



Source: RRA, October, 2015 - March 2016

La Figure 18 ci-dessus indique que le temps moyen de transit pris entre Gatuna et Akanyaru- Haut a été relativement constant, il était d'environ 16 heures. Le temps pris vers Rusizi et Bugarama a connu une légère augmentation pour la période d'octobre 2015 à février 2016.

Figure 19: Le temps de transit du Rwanda, à partir de Gatuna jusqu'à Gikondo, Nemba et Rubavu



Source: RRA, Avr, 2015–Mar, 2016

Le temps pris de Gatuna jusqu'à Gikondo MAGERWA à Kigali a connu une variation qui était entre 19,8 heures et 28,8 heures. MAGERWA est un terminal intérieur des conteneurs, et le fait qu'il soit situé en ville signifie que les retards sont en partie dus aux congestions et aux restrictions sur le temps auquel

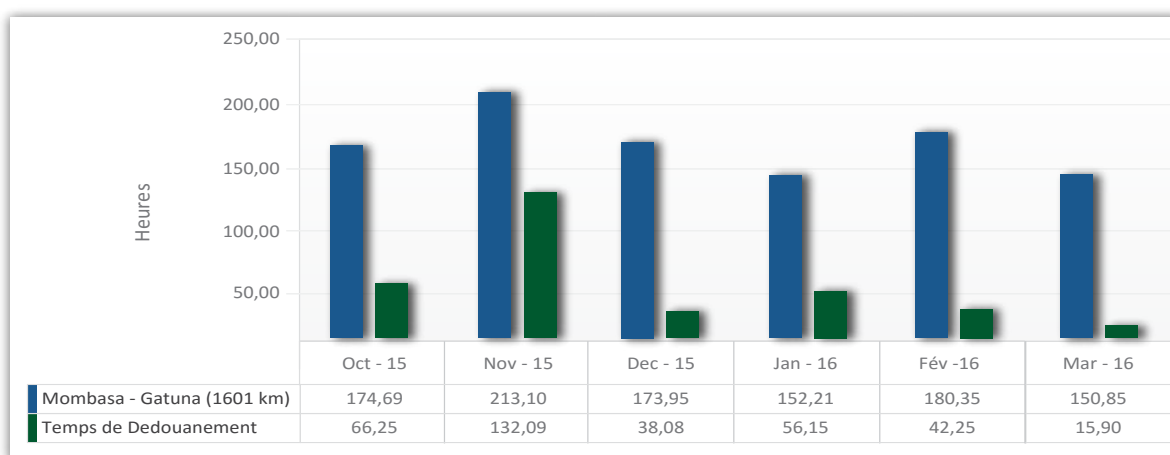
les camions sont permis de se déplacer en ville. En outre, MAGERWA ne fonctionne pas 24/24 heures, ce qui veut dire que des retards supplémentaires sont enregistrés à partir de l'heure de fermeture des bureaux (22 heures) jusqu'à 7 heures du matin lorsque le travail reprend

Temps de transit pour les marchandises dédouanées sous Territoire Douanier Unique (TDU)

Le temps de transit pour les marchandises dédouanées sous Territoire Douanier Unique (TDU) a été mesurée à partir du moment où le camion a été autorisé de commencer son voyage à partir de Mombasa jusqu'au moment où il a atteint la frontière du Rwanda à Gatuna, une distance d'environ 1601 km. Ce temps comprend les retards après mainlevée des douanes qui était en moyenne 31,5 heures (1,3 jours) au cours de la période considérée, et le temps de passage de la frontière entre le Kenya et l'Ouganda.

Le graphique ci-dessous montre également le temps de dédouanement des marchandises sous TDU. Ce temps est mesuré à partir de l'enregistrement de la déclaration jusqu'au moment de la production de la mainlevée.

Figure 20: Le temps de transit à partir de Mombasa vers Gatuna-Rwanda pour les marchandises sous SCT



Source: RRA, Avr, 2015–Mar, 2016

Le temps de transit (temps pris à partir de la sortie à Mombasa au temps d'entrée à la frontière de Gatuna) montre une légère réduction, avec le mois de Mars 2016 qui enregistré 150,85 heures (6,3 jours).

Le temps de dédouanement des marchandises sous

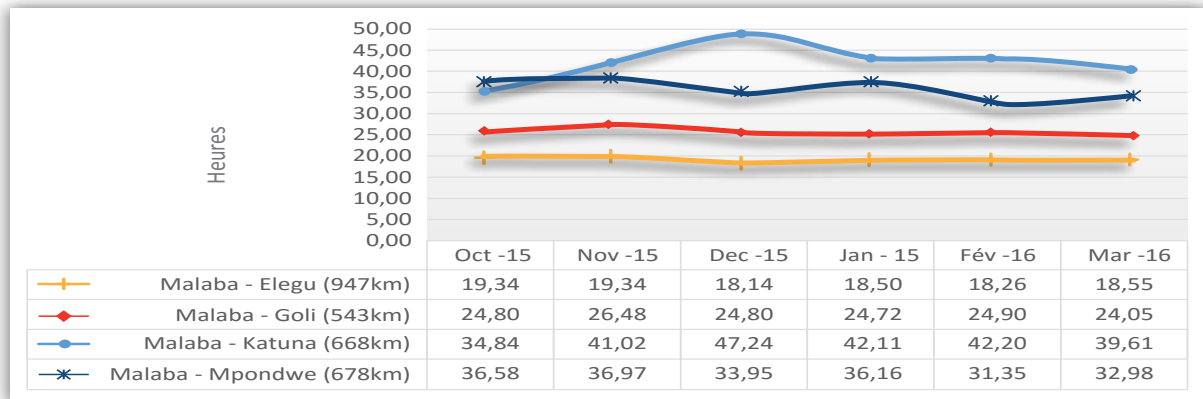
SCT affiche une évolution fluctuante au cours de la période considérée, avec le mois de novembre 2015 qui a enregistré le temps de dédouanement le plus élevé qui était de 132 heures (5,5 jours) et le mois de mars 2016 qui a enregistré le temps de dédouanement le plus moindre qui était de 15,9 heures.

3.9 Temps de Transit en Ouganda

Le temps de transit en Ouganda est mesuré sur base de la différence entre le temps d'entrée de la cargaison dans le pays et le temps de son arrivée à la destination finale ou le temps de sa sortie du pays, conformément aux données du Système Electronique de Surveillance des Cargaisons (ECTS).

La figure ci-dessus montre le temps de transit en Ouganda, de la frontière de Malaba à Katuna, Elegu, Mpondwe et Goli. Environ 48%, 16%, 11% et 9% des camions suivis à partir de malaba par voie d'ECTS sont sortis respectivement par les frontières d'Elegu, Goli, Katuna et Mpondwe.

Figure 21: Temps moyen de transit en Ouganda (heures.) à partir de Malaba



Source: ECTS d'URA, Oct. 2015-Mars 2016

Le Temps de Transit à partir de Malaba à Goli, Katuna et Mpondwe était inférieur à l'objectif fixé qui est de 48 heures.

De Malaba à Elegu il y a une distance d'environ 497 km, et on a enregistré un temps moyen de transit de 18 à 19 heures au cours de la période sous étude, ce qui montre une tendance constante.

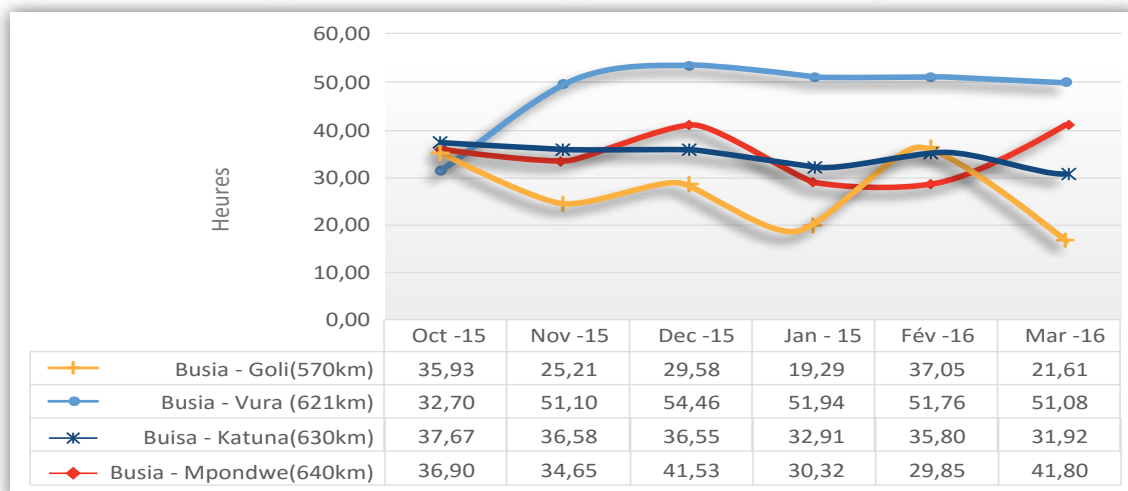
De Malaba à Goli avec une distance d'environ 543 km, avec le temps de transit qui est entre 24 et 26 heures. Le temps de transit de Malaba à Goli a enregistré un temps beaucoup plus élevé que le temps de transit entre Malaba et Elegu malgré que Goli soit seulement à 46 km plus loin qu'Elegu à partir de Malaba. Cela est probablement attribuable au pont Goli qui est en cours de construction, ainsi qu'à une section de route entre Pakwach et Goli qui est en mauvais état.

Le temps de transit de Malaba à Katuna (668 km) a enregistré entre 34 heures et 47 heures, avec le mois de Décembre 2015 qui a enregistré le temps de transit le plus élevé de 47,2 heures (1,9 jours), tandis que le mois d'Octobre 2015 a enregistré temps de transit le plus faible qui est de 34,84 heures (1,5 jours).

Le temps de transit de Malaba à Mpondwe était en moyenne de 31.35 heures (1,3 jours) en Février 2016 jusqu'à 36,97 heures (1,5 jours) en Novembre à 2015.

La figure ci-dessus montre le temps de transit en Ouganda, de la frontière de Malaba à Katuna, Elegu, Mpondwe et Goli. Environ 48%, 16%, 11% et 9% des camions suivis à partir de Malaba par voie d'ECTS sont sortis respectivement par les frontières d'Elegu, Goli, Katuna et Mpondwe.

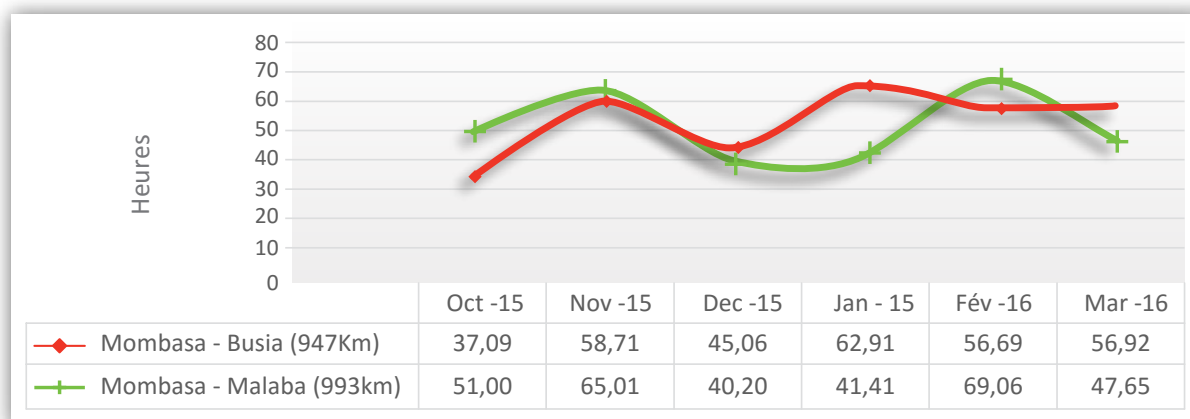
Figure 22; Temps moyen de transit en Ouganda (heures.) à partir de Malaba



Source: ECTS d'URA, oct. 2015-mars 2016

La plupart du trafic vers Vura part de Busia. Depuis Novembre 2015 jusqu'en Mars 2016, le temps de transit vers Vura a varié entre 51 et 54,5 heures. L'objectif étant de 48 heures.

