

Décembre 2014

Rapport de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord



*Le Renforcement du Suivi
pour Une meilleure
Performance du Corridor*



**OBSERVATOIRE
DE TRANSPORT**
DES DONNEES FIABLES



Autorité de Coordination de
Transit et de Transport
du Corridor Nord

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	iii
REMERCIEMENT	v
ACRONYMES	vi
1. INTRODUCTION	1
1.1 ETAT ACTUEL DE L'OBSERVATOIRE	2
1.1.1 Amélioration de l'Observatoire de Transport par le système d'information géographique (SIG)	2
1.1.2 Le tableau de bord des performances du Corridor Nord	3
1.1.3 Mise en œuvre de la Charte du Port et de la Charte de Contrôle de la Charge à l'Essieu	4
1.2 VISITE À L'OBSERVATOIRE ET AU TABLEAU DE BORD	5
2. METHODOLOGIE ET ANALYSE	6
2.1 INTRODUCTION	6
2.2 COLLECTE DES DONNEES ET ANALYSE	7
3. RESULTATS	8
3.1 ENQUETES ROUTIERES	9
3.2 RESULTATS DES ENQUETES ROUTIERES PAR GPS	10
3.2.1 Temps de traversée du pont-bascule	10
3.2.2 Temps de traversée de la frontière	13

3.3	COUTS ET TARIFS DES TRANSPORTS	14
3.3.1	Frais de transport routier	15
3.3.2	Tarifs de transport au Burundi	16
3.3.3	Tarifs de Transport au Rwanda	17
3.3.4	Tarif de Transport en République Démocratique du Congo	18
3.4	RESULTATS PROVENANT DES SOURCES ELECTRONIQUES DE DONNEES	19
3.4.1	Temps de transit et retards	19
3.4.1.1	Temps passé au Centre de traitement des documents (DPC)	19
3.4.1.2	Temps moyen de séjour des marchandises au Port de Mombasa	20
3.4.1.3	Temps d'attente au Guichet unique de Mombasa	21
3.4.1.4	Temps de transit au Port après autorisation d'enlèvement	22
3.4.1.5	Temps de transit au sein du Corridor	23
3.4.1.5.1	Temps de transit au Kenya	23
3.4.1.5.2	Temps de Transit au Rwanda	24
3.4.1.5.3	Temps de transit en Ouganda	25
3.4.1.6	Dépôts intérieurs des Conteneurs (ICDs)/ Ports Intérieurs	26
3.4.1.7	Temps de séjour des camions au MAGERWA au Rwanda	26
3.4.2	Indicateurs de volume et de capacité	27
3.4.2.1	Importations, Exportations et volume des poids au Port de Mombasa	27
3.4.2.2	Le taux d'Occupation des quais	30
3.4.2.3	Taux de conteneurisation des poids du trafic de transit au port de Mombasa	30
3.4.2.4	Capacité du Transport ferroviaire	31
3.4.2.5	Parc des camions autorisés	34
3.4.3	Productivité et efficacité	34
3.4.3.1	Efficacité du Port et productivité	34
3.4.3.2	Temps de rotation des navires au Port	34
3.4.3.3	Temps d'Attente des Navire avant accostage	36
3.4.3.5.1	Conformité au pont-basculé	37
4.	QUALITE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DANS LE CORRIDOR NORD	39
5.	ORIENTATION ET NOUVELLES RECOMMANDATIONS	44
	ANNEXES	46
	ANNEX 1: GLOSSAIRE DES INDICATEURS	46

AVANT-PROPOS

Le portail de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord est un outil utilisé pour assurer le suivi et mesurer la performance le long du Corridor.

L'Observatoire de Transport produit des rapports de performance basés sur des données factuelles collectées dans le but d'appuyer les instances de prise de décisions afin qu'elles prennent des décisions éclairées afférentes à la facilitation du commerce et du transport dans la région.

Compte tenu des changements radicaux dans les activités quotidiennes menées le long du Corridor Nord, l'Observatoire de Transport use d'une approche dynamique pour s'assurer que les différents changements menés le long du Corridor sont pris en compte dans le cadre de suivi de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord. Cela implique l'identification de nouveaux indicateurs, ainsi que l'adaptation de ceux qui existent déjà pour refléter les opérations réelles qui se passent le long du Corridor Nord.

Une amélioration de l'Observatoire par l'intégration de la composante du Système d'Information Géographique (SIG) a été lancée pour enrichir sa fonctionnalité et les rapports produits. Cela servira de garantie afin que les différents indicateurs soient cartographiés sur les infrastructures y relatives et les nœuds de transit le long du Corridor Nord.

Je suis ravi de vous présenter ce rapport qui présente les indicateurs contenant des données provenant des sources variées tels que les GPS, les questionnaires et les données électroniques fournies par les systèmes d'affaires automatisés des différentes parties prenantes.

La plupart de ces indicateurs signalent une meilleure performance, particulièrement sur le temps de transit et le temps pris par les différentes agences et les intervenants dans la manutention des cargaisons pour finaliser leur processus. Comme exemple, au mois de juillet et octobre 2014, le temps de traversé du pont-bascule de

Mariakani était compris entre 0,39 et 1,50 heures. La mise en œuvre du pesage routier dynamique à grande vitesse (WIM) aux stations de ponts-bascules a fait que ce soit seulement les véhicules qui ont échoué au test du WIM qui sont détournés vers les ponts bascules statiques.