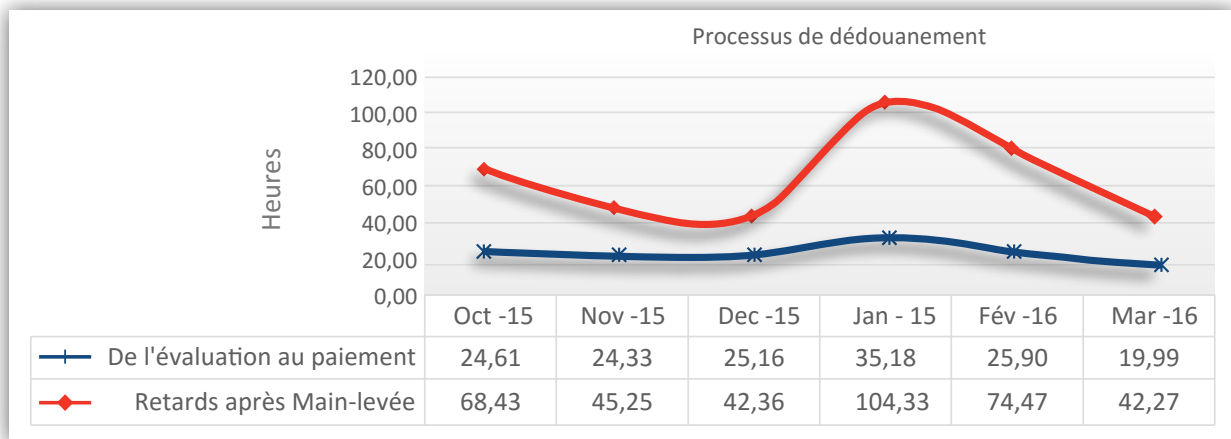
Figure 23: Le temps de transit à partir de Mombasa à Malaba/Busia en Ouganda pour les marchandises sous SCT



Source: URA ECTS, Octobre 2015 -Mars 2016

Le temps de transit de Mombasa jusqu'à Malaba a varié entre 40 et 65 heures alors que celui de Mombasa à Busia a varié entre 37 heures et 63 heures. Ceci corrobore les résultats obtenus à partir de l'enquête GPS qui a enregistré un temps de transit de moins de 72 heures. Une augmentation/réduction du temps de transit affecte les deux destinations.

Figure 24: Temps de dédouanement pour les marchandises sous TDU destinées à l'Ouganda



Source: URA, Octobre 2015 -Mars 2016

Les commerçants prennent plus de temps pour payer les taxes après l'évaluation. Il a fallu entre 19 heures et 35 heures pour que les commerçants payent les taxes après que l'évaluation pour les taxes sur les marchandises ait été faite. Au cours de la période sous étude, le mois de janvier 2016 a enregistré le temps le plus élevé qui est de 35 heures, et le mois de mars 2016 a enregistré le temps le plus bas qui est de 19 heures.

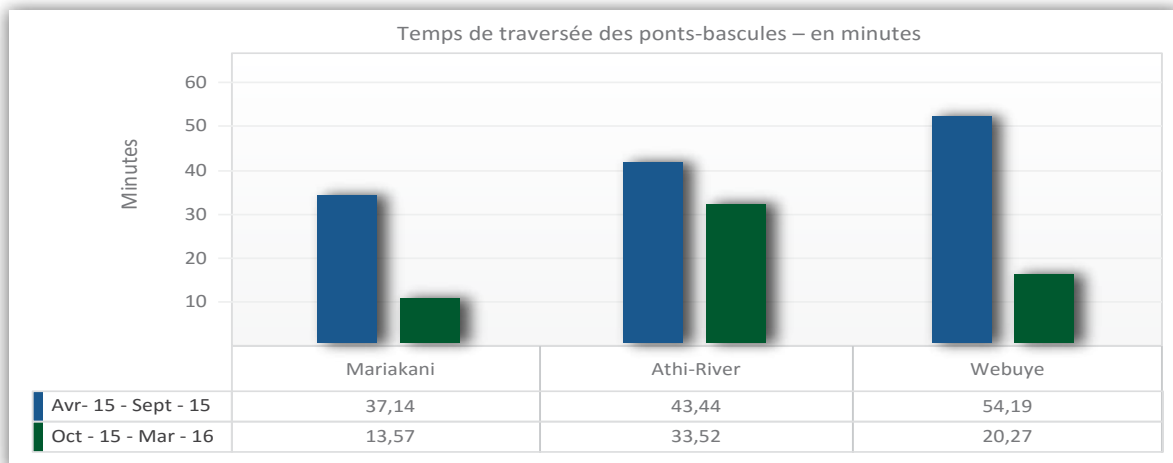
La Figure 24 montre également qu'il fallait aux commerçants entre 1,7 jours (42 heures) jusqu'à 4,3 jours pour sortir du Port de Mombasa après obtention de la mainlevée

3.10 Temps de traversée des ponts-bascules

Les résultats illustrés dans cette section sont tirés de l'enquête routière GPS menée entre Avril et Septembre 2015 et d'octobre 2015 à mars 2016. Le temps de traversée du pont-bascule est mesuré en soustrayant le temps d'arrivée au pont-bascule du temps de départ d'un camion à partir du pont-bascule. Il se base sur les données des enquêtes routières/GPS/ pour les camions qui se sont arrêtés ou qui ont été déviés vers la balance fixe. Les ponts-bascules ont été mis géo zonage de manière à ce qu'un véhicule est considéré comme passant sur le pont-bascule lorsqu'il se trouve à une distance de 1,5km en s'approchant de la station du pont-bascule et à une distance de 0,5km en quittant une station de pont-bascule.

La figure ci-dessous donne une moyenne du temps de traversée de divers ponts-bascules au Kenya, pour la période d'Avril à Septembre 2015 et d'Octobre 2015 à Mars 2016.

Figure 25: Temps moyen de traversée des ponts-bascules (en Minutes) au Kenya



Source: Enquête routière basée sur GPS, Avr-2015 - Mar 2016

Les résultats dans la figure 25 ci-dessus sont révélateurs de la moyenne du temps moyen pris pour traverser le pont-bascule. Ils montrent que tous les trois ponts bascules ont amélioré leur performance avec le temps de traversée du pont bascule de Mariakani pour les camions qui a diminué, passant de 37,14 minutes à 13,57 minutes.

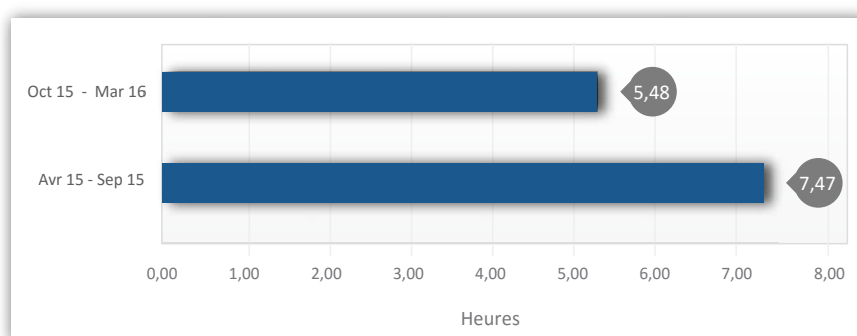
Tous les ponts-bascules du Kenya sont équipés du pesage routier dynamique à grande vitesse (HSWIM), à l'exception du pont-bascule de Busia. Seuls les camions qui échouent sur le HSWIM sont déviés vers la balance statique.

3.11 Temps de traversée du poste frontière

L'indicateur est mesuré par la différence entre l'heure d'arrivée et l'heure de départ d'un camion au poste frontière. Les données utilisées pour documenter cet indicateur sont obtenues à partir de l'enquête routière/GPS.

La Figure ci dessous illustre la moyenne du temps requis pour qu'un camion traverse les postes frontières de Malaba et Busia

Figure 26: Le temps de traversée du poste frontière de Malaba (en heures) Avril-Septembre 2015 comparé à Octobre 2015 - Mars 2016



Source: Enquête routière basée sur GPS, Avr. 2015-Mars 2016

Selon les estimations du GPS, les camions ont pris en moyenne moins de temps pour traverser la frontière de Malaba pendant la période allant d'Octobre 2015 à Mars 2016 par rapport à Avril-Septembre 2015. Le temps de traversée a été réduit jusqu'à 5,48 heures. Le poste frontière connaît des pannes du réseau qui souvent résulte en des retards dans le processus du dédouanement des marchandises et la validation des informations dans les systèmes douaniers.

3.12 Les retards le long du Corridor Nord

Le Secrétariat a mené une enquête routière et une enquête GPS pendant la période d'Octobre 2015 à Mars 2016 en vue de déterminer les raisons des arrêts le long du Corridor. L'enquête sur le transport routier et les enquêtes routières GPS ont été menées consécutivement. La méthodologie a consisté en la distribution de manière aléatoire aux chauffeurs en provenance de diverses compagnies de transport, d'un questionnaire imprimé et d'un kit GPS, pour enregistrer les raisons, la durée et la localisation de l'arrêt.

Le tableau ci-dessous donne la synthèse des taux de réponse par pays de destination.

Tableau 11: Questionnaires retournés par pays de destination

Destination de la cargaison	Echantillon de contact	Réponses	Taux de réponse (%)
Burundi	2	0	0
RDC	25	15	60
Rwanda	26	18	69.2
Soudan du Sud	18	10	55.7
Ouganda	153	117	76.5
Total	224	160	71,43

Source: Enquête routière, Octobre 2015 - Mars 2016

Un total de 224 chauffeurs ont été contactés et ont reçu des questionnaires. 160 parmi eux ont répondu au questionnaire (71,43 %). L'objectif de l'enquête était de faire le suivi du temps de transit et des retards le long du Corridor Nord, les raisons des arrêts ainsi que les frais payés par les chauffeurs des camions pour diverses raisons.

3.13 Moyenne des arrêts par voyage

Le tableau ci-dessous montre le nombre moyen d'arrêts par voyage vers diverses destinations à partir de Mombasa et au cours du voyage de retour (arrivée).

Tableau 12: Moyenne des arrêts par voyage

Voyage	Arrêts par voyage de sortie	Arrêts par voyage de retour
Mombasa-Ouganda	13	9
Mombasa-Rwanda	13	8
Mombasa-RDC	19	9
Mombasa- Soudan du Sud	15	6

Source: Enquête routière, Octobre 2015 - Mars 2016

Le voyage vers le Rwanda a attiré moins d'arrêts (13 arrêts par voyage pour les voyages sortants), malgré que le Rwanda soit plus éloigné du Port de Mombasa par rapport à l'Ouganda qui a également enregistré une moyenne de 13 arrêts par voyage pour la sortie.

A part les arrêts prévus aux postes frontières, les emplacements suivants représentent environ 22% de tous les arrêts pour les voyages de sortie.

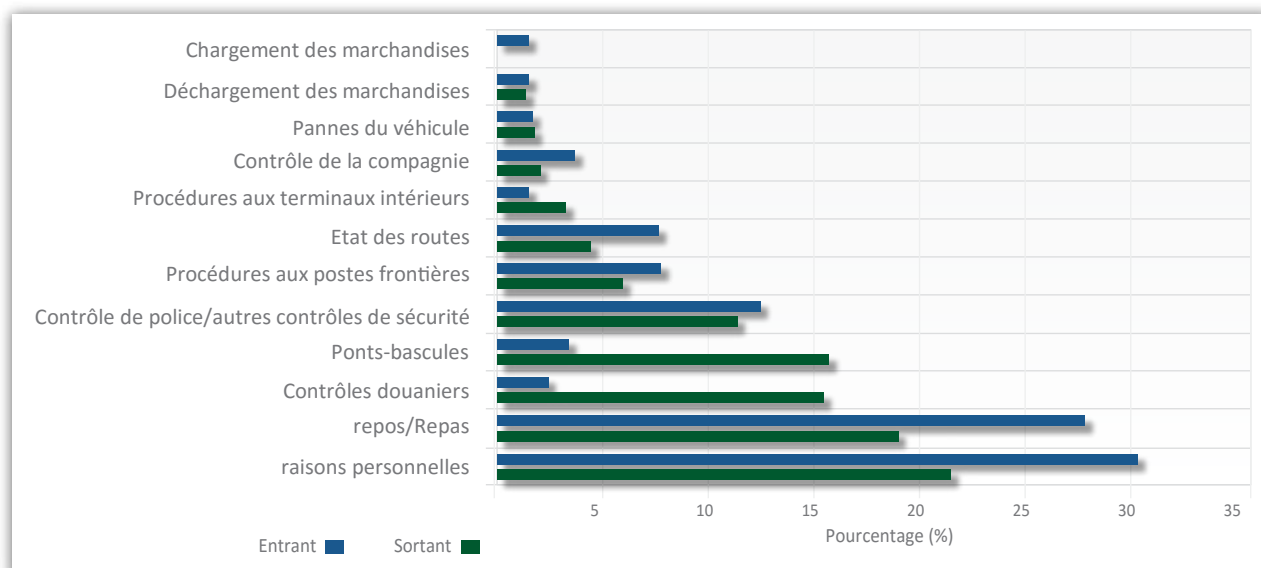
Tableau 13: Moyenne d'arrêts par emplacement entre Mombasa et d'autres endroits le long du Corridor Nord

Emplacement de l'arrêt	Nombre total d'arrêts (sortie)	Nombre total d'arrêts (entrée)
Mtitoandei	88	57
Mariakani	79	17
Maungu	77	42
Athi-River	67	0
Gilgil	67	35
Salgaa	67	0
Kampala	57	36
Busitema	55	10
Magamaga	55	0
Bifurcation de Machakos	54	39

Source: Enquête sur le transport routier, Octobre 2015 - Mars 2016

Le Tableau 13 ci-dessus montre que Mtito Andei a enregistré le plus grand nombre d'arrêts pour les voyages entrants et sortants. Mtito Andei est un emplacement le long de la route de Mombasa, situé à environ 248 km du port de Mombasa, et il est connu pour être le point d'arrêt principal où les camionneurs s'arrêtent pour le repos et les repas.

Figure 27: Répartition en pourcentages des raisons d'arrêts



Source: Enquête routière, Octobre 2015 - Mars 2016

La plupart des arrêts sont dus aux raisons personnelles suivis par les arrêts pour les repos et les repas, les contrôles douaniers, les arrêts aux ponts –basculés les contrôles policiers/ de sécurité.

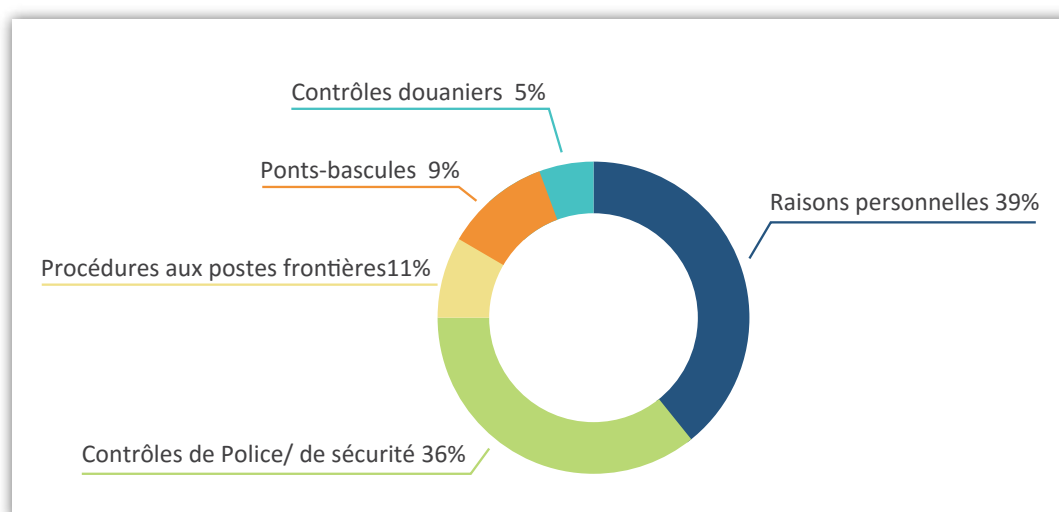
Les raisons d'arrêt qui ont enregistré un temps d'arrêt faible sont le chargement et le dépôt des cargaisons, les pannes des véhicules, les points de contrôles des compagnies et les procédures aux terminaux intérieurs.

Sur un total de 2.927 arrêts, seulement 19,5 % ont été signalés qu'ils auraient impliqués le paiement des frais. Le diagramme qui suit montre la répartition des cas où il a été signalé que certains paiements avaient été faits pour les voyages de sortie.

3.14 Frais payés par les camionneurs au cours l'enquête (en USD)

La figure ci-dessus illustre un sommaire des frais de service payés par les conducteurs des camions au cours de leur transit à travers le Corridor Nord

Figure 28: Répartition des cas de paiement des frais



Source: Enquête routière, Octobre 2015 - Mars 2016

Les frais personnels occupent une grande part des dépenses le long du Corridor. Ceux qui ont indiqué qu'ils ont seulement payé les frais de police ont enregistré 196 cas, desquels 84 ont enregistré S\$0.5 alors que 47 ont payé un dollars. A Malaba, les frais d'usage enregistrés étaient des frais à la frontière qui sont d'US\$52 et les frais d'emballage de S\$2.5.

3.15 Les Dépôts Intérieurs des Conteneurs (ICD) / Ports intérieurs

L'Autorité des Ports du Kenya dispose des Dépôts intérieurs des conteneurs (ICD)/Ports secs à Nairobi, Kisumu, et Eldoret pour la manutention des cargaisons conteneurisées et les conteneurs vides. Ce service assure aux clients de l'intérieur un service plus rapide et fiable. Les ICD sont directement connectés au terminal des conteneurs au Port de Mombasa par le chemin de fer.

Le Tableau 14 ci-dessus donne la synthèse du trafic aux Dépôts intérieurs des conteneurs pour la période de 2009 à 2014.

Tableau 14: Dépôt Intérieurs des Conteneurs /Trafic au Port Sec (TEUs)

ICD	Etat du conteneur	Trafic aux ICD (TEUs)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nairobi	Importations Conteneurs remplis	14.185	14.494	15.319	14.811	10.263	9.343
	Exportations Conteneurs remplis	5.157	4.607	4.848	5.261	5.319	5.165
	Conteneurs vides	18.659	21.830	19.737	26.816	22.138	14.595
Kisumu	Importations Conteneurs remplis	131	66	102	111	32	-
	Exportations Conteneurs remplis	2	-	-	-	1	-
	Conteneurs vides	95	74	55	93	41	-

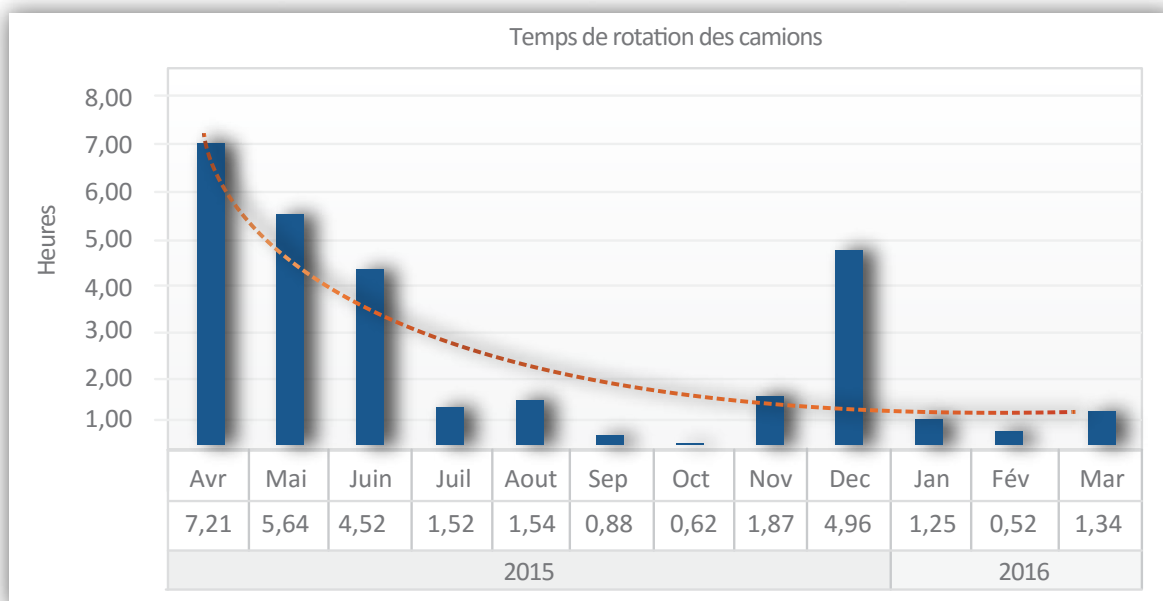
Source; KPA 2010-2015

L'ICD de Nairobi est situé sur un domaine de 18,7 hectares à Embakasi et a une capacité de 180.000 TEU par an. Il y a eu une diminution des conteneurs d'importation ainsi que les exportations à partir de 2015. L'ICD de Nairobi est toujours desservie par le chemin de fer à voie métrique qui n'est fonctionnel de façon optimale. On prévoit que le débit de l'ICD va augmenter une fois que le chemin de fer à écartement standard (SGR), actuellement en construction, devient opérationnel.

3.16 Temps de séjour des camions au MAGERWA au Rwanda

Le temps de séjour des camions est mesurée à partir du temps où le chauffeur du véhicule reçoit l'autorisation pour entrer dans par le portail de MAGERWA, jusqu'à son départ une fois autorisé, en passant par la porte de sortie du terminal.

Figure 29: Temps de séjour des camions à l'ICD de MAGERWA- Rwanda



Source: MAGERWA, Avr.2015- March 2016

Il apparaît dans la figure ci-dessus que la tendance du temps de séjour des camions à MAGERWA est positive au cours de la période sous étude. Entre Octobre 2015 et Mars 2016, le temps moyen pris à ce dépôt intérieur était de 1,9 heures. Même si cette tendance est positive, le temps moyen de séjour des camions à ce Port intérieur reste toujours élevé par rapport à l'objectif qui est d'une heure.

4. COÛTS ET TARIFS DE TRANSPORT

Les tarifs du transport sont le prix des services de transport payés par les usagers du Corridor. Le coût du transport est le montant que le transporteur doit encourir pour fournir les services de transport. Le coût est déterminé par les coûts fixes (équipement de transport) et variables (opérationnels) selon diverses conditions relatives à la localisation, l'infrastructure, les barrières administratives, l'énergie et la manière le fret est transporté. La détermination du coût de transport est au-delà de la portée de ce rapport; plutôt, elle caractérise les tarifs appliqués par les transporteurs variés à travers la région pendant la période allant d'octobre 2015 à Mars 2016.

4.1. Coûts de transport routier et nombre de voyages aller-retour par mois

Les données sur les tarifs de transport ont été collectées à partir des associations des transporteurs de la région. L'indicateur retient la moyenne des coûts tarifaires par transporteur par route et/ou par tronçon de route. Les coûts du transport servent de base pour analyser le recouvrement des coûts de l'infrastructure routière en liant toutes les taxes et dépenses variées perçues sur les activités de transport par rapport aux coûts. Ils peuvent aussi informer un éventuel changement modal.

Le Tableau 15 donne une synthèse de la moyenne du coût de transport pour transporter un conteneur (20' ou 40' pieds n'excédant pas 27 tonnes) de Mombasa aux principales destinations le long du Corridor Nord.

Tableau 15: Tarifs du transport par route par chargement du camion à partir de Mombasa

Moyenne des tarifs du transport par route						
Itinéraire	Distance (Km)	Nov - 2014 (USD)	Mar - 2015 (USD)	Sep - 2015 (USD)	Mar - 2016 (USD)	Tarif/KM
Mombasa-Nairobi	480	1.023	1.057	1.076	900	1,9
Mombasa-Kampala	1.169	2.867	2.800	2.200	2.300	2
Mombasa-Kigali	1.682	4.800	4.200	4.700	4.700	2,8
Mombasa-Bujumbura	1.957	5.400	6.291	5.400	4.995	2,6
Mombasa-Goma	1.840	5.875	6.000	5.800	6.500	3,5
Mombasa-Juba	1.662	6.000	6.000	7.000	7.000	4,2

Source: ATB, FEC, KTA, ACPLRWA, SSBUS/SSFEBBA, UNTA Avr. 2016

En partant de Mombasa, la route la plus chère par kilomètre sont Mombasa-Goma (3,4USD/Km) suivie par Mombasa-Juba (3,0USD/Km) et Mombasa - Bujumbura (2,7USD/Km). La route la plus longue est Mombasa - Bujumbura (1960 Km), suivie par Mombasa - Goma (1840Km) et Mombasa - Juba (1650Km).

Les tarifs de transport ont diminué pour les cargaisons en destination de Nairobi et Kampala. Ces tarifs sont restés élevés pour les distances plus longues et cela est en partie affecté par des problèmes d'ordre sécuritaire. Le nombre de voyages aller-retour a diminué pour toutes les destinations tel que montré dans le tableau ci-dessous. Au Kenya la distance moyenne couverte par le camion est de 100.224 Km par an

Tableau 16: Nombre de voyages aller-retour faits par les camionneurs au Kenya

Itinéraire	Distance (Km)	Voyages aller-retour (Mar - 2015)	Voyages aller-retour (Sept - 2015)	Voyages aller-retour (Mar - 2016)
Mombasa-Nairobi	480	11	10	8,7
Mombasa-Kampala	1.170	4	4	3
Mombasa-Kigali	1.680	3	2	2
Mombasa-Bujumbura	1.960	3	3	1,4
Mombasa-Goma	1.840	2	2	1,6
Mombasa-Juba	1.650	2	4	1,8

Source: Enquête routière, Mars 2016

4.2. Tarifs du transport au Burundi

Le tableau qui suit donne la synthèse des coûts du transport par conteneur vers et en provenance de Bujumbura (en US\$). Le tableau indique que les tarifs du transport appliqués par les transporteurs du Burundi ont connu une réduction au fil du temps à la fois pour les importations et les exportations vers et en provenance de Bujumbura.

Tableau 17: Moyenne de Tarifs de transit pour Bujumbura – Burundi (en USD)

	Route	Distance (KM)	Tariff in USD (\$) per Container				Tariff/KM
			Nov - 2014	Mar - 2015	Sep - 2015	Mar - 2016	
Importations	Mombasa - Bujumbura	1.957	5.400	6.291	5.400	4.995	2,6
	Nairobi - Bujumbura	1.476	4.860	4.860	4.860	4.590	3,1
	Kampala - Bujumbura	788	3.510	3.510	3.510	4.320	5,5
	Goma- Bujumbura	431	2.700	1.890	1.890	2.700	6,3
	Kigali - Bujumbura	275	2.160	1.350	1.350	2.160	7,9
Exportations	Bujumbura -Mombasa	1.957	4.185	4.320	4.320	4.320	2,2
	Bujumbura-Nairobi	1.476	3.240	3.240	2.700	3.510	2,4
	Bujumbura-Kampala	788	2.430	2.160	2.025	2.700	3,4
	Bujumbura-Kigali	275	1.620	1.350	1.080	1.620	5,9
	Bujumbura -Goma	431	2.160	1.890	1.350	2.160	5,0

Source : Association des Transporteurs Internationaux du Burundi, Avr. 2016

Les tarifs du transport pour les importations en provenance de Kampala et du Kenya ont légèrement baissé. Actuellement, le coût du transport d'une cargaison de Mombasa à Bujumbura a chuté, passant de 5400 dollars par conteneur en septembre 2015 à 4995 dollars par conteneur en mars 2016. De plus petites distances telles que Bujumbura – Kigali (275Km) et Bujumbura – Goma (431 Km) attirent un tarif du transport plus élevé au Burundi.

Le tableau ci-dessous donne la synthèse du nombre moyen de voyages aller-retour pour les camions des transporteurs du Burundi.

Tableau 18: Nombre de voyages aller-retour faits par les camionneurs au Burundi

Itinéraire	Distance (Km)	Mar - 2015	Sept - 2015	Mar - 2016
Bujumbura -Mombasa	1.957	1	1	1
Bujumbura- Nairobi	1.476	2	2	1
Bujumbura- Kampala	788	2	2	2
Bujumbura- Kigali	275	3	3	3
Bujumbura -Goma	431	2	2	2

Source : Association des Transporteurs Internationaux du Burundi, Avr. 2016

Le nombre de voyages effectués par les chauffeurs du Burundi est resté constant par rapport à septembre 2015 à l'exception des voyages vers Nairobi qui ont été réduits à un voyage par mois.

La distance moyenne couverte par un camion par an pour la route la plus pratiquée est de 19.800 Km, ce qui est inférieurs de la cible fixée qui est de 120,000km par an et un indicateur d'une utilisation inefficace des camions.

4.3. Tarifs du transport en RD Congo

Le Tableau 19 résume les coûts de transports par conteneur (40 pieds) vers/en provenance de Goma (en USD). Ce tableau indique que les tarifs de transport appliqués par les transporteurs ont fluctué au fil du temps à la fois pour les importations et les exportations vers/en provenance de Goma.

Tableau 19: Nombre de voyages aller-retour faits par les camionneurs à Goma

	Itinéraire	Distance (KM)	Tariff en USD (\$) par Conteneur				Tariff/KM
			Nov - 2014	Mar - 2015	Sep - 2015	Mar - 2016	
Importations	Mombasa - Goma	1.840	5.875	6.000	5.800	6.500	3,5
	Nairobi - Goma	1.360	5.750	4.500	3.000	3.360	2,5
	Kampala -Goma	669	1.925	3.000	1.900	2.500	3,7
	Bujumbura - Goma	431		3.800		2.500	5,8
	Kigali - Goma	156	2.500	2.700		2.000	12,8
	Juba - Goma	1.322	4.500	7.300			0,0
Exportations	Goma -Mombasa	1.840	5.875	3.500	3.250	3.640	2,0
	Goma-Nairobi	1.360	5.750	3.000	3.000	3.360	2,5
	Goma-Kampala	669	1.925	2.200	2.000	2.240	3,3
	Goma -Kigali	156	2.500	2.500		2.000	12,8
	Goma - Bujumbura	431	4.375	2.000		2.240	5,2
	Goma - Juba	1.322					

Source : FEC, Mars 2016

Les tarifs de transport pour les importations passant par toutes les routes principales du Corridor Nord vers Goma ont légèrement augmenté au fil du temps. Le coût du transport des marchandises de Mombasa à Goma en Mars 2016 était de 6500 USD par conteneur, soit une augmentation de USD 700 à partir de USD 5800 en Septembre 2015. Le tarif est élevé entre Kigali et Goma avec un coût par kilomètre enregistrant 12,8 USD bien que la distance soit courte.

Le Tableau 20 ci-dessous résume le nombre moyen de voyages allers-retours par mois effectués par les camionneurs à Goma.

Tableau 20: nombre moyen de voyages allers-retours par mois effectués par les camionneurs à Goma Goma

Itinéraire	Distance(Km)	Mar - 2015	Sep - 2015	Mar - 2016
Goma -Mombasa	1.840	1	2	1
Goma- Nairobi	1.360	1	3	1
Goma- Kampala	669	2	6	2
Goma- Kigali	156	-	5	3
Goma -Bujumbura	431	-	7	2
Goma- Juba	1.322	-	1	-

Source ; FEC, April 2016

Le nombre moyen de voyages allers-retours effectués par les camionneurs de Goma en mars 2016 considérablement diminué si l'on compare avec septembre 2015.

4.4. Tarifs de transport au Rwanda

Le Tableau 21 ci-dessous donne une synthèse des tarifs de transport appliqué par les transporteurs du Rwanda vers et en provenance de Kigali par voyage vers et en provenance de Mombasa, Nairobi, Kampala, Bujumbura, Goma et Jinja.

Tableau 21: Tarif de transit pour Kigali – Rwanda (USD)

	Importations	Distance	Nov - 2014	Mar - 2015	Sep - 2015	Mar - 2016	Mar - 2016
		(Km)	(USD)	(USD)	(USD)	(USD)	Tarif/KM
Importations	Mombasa-Kigali	1682	4.800	4.200	4.700	4.700	2,8
	Nairobi -Kigali	1201	3.800	3.900	3.500	3.500	2,9
	Juba-Kigali	1166	--	6.200	--	-	
	Kampala-Kigali	513	2.000	2.400	2.000	2.000	3,9
	Bujumbura -Kigali	275	--	3.200	--	1.800	6,5
	Goma-Kigali	156	--	3.200	--	1.000	6,4
Exportations	Kigali-Mombasa	1682	3.000	3.200	3.000	3.000	1,8
	Kigali-Nairobi	1201	2.000	2.200	2.000	2.000	1,7
	Kigali-Juba	1166	7.000	6.400	7.000	6.000	5,1
	Kigali-Kampala	513	1.600	1.800	1.600	1,600	3,1
	Kigali-Bujumbura	275	--	2.200	--	1.800	6,5
	Kigali-Goma	156	--	3.200	--	1.000	6,4

Source; ACPLRWA, Avril 2016

Les tarifs de transport appliqués par les transporteurs du Rwanda sont restés constants pour la plupart des destinations, à part le tarif d'exportation vers Juba qui a diminué de 1.000 dollars, passant à 6.000dollars. Les tarifs ne tiennent pas compte des dimensions du conteneur.

Tableau 22: Nombre de voyages aller-retour faits par un camion selon les transporteurs du Rwanda

Route	Distance (km)	Mar - 2015	Sep - 2015	Mar - 2016
Kigali-Mombasa	1682	2	2,5	2,5
Kigali-Nairobi	1201	3	4	4
Kigali-Juba	1166	1	2	2
Kigali-Kampala	513	6	7	7
Kigali-Bujumbura	275	5		
Kigali-Goma	156	7	10	10

Source; ACPLRWA, Avril 2016

Les camions en provenance du Rwanda ont affiché une augmentation du nombre de voyages aller-retour par mois entre Mars 2015 et Mars 2016. Les camions en provenance de Kigali vers Goma ont effectué t une moyenne de 37.440 km par an au cours de l'année 2015.

4.5. Tarifs de transport au Soudan du Sud

Les tableaux ci-dessous présentent un résumé des tarifs pratiqués par les transporteurs au Sud-Soudan.

Tableau 23: Tarif de Transit pour Juba – Soudan du Sud (en USD)

	Itinéraire	Distance	Mar - 2015 (20')	Mar - 2015 (40')	Sep-2015 (40')	Mar-2016 (40')	Tarif
		(km)	(USD)	(USD)	(USD)	(USD)	(USD)/KM
Importations	Mombasa-Juba	1.662	6.000	6.000	7.000	7.000	4,2
	Bujumbura -Juba	1.441	10.000	15.000	-	-	
	Goma-Juba	1.322	15.000	20.000	-	-	
	Kigali -Juba	1.166	6.000	12.000			
	Nairobi -Juba	1.145	5.500	5.500	-	6.000	5,2
	Kampala-Juba	653	4.500	4.500	850	3.000	4,6
Exportations	Juba-Goma	1.322	6.000	10.000	-		
	Juba-Mombasa	1.662	4.000	4.000	3.500	3.000	1,8
	Juba-Bujumbura	1.441	5.000	12.000	-		
	Juba-Kigali	1.166	4.000	8.000	-		
	Juba-Nairobi	1.145	3.000	3.000	-	3.000	2,6
	Juba-Kampala	653	2.000	2.000	-	1.500	2,3

Source: SSBU/SSFEB, Avr 2016

Les itinéraires les plus chères par kilomètre sont Nairobi – Juba (5,2 USD/KM) suivi par Kampala – Juba (4,6 USD/Km) et Mombasa – Juba (4,2 USD/Km).

Tableau 24: Nombre de voyages aller-retour effectués par les Transporteurs du Soudan du Sud

Itinéraire	Distance (Km)	Mar - 2015	Sept - 2015	Mar - 2016
Juba-Goma	1.322	1	-	-
Juba-Mombasa	1.662	3	3	2
Juba-Bujumbura	1.441	2	-	-
Juba-Kigali	1.166	2	-	-
Juba-Nairobi	1.145	3	-	2
Juba-Kampala	653	4	3	3

Source: SSBU/SSFEB, Avr 2016

Au cours de l'enquête menée pendant la période analysée, le mouvement des cargaisons était principalement entre le Soudan du Sud, l'Ouganda et le Kenya. Les tarifs de transport pour les exportations étaient la moitié des tarifs des importations, dans certains cas, les transporteurs visaient à récupérer uniquement les coûts du carburant consommé lors du transport des exportations. La distance totale parcourue chaque année par les camions entre le Soudan du Sud et l'Ouganda est de 47.016 km.

En général, les tarifs de transport ont baissé dans un passé récent, ce qui peut être attribué à un certain nombre de mesures qui comprennent: La réduction des barrières non tarifaires le long du Corridor tels que les barrages routiers, la réduction du temps de transit (le temps passé dans les postes frontalières, aux ponts-bascules et sur les sections de transit), l'amélioration de l'infrastructure routière et la réduction des prix du carburant. Tous ces éléments contribuent à abaisser le coût du transport et donc les tarifs de transport.

4.6. Tarifs de transport en Ouganda

Les tarifs de transport en Ouganda, sont présentés dans le tableau ci-dessous pour un camion transportant un conteneur soit de 20 ou 40 pieds.

Tableau 25: Moyenne du Tarif de transit de Kampala (en USD par Conteneur)

	Itinéraire	Distance (KM)	Mar - 2015 (USD)	Sep - 2015 (USD)	Mar - 2016 (USD)	Tarif/KM
Importations	Mombasa -Kampala	1.169	2.800	2.200	2.300	2
	Bujumbura -Kampala	788	1.800	1.200	1.200	1,5
	Nairobi -Kampala	688	1.500	1.000	1.700	2,5
	Goma -Kampala	669	1.500	500	1.000	1,5
	Juba -Kampala	653		-	600	0,9
	Kigali -Kampala	513	1.200	350	600	1,2
Exportations	Kampala -Mombasa	1.169	900	800	800	0,7
	Kampala -Bujumbura	788	4.480	3.800	3.500	4,4
	Kampala -Nairobi	688	500	800	700	1
	Kampala -Goma	669	3.200	2.400	2.400	3,6
	Kampala -Juba	653	3.200	1.800	2.200	3,4
	Kampala -Kigali	513	2.080	1.650	1.600	3,1

Source: UNTA, Avr 2016

Les résultats dans le tableau ci-dessus indiquent que les tarifs sont basés sur le chargement du conteneur sans considérer la dimension. Les importations à partir de Nairobi et Mombasa attirent des tarifs plus élevés par kilomètre contrairement aux exportations vers le Kenya qui, dans la plupart des cas, consistent en des cargaisons de retour et ainsi attirant des tarifs du transport bas. Les exportations à partir de Kampala vers Goma, Juba, Kigali et Bujumbura attirent des frais de transport plus élevés.. Bujumbura affiche les frais de transport les plus élevés ; qui vont jusqu'à US\$4,4 par kilomètre.

Tableau 26: Nombre de voyages aller-retour faits par les camionneurs en Ouganda

Route	Distance (Km)	Mar - 2015	Sep - 2015	Mar - 2016
Kampala -Mombasa	1,169	4	5	5
Kampala -Bujumbura	788	4	5	3
Kampala -Nairobi	688	6	4	7
Kampala -Goma	669	4	4	4
Kampala -Juba	653	5	5	4
Kampala -Kigali	513	6	7	6

Source: UNTA, Mar 2016

Selon le tableau susmentionné, la plupart des voyages des transporteurs Ougandais sont effectués sur le tronçon Kampala-Nairobi par rapport aux autres destinations. La distance moyenne couverte par an par camion est d'environ 115.584 km.

4.7 Summary of Annual Total Average Distances per truck

Le tableau ci-dessous donne un résumé de la moyenne de la distance totale couverte par les camions appartenant aux transporteurs dans chaque Etat Membre du Corridor Nord.

Tableau 27: Résumé de la moyenne de la distance totale couverte par les camions appartenant aux transporteurs dans chaque Etat Membre en 2015

Pays	Distance moyenne Annuelle par camion (Km)
Burundi	19.800
DR Congo	-
Kenya	100.224
Rwanda	37.440
South Sudan	47.016
Uganda	115.584

Source: Associations des Transporteurs

D'une manière générale, les tarifs de transport sont allés en diminuant dans le passé récent, ce qui peut être attribué à un certain nombre de raisons qui comprennent: la réduction des barrières non tarifaires le long du Corridor tels que les barrages routiers, la réduction du temps de transit (le temps pris au postes frontières, aux ponts-bascules et sur les sections de transit), l'amélioration de l'infrastructure routière et la réduction des prix du carburant. Tous ces éléments contribuent à la réduction du coût du transport et donc des tarifs de transport. Une étude spécialisée devrait être entreprise afin de clarifier les écarts importants, tel que souligné dans le tableau ci-dessus.



5. PRODUCTIVITÉ ET EFFICACITÉ

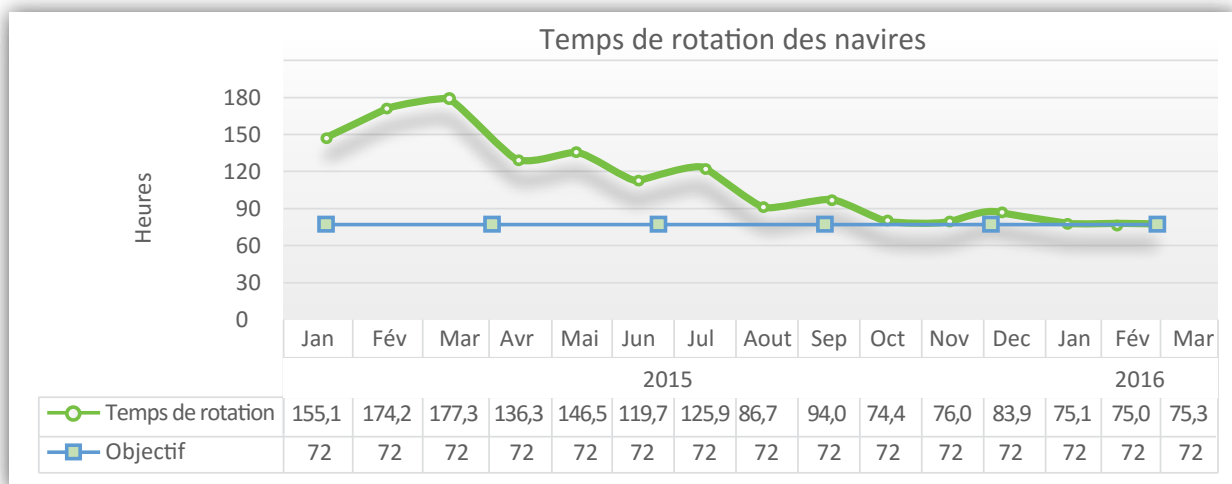
La productivité est la relation quantitative entre le résultat par unité d'entrée tel que le travail et le capital tandis que l'efficacité implique la qualité des services offerts. Trouver la bonne combinaison de la productivité et de l'efficacité au port de Mombasa permettra d'optimiser la performance du port ainsi attirer plus de compagnies maritimes. Les indicateurs suivants mesurent la productivité et l'efficacité du port de Mombasa et du Corridor en général.

5.1. Temps de rotation des navires au port de Mombasa

Cet indicateur est mesuré à partir du moment où le navire arrive dans la zone portuaire de Mombasa (à la bouée de chenal) jusqu'au moment où il quitte la zone portuaire du Port Mombasa vers d'autres destinations. Le temps comprend le temps d'attente avant accostage au moment où le navire est déchargé ou chargé. Ce temps dépend de la quantité et le type de cargaison que le navire doit décharger ou charger, le type et les caractéristiques du navire, le type d'équipement et d'autres ressources utilisées au quai.

La figure qui suit montre le temps moyen de rotation des navires au Port de Mombasa.

Figure 30: Temps de rotation des navires au Port de Mombasa



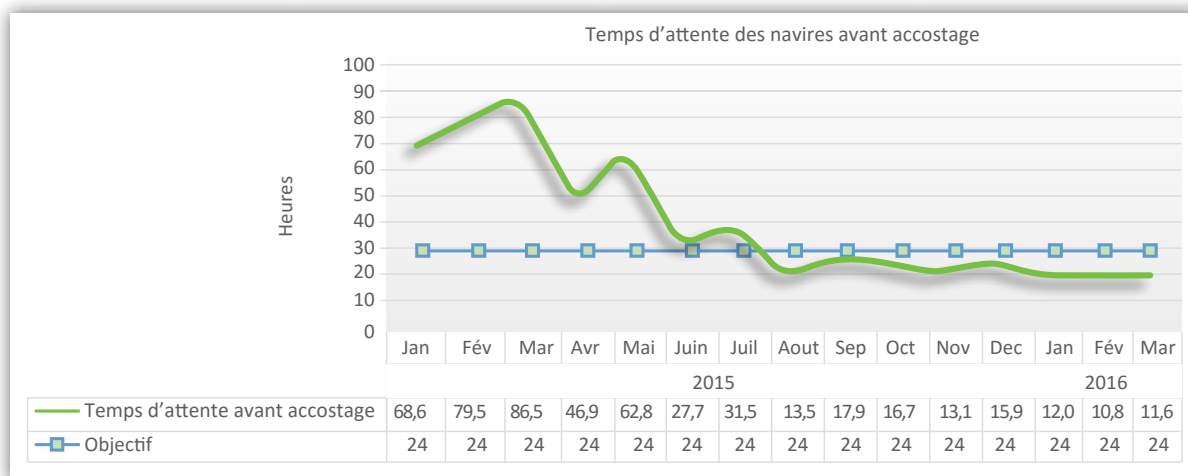
Source: KPA, Apr-2015 - Mar 2016

Une performance stable a été observée pendant les 6 derniers mois et avoisine la cible qui est de 3 jours (72 heures). La performance est en partie attribuable à la disponibilité de l'équipement, l'amélioration de la productivité des gangs et à la mise en œuvre du guichet fixe d'Accostage à partir d'Août 2015 jusqu'aujourd'hui.

5.2. Le temps d'attente des Navires avant l'accostage

C'est une composante du temps de rotation des navires et cette période commence à partir du temps d'entrée dans la zone portuaire jusqu'au moment de son premier accostage.

Figure 31: Temps d'attente du navire avant accostage



Source: KPA, Avr-2015 - Mar 2016

L'objectif a été atteint depuis Août 2015. Il convient donc de réviser l'objectif.

Février 2016 a enregistré une moyenne de 10,8 heures du temps d'attente du bateau avant son premier accostage. La performance est attribuée à diverses raisons opérationnelles, à titre d'exemple, à la disponibilité de l'espace d'accostage et l'Initiative du Guichet fixe d'accostage.

5.3. Les Indicateurs des Ponts-bascules

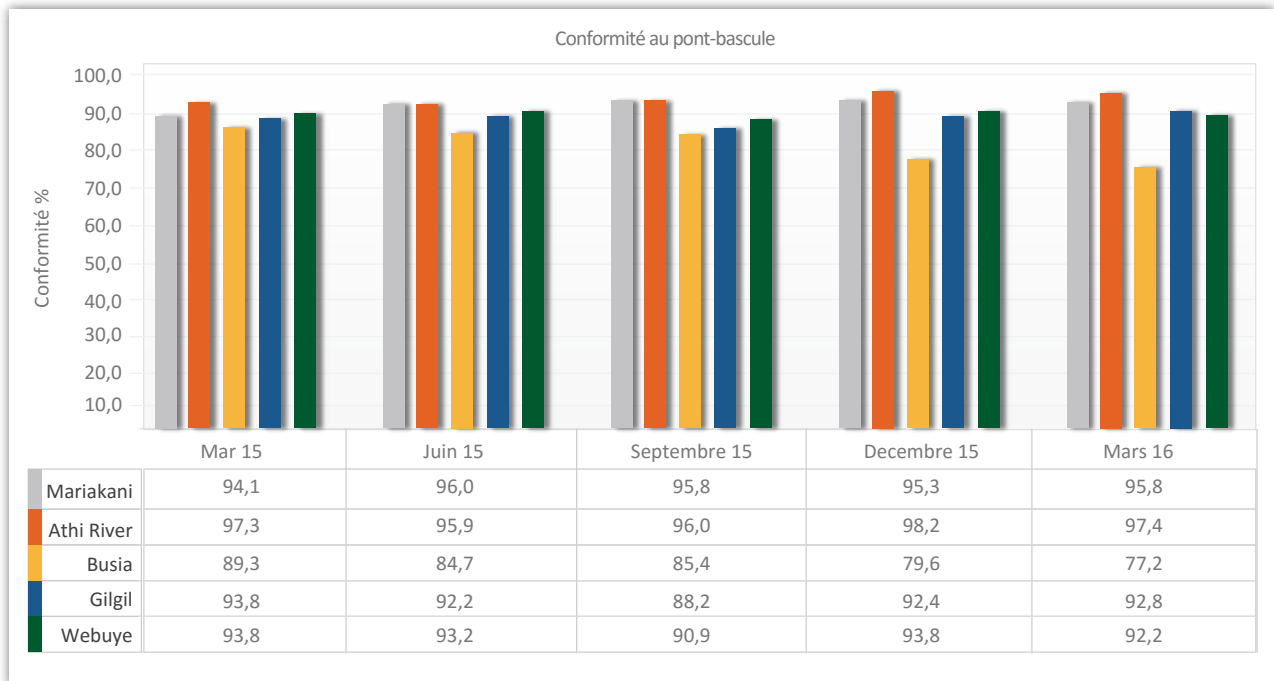
L'autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord fait le suivi de la performance efficace des ponts-bascules et le niveau de mise en œuvre de la Charte de contrôle de la charge du véhicule qui engage les utilisateurs du Corridor à se conformer aux limites de contrôle de la charge du véhicule afin de protéger les routes du Corridor de l'endommagement prématuré à la suite de la surcharge. Les ponts-bascules sont principalement installés le long du Corridor pour aider à protéger les routes de ces détériorations, mais aussi ils servent à mesurer l'intensité de la circulation sur la route pour informer le développement et l'extension de la route.



5.4. Conformité au Poids au Kenya

Cet indicateur mesure le pourcentage des camions qui respectent le poids brut du véhicule et les limites de la charge à l'essieu avant et après redistribution des marchandises, comme stipulé dans la loi de l'EAC sur le contrôle de la charge du véhicule. C'est à travers le Tableau de bord du Corridor Nord que l'ACTTCN fait le suivi de la conformité aux ponts-basculés.

Figure 32: Niveau de conformité du poids aux ponts-basculés au Kenya



Source: KeNHA, Mars 2015 – Avr 2016

À l'exception du pont-basculé de Busia (la conformité était de 77,23% en Mars 2016), qui n'est pas équipé de HSWIM, la conformité aux limites de la charge de véhicules était au dessus de 90% à Mariakani, Athi- River, Gilgil et Webuye. L'objectif fixé pour la conformité aux limites de la charge du véhicule est de 100%.

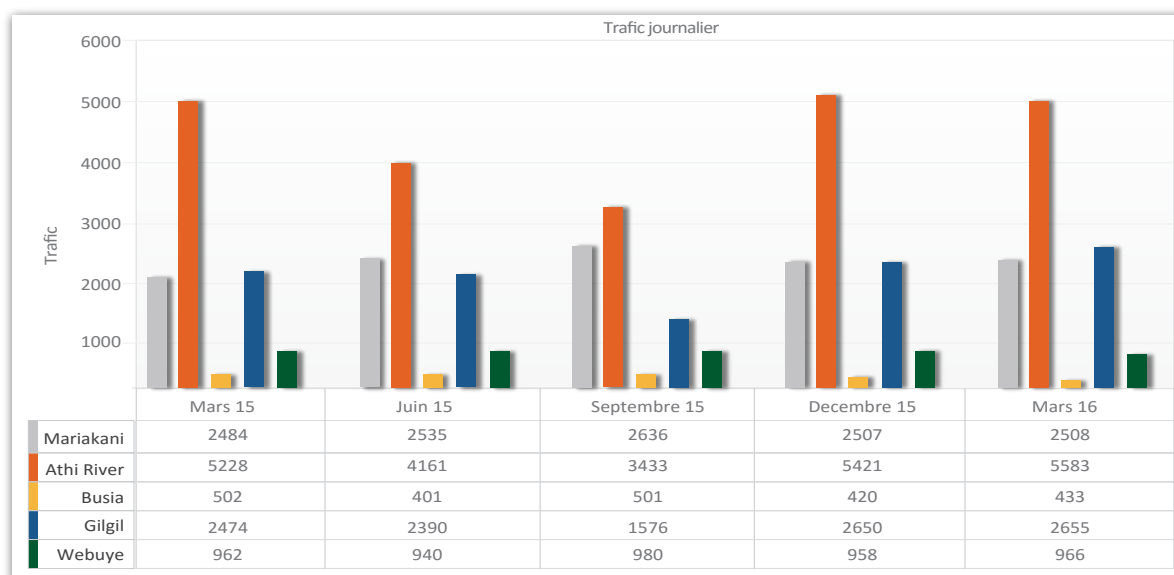


5.5. Trafic aux ponts-bascules au Kenya

Cet indicateur mesure le nombre moyen de camions pesés par jour sur les différents ponts-bascules au Kenya.

La figure ci-dessous présente un résumé pour chaque mois, du trafic journalier moyen pesé aux ponts-bascules du Kenya à Athiriver, Mariakani, Gilgil, Webuye et Busia.

Figure 33: Moyenne du Volume du Trafic par jour/mois



Source: KeNHA, Avr-2015 - Mar 2016

La figure ci-dessus montre qu'en moyenne, Athi River enregistre le plus grand nombre de véhicules pesés suivi par Mariakani, Gilgil, Webuye et Busia. Le trafic élevé pesé à Athi River et Gilgil est due aux marchandises supplémentaires qui proviennent de Nairobi et ses environs étant donné que c'est la ville capitale et le centre principal d'affaires dans le pays. Tous les ponts-bascules le long du Corridor Nord

(sauf Busia) mettent en œuvre le HSWIM qui est le Pesage routier dynamique à grande vitesse et seuls les camions qui échouent sur le HSWIM sont détournés vers les balances statiques. L'Interconnexion de ces ponts-bascules devrait être une priorité pour éclairer la prise de décisions en cas de variation des poids dans les différentes stations de pesage.

5.6. Qualité des Infrastructures routières le long du Corridor Nord

Le réseau routier du Corridor Nord désigné dans les six États membres est d'environ 14.108 km de longueur. Le réseau routier transporte plus de 96% des marchandises du port de Mombasa et atteint rapidement sa capacité prévue pour gérer les volumes de trafic. Les marchandises restantes sont transportées par mode de chemin de fer, les voies navigables intérieures et par pipelines.

Le Secrétariat du Corridor Nord fournit aux États membres les données pour leur permettre de mettre en œuvre une approche économique fondée sur le Corridor visant à réduire les coûts du commerce transfrontalier dans la région. La qualité de l'infrastructure est un facteur clé dans la réalisation de ces objectifs.

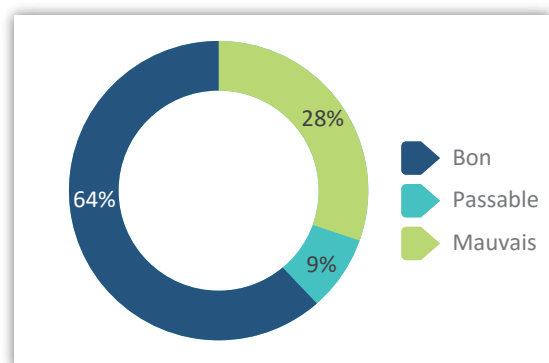
Le tableau ci-dessous présente un résumé de l'état du réseau routier le long du Corridor Nord

Tableau 28: Etat des routes sur le Corridor Nord en Avril 2016

	Etat	Burundi	RD Congo	Kenya	Rwanda	Soudan du Sud	Ouganda	Total	Total %
Etat	Bon (Km)	171	767	698	703	-	*1667	3,972	28,4
	Passable (Km)	188	203	359	-	192	*369	1.311	9,3
	Mauvais (Km)	104	4.206	653	78	3499	*251	8.825	63,6
Longueur Totale (km)		463	5.176	1.710	781	3.691	*2.287	14.108	100

Offices des Routes des Pays Membres, Avril 2016 (*les chiffres de l'Ouganda datent de Septembre 2015)

Figure 34: Répartition en pourcentage de l'état condition des routes



Seul 28% du réseau routier total est en bon état. Les États membres devraient prioriser l'amélioration de la qualité de l'infrastructure de transport de marchandises par voie ferroviaire, car il contribuera grandement à protéger nos routes contre les endommagements prématurés causés par le transport des lourds conteneurs, il stimulera aussi le développement économique de la région.

Les tableaux ci-dessous résument l'état des différentes sections de route le long du Corridor Nord par pays.

5.7. Etat des Routes au Burundi

La figure ci-dessous présente le résumé de l'état des routes au Burundi

Tableau 29: Etat des routes au Burundi

Itinéraire / Route	Type de Pavement	Longueur (Km)	Etat des travaux	Planifié	Etat des routes (Km)		
					Bon	Passable	Mauvais
Gasenyi - Kirundo - Gashoho	Bitumée	68			68		
Ngozi - Ngozi - Kayanza	Bitumée	72				72	
Kanyaru Haut - Kayanza	Bitumée	22		Projet d'élargissement		22	
Kayanza - Bugarama - Bujumbura	Bitumée	94		Projet d'élargissement		94	
Bujumbura - Gatumba	Bitumée	23	Réhabilitation en cours		23		
Bujumbura - Ruhwa	Recouvert d'une couche provisoire	81		51km bitumage finalisé			81
Akanyaru bas - Ngozi	Non Bitumée	23		Rehabilitation			23
Ngozi to Nyangungu - Gitenga	Bitumée	80			80		
Total (Km)		463			171	188	104
Total (%)		100			37	41	22

Source: Office De Routes, Burundi, Avril, 2016

D'après les données, 37%, 41% et 22% des routes sont respectivement en bon, en état passable et mauvais état. La longueur totale du réseau routier du Corridor Nord au Burundi est d'environ 463 km.

5.8. Etat des routes en RDC

Tableau 30: Etat des Routes en RD Congo

Itinéraire / Route	Type Pavement	Longueur (Km)	Etat des travaux	En projet	Etat des routes (Km)		
					Bon	Passable	Mauvais
Kavimvira - Bukavu	Non bitumée	148	Travaux		25	123	
de reconstruction et de bitumage en cours		25	123				521
Bukavu - Shabunda - Kindu	Non bitumée	521	Travaux		716		
suspendus				521			184
Bukavu - Walikale - Kisangani	Non bitumée	716			716		
Bukavu - Sake	Non bitumée	184					184
Goma - Sake	Bitumée	26			26		
Sake - Walikale	Non bitumée	213					213
Goma - Beni	Non bitumée	331					331
Beni - Kasindi	Non bitumée	80				80	
Beni - Mambasa - Niania - Bafwasende - Kisangani	Non bitumée	672					672
Mambasa - Kopmanda - Bunia - Mahagi	Non bitumée	370					370
Niania - Isiro - Faradge - Aba	Non bitumée	642					642
Isiro - Bambili - Buta - Kisangani	Non bitumée	803					803
Beni - Rutshuru - Bunagana	Non bitumée	407					407
Rutshuru - Ishasha	Non bitumée	63					63
Total (Km)		5176			767	203	4206
Total (%)		100			15	4	81

Source: Office De Routes, DR Congo, Avril, 2016

Le Tableau no. 30 ci-dessous repris, montre que 15 % des routes du Corridor Nord en RDC sont en bon etat; 4 % dans un etat acceptable et 81% en mauvais etat.



5.9. Etat des routes au Kenya

Tableau 31: Etat des routes du Kenya

Itinéraire / Route	Type Pavement	Longueur (Km)	Etats des travaux	Planifié	Etat des routes (Km)		
					Bon	Assez bon	Mauvais
Mombasa - Mariakani	Bitumé	38	interventions d'amélioration en cours	Projet de dédoublement de la voie, processus d'acquisition de l'entrepreneur en cours			38
Mariakani - Voi - MtitoAndei	Bitumé	199	Maintenance de routine MtitoAndei-Voi	Prévu pour concession: Conseiller de transaction engagé et des études de faisabilité en cours de révision.		199	
MtitoAndei - Kibwezi - Athi River - Nairobi	Bitumé	244	Maintenance de routine MtitoAndei - Sultan Hamud		244		
Nairobi - MaiMahiu	Bitumé	26	Maintenance				26
MaiMahiu - Naivasha - Gilgil	Bitumé	48		Prévu pour concession: Conseiller de transaction engagé et des études de faisabilité en cours de révision.	48		
Gilgil - Nakuru	Bitumé	40				40	
Nakuru- Mau Summit	Bitumé	56			56		
Mau Summit - Eldoret	Bitumé	73	Timboroa- Eldoret (A104) récemment achevé.		73		
Eldoret - Webuye - Malaba (Uganda)	Bitumé	119	En cours de réhabilitation. >90% achevés		119		
Eldoret - Lodwar - Lokichogio (Soudan du Sud)	Bitumé	589	En cours de mise à niveau				589
Mau Summit - Kericho	Bitumé	58	Rehabilitation achevée		58		
Kericho - Nyamasaria - Kisumu	Bitumé	100	Réhabilitation substantiellement achevée		100		
Nyamasaria - Majengo - Maseno - Busia (Uganda)	Bitumé	120	Réhabilitation			120	
Total (Km)		1710			698	359	653
Total (%)		100			41	21	38

Source: Kenha, Avril, 2016

Au total, le réseau routier du Corridor Nord au Kenya est d'environ 1710 km. 41%, 21% et 38% du réseau routier total du Corridor Nord sont respectivement en bon état, état passable et en mauvais état,

5.10. Etat des routes au Rwanda

Tableau 32: Etat des routes du Rwanda

Itinéraire / Route	Type Pavement	Longueur (Km)	Etats des travaux	Planifi	Etat des routes (Km)		
					Bon	Assez bon	Mauvais
Kagitumba - Kayonza - Kigali - Nemba	Bitumé	252			252		
Cyanika - Ruhengeri	Bitumé	25		Réhab.			25
Musanze - Kigali - Gitarama - Butare - Akanyaru Haut	Bitumé	244			244		
Musanze - Rubavu	Bitumé	64			64		
Huye - Kitabi	Bitumé	70	Réhab. récente		17		
Kitabi - Ruzizi 1 & 2	Bitumé	87			87		87
Ruzizi 1 & 2 - Ruhwa	Bitumé	39			39		
Total (Km)		781			703		78
Total (%)		100			90	0	10

Source: RTDA, Rwanda, Avril 2016

Sur un total de 781Km du réseau routier du NC, 90%, 0% et 10% sont respectivement en bon état, en état passable et en mauvais état.

5.11. Etat des routes du Soudan du Sud

Tableau 33: Etat des Routes du Soudan du Sud

itinéraire/ Route	Type Pavement	Longueur (Km)	Etat des travaux	En projet	Etat des Routes (Km)		
					Bonne	Moyenne	Mauvaise
Nimule - Nesitu - Juba	Pavée	192		Reconstruction		192	
Nadapal - Kapoeta - Torit - Nesitu	Non pavée	335		En reconstruction			
Juba - Lainya - Yei - Kaya	Non pavée	225		En reconstruction			
Yei - Maridi	Non pavée	282		En reconstruction			
Juba - Mundri - Maridi - Yambio - Nabiapai	Non pavée	444		En reconstruction			
Yambio - Tambura - Wau - Aweil	Non pavée	611		En reconstruction			
Wau - Kwacjok - Agok - Mayom - Bentiu	Non pavée	500		En reconstruction			
Juba - Bor - Ayod - Malakal	Non pavée	643		En reconstruction			
Mundri - Rumbek - Wau	Non pavée	459		En reconstruction			
Total (Km)		3691				192	3499
Total (%)		100			0	5	95

Source: Ministère des Routes et des Ponts, Soudan du Sud, Avril 2016

5.12. Présentation sommaire de l'Etat des routes

Le tableau offre un résumé succinct en pourcentage de l'état des routes dans les Etats membres du Corridor Nord.

Tableau 34: Etat des routes dans les Etats membres

Pays	Etat des routes (%)			
	Bon	Passable	Mauvais	Total
Burundi	37	41	22	100
RD Congo	15	4	81	100
Kenya	41	21	38	100
Rwanda	90	0	10	100
Soudan du Sud	0	5	95	100
Ouganda	*72.9	*16.1	*11	*100

Source: Offices des Routes, Avril 2016

(*) Les informations sur l'état des routes en Ouganda ont été obtenues en septembre 2015 et leur mise à jour la plus récente n'avait pas encore été mise à la disposition du Secrétariat de l'ACTTCN au moment de la publication de ce rapport.

Tableau indicatif des distances (en Km) entre les principales villes ou Postes du Corridor Nord.

	Bujumbura	Bukavu	Busia	Eldoret	Gasenyi	Goma	Gulu	Juba	Kampala	Kanyaru Haut	Katuna	Kaya	Kigali	Kisangani	Kisumu	Lasu	Mahagi	Malaba	Mariakani	Mbarara	Mombasa	Mpondwe	Nadapal	Nairobi	Nimule	Yambio	Yei
Bujumbura		165	990	1149	252	435	1134	1445	792	128	360	1373	279	864	1105	1496	1059	1028	1925	525	1961	700	1740	1480	1249	1761	1451
Bukavu	165		991	1150	349	184	1135	1446	793	157	361	1163	280	699	1170	1286	894	1029	1926	526	1962	701	1770	1481	1250	1551	1241
Busia	990	991		148	780	867	409	720	198	862	630	686	711	1495	119	809	585	33	905	465	941	640	768	460	524	1074	764
Eldoret	1149	1150	148		939	1026	503	963	357	1021	789	780	870	1654	158	903	519	121	776	624	812	799	620	331	618	1168	858
Gasenyi	252	349	780	939		225	924	1235	582	172	150	1163	69	1345	899	1286	1062	818	1715	315	1751	490	1559	1270	1039	1551	1241
Goma	435	184	867	1026	225		1011	1322	669	307	237	979	156	1114	986	1102	710	905	1802	402	1838	419	1617	1357	1126	1367	1057
Gulu	1134	1135	409	503	924	1011		311	342	1006	774	367	855	1162	528	490	266	382	1279	609	1315	784	606	834	115	755	445
Juba	1445	1446	720	963	1235	1322	311		653	1317	1085	234	1166	1399	839	201	577	693	1626	920	1662	1095	343	1145	196	466	156
Kampala	792	793	198	357	582	669	342	653		664	432	581	513	1297	317	704	480	236	1133	267	1169	442	948	688	457	969	659
Kanyaru Haut	128	157	862	1021	172	307	1006	1317	664		232	1245	151	1427	987	1368	1023	900	1797	397	1833	572	1612	1352	1121	1633	1323
Katuna	360	361	630	789	150	237	774	1085	432	232		1013	81	1195	749	1136	791	668	1565	165	1601	340	1380	1120	889	1401	1091
Kaya	1373	1163	686	780	1163	979	367	234	581	1245	1013		1094	1165	805	123	269	659	1556	848	1592	1023	577	1111	430	388	78
Kigali	279	280	711	870	69	156	855	1166	513	151	81	1094		1276	830	1217	872	749	1646	246	1682	421	1461	1201	970	1482	1172
Kisangani	864	699	1495	1654	1345	1114	1162	1399	1297	1427	1195	1165	1276		1608	1288	896	1533	2430	1030	2466	855	2245	1985	1277	1553	1243
Kisumu	1105	1170	119	158	899	986	528	839	317	987	749	805	830	1608		928	704	134	792	584	828	759	778	347	643	1193	883
Lasu	1496	1286	809	903	1286	1102	490	201	704	1368	1136	123	1217	1288	928		392	782	1679	971	1715	843	544	1234	397	355	45
Mahagi	1059	894	585	519	1062	710	266	577	480	1023	791	269	872	896	704	392		558	1455	747	1491	451	872	1010	381	657	347
Malaba	1028	1029	33	121	818	905	382	693	236	900	668	659	749	1533	134	782	558		897	503	933	678	741	452	497	1047	737
Mariakani	1925	1926	905	776	1715	1802	1279	1626	1133	1797	1565	1556	1646	2430	792	1679	1455	897		1400	36	1575	1396	445	1394	1944	1634
Mbarara	525	526	465	624	315	402	609	920	267	397	165	848	246	1030	584	971	747	503	1400		1436	175	1215	955	724	1236	926
Mombasa	1961	1962	941	812	1751	1838	1315	1662	1169	1833	1601	1592	1682	2466	828	1715	1491	933	36	1436		1611	1432	481	1430	1980	1670
Mpondwe	700	701	640	799	490	419	784	1095	442	572	340	1023	421	855	759	843	451	678	1575	175	1611		1390	1130	899	1108	798
Nadapal	1740	1770	768	620	1559	1617	606	343	948	1612	1380	577	1461	2245	778	544	872	741	1396	1215	1432	1390		951	491	809	499
Nairobi	1480	1481	460	331	1270	1357	834	1145	688	1352	1120	1111	1201	1985	347	1234	1010	452	445	955	481	1130	951		949	1499	1189
Nimule	1249	1250	524	618	1039	1126	115	196	457	1121	889	430	970	1277	643	397	381	497	1394	724	1430	899	491	949		662	352
Yambio	1761	1551	1074	1168	1551	1367	755	466	969	1633	1401	388	1482	1553	1193	355	657	1047	1944	1236	1980	1108	809	1499	662	310	
Yei	1451	1241	764	858	1241	1057	445	156	659	1323	1091	78	1172	1243	883	45	347	737	1634	926	1670	798	499	1189	352	310	

6. OBSERVATIONS CLES ET RECOMMANDATIONS

1. Longue Durée de séjour au port:

Il sied de noter que récemment, il y a eu une réduction du temps de séjour au port, néanmoins, ce temps reste encore élevé. Les quelques activités principales qui contribuent à des longues durées de séjour au Port sont:

Les retards dans le dépôt des déclarations par les agents de dédouanement la Charte de la Communauté du Port a un objectif d'avoir 70% des marchandises pré-dédouanée avant l'arrivée au port de Mombasa.

Cet objectif n'a pas été atteint principalement en raison de l'approbation tardive des manifestes; dans certains cas, l'approbation des manifestes est faite après que la cargaison ait été déchargée des navires. Les agents de dédouanement ne peuvent pas déposer les déclarations avant l'approbation des manifestes par la douane.

Recommandation: La douane devrait approuver les manifestes des navires (manifestes partiels) avant leur arrivée au port de Mombasa pour faciliter la pré-déclaration de marchandises par les commerçants / agents de dédouanement.

Retards au Guichet Unique Le Guichet Unique a réuni tous les intervenants sur une cargaison dans un seul endroit, mais n'a pas pu réduire les procédures, les documents et les exigences de déclaration, ce qui fait que les retards persistent au Guichet Unique. Chaque intervenant du cargo a retenu les exigences procédurales et documentaires pour le dédouanement des marchandises, ainsi que la compétence sur les marchandises dans son domaine. Il y a aussi des défis de rassembler tous les intervenants sur la cargaison pour inspecter conjointement une expédition. En outre, le commerçant / agent doit répondre séparément à chacune des autorités intervenant avant la mainlevée des marchandises du Port.

Recommandation: Les organismes gouvernementaux qui interviennent devraient affecter du personnel pour travailler au Guichet Unique sous une seule agence chef de file (par exemple les douanes). La révision et la restructuration des processus et des documents exigés au Guichet Unique est également requise.

KPA devrait nommer les CFS au moins 7 jours avant l'arrivée des navires afin de faciliter l'approbation des Manifestes des navires par KRA.

Les retards pour récupérer les cargaisons du port après mainlevée des douanes : Ceux ci ont été attribués à un certain nombre de facteurs qui comprennent; la préparation tardive des commerçants / agents avec les transporteurs pour récupérer leurs cargaisons, les retards dans le paiement des frais portuaires, les déficits en infrastructures au Port et autour du Port causant des retards aux camions pour accéder et quitter le Port.

Recommandation: les commerçants/ Agents de dédouanements devraient se préparer à l'avance pour récupérer leurs cargaisons du port (payer les frais de port dus et organiser à l'avance le transport pour leur cargaison).

Il sied de constater qu'il existe plusieurs développements de l'infrastructures de transport en cours au Port et autour du Port, prévus pour améliorer l'accessibilité du port. Ceux-ci comprennent le dédoublement de la section de route Mombasa - Mariakani, la construction de la route Dongo- Kundu et le début des opérations du nouveau Terminal des conteneurs au port de Mombasa et l'augmentation du nombre de voies et portails d'entrée et de sortie du port.

2. Embouteillage quand on approche les stations des ponts-bascules:

Généralement il a été observé que lorsqu'on approche de la plupart des ponts bascules le long du Corridor Nord, il y a un embouteillage. Au Kenya, la mise en œuvre des ponts bascules de pesage à HS-WIM avait atténué la congestion aux ponts bascules, mais au fil du temps, avec le volume de la circulation sans cesse croissant le long du Corridor Nord, la longueur des files d'attente aux ponts bascules est en augmentation. L'embouteillage est également rencontré pendant les heures de pointe aux ponts bascules de pesage HSWIM. L'embouteillage des camions aux ponts bascule faisant la queue le long de la route principale pour être pesés cause des inconvénients indus aux autres usagers de la route et va bientôt entraîner des retards.

Recommandation: Mettre en place plusieurs voies de pesage sur les sections du corridor les plus fréquentées telles qu'Athi-rivière et Mariakani pour réduire l'embouteillage à ces stations de pesage. Les États membres, pour ceux qui ne l'ont pas encore mis en œuvre, devraient accélérer la mise en œuvre de l'utilisation des ponts bascules HS-WIM le long des routes du Corridor Nord. En outre, les stations des ponts-bascules devraient avoir au moins une balance de pesage sur chaque côté de la route.

3. Le temps de transit plus long pour les Cargaisons entrant que pour les cargaisons de Transit:

On a constaté que le temps de transit pour les marchandises ayant pour destination finale Kigali et Bujumbura à partir des postes frontaliers était plus élevé que le temps de transit pour les marchandises en transit vers les pays voisins. Il faut plus de temps pour que le fret soit transporté de Gatuna vers Gikondo/MAGERWA (Kigali) que de Gatuna vers Nemba (Frontière avec le Burundi) alors que ce dernier est beaucoup plus éloigné que Kigali. De même, il faut plus de temps pour que les marchandises soient transportées de Kanyaru-Haut à Bujumbura que de Kanyaru Haut à Gatumba qui est aussi plus éloigné que Bujumbura.

L'implication est que il y a des retards dans la réception des marchandises dans les zones intérieures de stockage des cargaisons (entrepôts sous douane) et des retards dans l'annulation des obligations de transit pour les marchandises qui ont atteint leurs destinations. Les retards sont un signe d'inefficacité aux Dépôts Intérieurs des Conteneurs et aux entrepôts sous douane qui entraînent des retards dans le déchargement des marchandises des camions, affectant ainsi leur temps de rotation.

Recommandation: Améliorer les installations de manutention des cargaisons et les procédures de réception des marchandises aux dépôts intérieurs des conteneurs et aux entrepôts sous douane.

4. Défi d'échange d'informations et de suivi de la cargaison:

Chacune des autorités fiscales et les autres Parties Prenantes impliquées dans la manutention et le dédouanement des marchandises le long du Corridor Nord génèrent une identification unique pour surveiller le dédouanement des marchandises dans leur compétence. En cas des cargaisons qui traversent les frontières, il y a une rupture sur la piste de vérification et la difficulté de suivi d'une livraison à travers la région à partir du premier point

d'entrée des marchandises dans la région jusqu'à leur destination finale. Cette situation a conduit aux multiples soumissions des mêmes données par les commerçants / agents à travers les frontières parfois même au sein d'un même pays.

Recommandation: Afin de promouvoir l'échange des informations à travers les frontières, les États membres du Corridor Nord devraient accélérer la mise en œuvre d'une Référence Unique de l'Envoi régionale (RUE-R).

5. Les tarifs de Transport très élevé dans la région

Les taux des tarifs de Transport diminuent, quoique lentement, et beaucoup reste à faire y compris (i) la relance des exportations pour garantir les cargaisons de retour ;

(ii) l'appui des Gouvernement aux initiatives des dépôts des conteneurs vides ainsi que le rapatriement rapide des conteneurs au Port par voie ferroviaire.

6. Pourcentage élevé des routes en mauvais état dans la région

En Avril 2016, environ 64% du réseau routier du Corridor Nord était en mauvais état, 9% était en état passable et 29% était en bon état.

Recommandation: Les Etats membres devraient prioriser le développement de l'infrastructure routière du Corridor. ACTTCN devrait attirer l'attention des partenaires au Développement pour qu'ils appuient le Soudan du Sud et la RD Congo dans le développement de leurs réseaux routiers dont respectivement 95 % et 81% des réseaux sont en mauvais état.

7. L'obligation du VISA qui handicape le commerce dans la région.

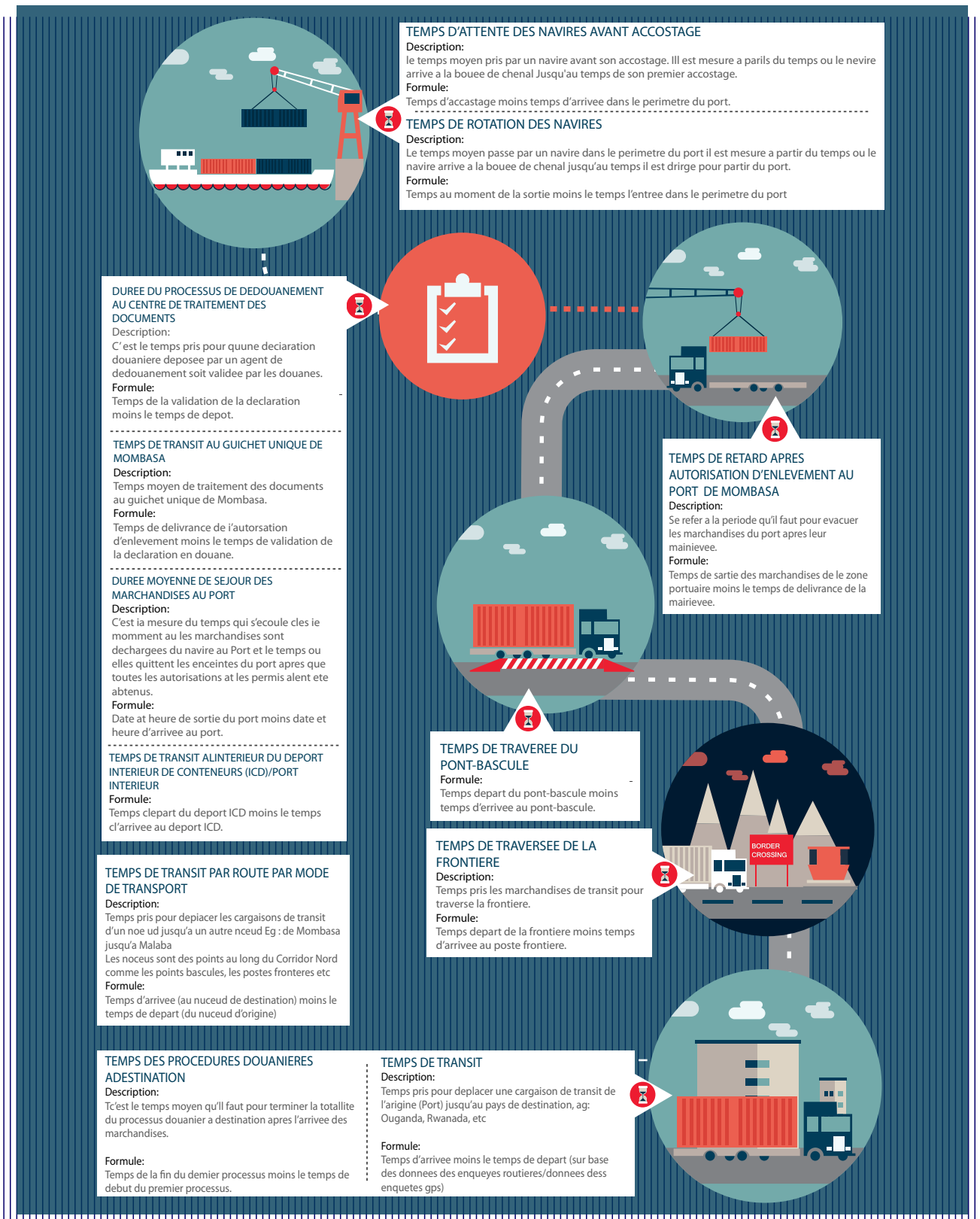
Les frais de VISA limitent les mouvements des commerçants dans les Etats membres ce qui constitue un handicap au commerce intra-régional entre les Etats membres.

Recommandation: L'obligation des frais de Visa devrait être abolie dans tous les Etats membres du Corridor Nord en vue de faciliter la libre circulation des personnes.

ANNEXES

ANNEXE 1: GLOSSAIRE DES INDICATEURS

LES INDICATEURS DE PERFORMANCE DU CORRIDOR NORD





TAUX ET COUTS

1 COÛTS DE TRANSPORT PAR VOIE PAR MODE (Y COMPRIS LES FRAIS DE TRANSIT)

Description:
Somme des coûts par transporteur et d'autres frais de manutention de la cargaison afférent au transport par route et / ou par tronçon de route.

2 FRAIS DE TRANSIT PORTUAIRE

Description:
Tarifs publiés par les parties prenantes.

3 COÛT DU FRET ROUTIER

Description:
Cet indicateur capture les différents tarifs facturés par le transporteur par route et/ou par section de la route.

4 RETOUR DES CONTENEURS A VIDE (PÉRIODE DE GRÂCE PÉNALITÉS ET CAUTIONNEMENT)

Description:
Tarifs publiés par les intervenants.

5 COÛT DU FRET FERROVIAIRE

Description:
Tarif facturé par l'opérateur du chemin de fer par tronçon et/ou par voie.



PRODUCTIVITE ET EFFICACITE

1 NOMBRE DE POINTS DE CONTRÔLE PAR PAYS PAR ROUTE

Description:
Nombre de points de contrôles (ponts-bascules, police, douanes, péage routier) par pays par route.

2 VOLUME DES MARCHANDISES CONTENUEUSES ET DES MARCHANDISES DIVERSES MANUTENTIONNÉES PAR JOUR/MOIS/TRIMESTRE AU PORT DE MOMBASA

Description:
Somme du volume de fret conteneurisé manutentionné par jour/mois/année ; la somme du volume de marchandises diverses manutentionnées par jour/mois/an.

3 TAUX DE FRAUDE OU DE DÉGÂTS DÉCLARÉS POUR LES MARCHANDISES EN TRANSIT

Description:
Nombre de cas de fraude ou de dégâts déclaré divisé par le nombre total de cas de fraude ou de dégâts déclarés à un noeud de transport.

Formule:
$$\frac{\text{Nombre de cas de fraude ou de dégâts déclaré}}{\text{nombre total de cas de fraude ou de dégâts déclarés à un noeud de transport}}$$

4 CONFORMITE DE POIDS

Description:
Le pourcentage des camions qui respectent les limites de la charge à l'essieu.

Formule:
$$\frac{\text{Nombre total de camions conforme au pont bascule}}{\text{nombre total du trafic des camions au pont-basculé}} \times 100$$

5 NOMBRE D'ACCIDENTS PAR ROUTE

Description:
Somme du nombre d'accidents, de blessures et de décès par catégories et sous-catégories.

6 TRAFIC AUX PONTS-BASCULES

Description:
Nombre moyen de camions passant par un pont-basculé en une journée.

7 MOUVEMENTS BRUTS PAR NAVIRE PAR HEURE AU PORT DE MOMBASA



VOLUME ET CAPACITE

1 VOLUME DU FRET TOTAL AU PORT DE MOMBASA PAR RAPPORT AU TRAFIC DE TRANSIT

Description:
Volume du fret total au Port de Mombasa = La somme des poids des toutes les cargaisons transportées par le Port.

Trafic de Transit = La somme des poids de toutes les cargaisons transportées à travers le Port qui sont destinées vers d'autres pays (il comprend les importations et les exportations provenant d'autres pays). Le trafic de transit fait partie du total des cargaisons transportées par le Port de Mombasa.

2 VOLUME PAR PAYS DE DESTINATION

Description:
La somme des poids de toutes les marchandises (importations/exportations) manutentionnées par le Port par pays de destination/d'origine.

3 TAUX DE CONTENEURISATION DU TRAFIC DE TRANSIT AU PORT DE MOMBASA

Description:
Poids total des cargaisons conteneurisées de transit divisé par le poids total de toutes les cargaisons de transit.

4 EVOLUTION DE LA FLOTTE DE CAMIONS AGREEE PAR PAYS

Description:
La somme des véhicules immatriculés (enregistré) utilisé pour le transport international/de transit des cargaisons par année par pays.

5 DISTANCE MOYENNE ANNUELLE PAR CAMION EN KM PAR AN

Description:
Distance moyenne parcouru par un camion par an.

6 CAPACITE DE TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER (LOCOMOTIVES ET WAGONS)

Description:
Nombre total de locomotives et wagons opérationnels
Proportion du total de cargaisons transportées par chemin de fer.





Autorité de Coordination de Transit de Transport du Corridor Nord
House 1196, Link Road, Nyali

✉ P. O. Box 34068 - 80118 Mombasa, Kenya @ Email: tta@ttcanc.org ☎ Phone: +254 41 4470734

🌐 Web www.ttcanc.org 🖨️ Telefax: +254 41 4470735

📱 @NorthernCorridor 📘 NorthernCorridor

En Collaboration Avec