Le temps de séjour au Port a également baissé, passant d'une moyenne d'à peu près 4,57 jours en 2013, à moins de 3 jours en juillet 2014.

De même, le temps de processus au Centre de Traitement des Documents a été considérablement réduit et est passé en dessous de 2 heures, ce qui indique un traitement rapide des documents par l'Autorité des Recettes du Kenya.

Le suivi de la performance du Corridor Nord au moyen de l'Observatoire de Transport a débuté en 2012. Depuis lors, le temps de transit au Kenya à partir de Mombasa jusqu'à Malaba a considérablement diminué d'une moyenne de 15 jours passant à la moyenne actuelle de 5 jours.

De ce rapport, il ressort le constat que la grande partie du temps passé en transit est dû aux raisons personnelles (c'est-à-dire 20.6% du temps total de transit). Cela signifie que les transporteurs sont retardés par leurs propres raisons personnelles.

Ce rapport fournit des recommandations variées qui garantissent une meilleure performance du Corridor Nord. La Charte de l'autorégulation du Contrôle à la charge du véhicule ainsi que la Charte de la Communauté du Port de Mombasa enjoignent les parties, aussi bien du secteur public que du secteur privé, à prendre des mesures qui serviront à augmenter l'efficacité du Port et du Corridor Nord. Il est prévu que la mise en œuvre de ces Chartes améliore sensiblement la performance du Corridor Nord et renforce le partenariat entre les institutions des secteurs public et privé.



Donat M. BAGULA
Secrétaire Exécutif



REMERCIEMENT

L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord voudrait remercier les Etats membres du Corridor Nord pour leur soutien infaillible pour pérenniser et améliorer l'Observatoire de Transport (TO). Nos remerciements s'adressent également à l'Association des Transporteurs du Kenya (KTA) ainsi qu'à ses membres pour le soutien offert durant les enquêtes GPS et les enquêtes routières. Ils ont permis d'acquérir une quantité considérable de données qui sont venues compléter les données électroniques fournies par les autres parties prenantes.

Nous tenons à exprimer notre gratitude à Trademark East Africa (TMEA) pour son appui qui a permis un développement soutenu et continu ainsi que l'amélioration du Projet de l'Observatoire de Transport.

D'une manière particulière, nous remercions toutes les parties prenantes qui nous fournissent fréquemment des données qui ont conduit à la production de ce rapport. Votre collaboration permanente et votre engagement sont d'une valeur inestimable et nous l'apprécions grandement.

Nos sincères remerciements sont aussi adressés d'une façon particulière à toutes les parties prenantes qui ont participé dans la validation de ce rapport. Nous sommes convaincus que votre engagement ferme à assurer le suivi du Corridor et de l'Observatoire de Transport nous mènera à atteindre notre objectif qui est de rendre le Corridor plus compétitif et fluide.

ACRONYMES



ABT	Association des transporteurs du Burundi
ACPLRWA	Association des Chauffeurs des Poids Lourds du Rwanda
ASYCUDA	système Automatisé des données
BI	Burundi
CPI	Indicateurs de performances du Corridor
DGDA	Direction Générale Des Douanes et Accises
RDC	République Démocratique du Congo
DWT	(Dead Weight Tonne); la tonne métrique
ECTS	Système Electronique de Suivi des Cargaisons
FEAFFA	Association des Transitaires de l'Afrique de l'est
FEC	Fédération des Entreprises du Congo
FERI	Fiche Electronique De Renseignement A L'importation
GIS	Système d'information Géographique
GPS	Global Positioning System
IABT	Association Internationale des Transporteurs du Burundi
ICD	Dépôt Intérieur pour Conteneurs
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
IPOU	Import Pick Up Order
IRI	Indice International de rugosité
KE	Kenya
KeNHA	Kenya National Highway Authority
KPA	Kenya Ports Authority

KPC	Kenya Pipeline Authority
KRA	Kenya Revenue Authority
KRB	Kenya Roads Board
KTA	Kenya Transporters Association
KWATOS	Kilindini Waterfront Automated Terminal Operations System
MAGERWA	Magasins Généraux Du Rwanda
NC-CN	Corridor Nord
NCTTA-ATTN	Accord de transit et de transport du Corridor Nord
NCTTCA	Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord
NTSA	Office National de la Sécurité de Transport
OBR	Office Burundais des Recettes
OCC	Office Congolais de Contrôle
ODR	Office Des Routes
OGEFREM	Office De Gestion Du Fret Multimodal
OSBP-PFAU	Poste Frontière à Arrêt unique
RRA	Office Rwandais des Recettes
RSS-RS	Station routière de repos
RTDA	Rwanda Transport Development Authority
RVR	Rift Valley Railways
RW	Rwanda
SPSS	Logiciel de statistique pour les sciences sociales
SS	Soudans du Sud
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
TMEA	TradeMark East Africa
TO	Observatoire des Transports
TOP	Portail de l'Observatoire de Transport
UFFA	Uganda Freight Forwarders Association
UG	Ouganda
UNRA	Uganda National Roads Authority
URA	Uganda Revenue Authority
URC	Uganda Railways Corporations



VOLVO

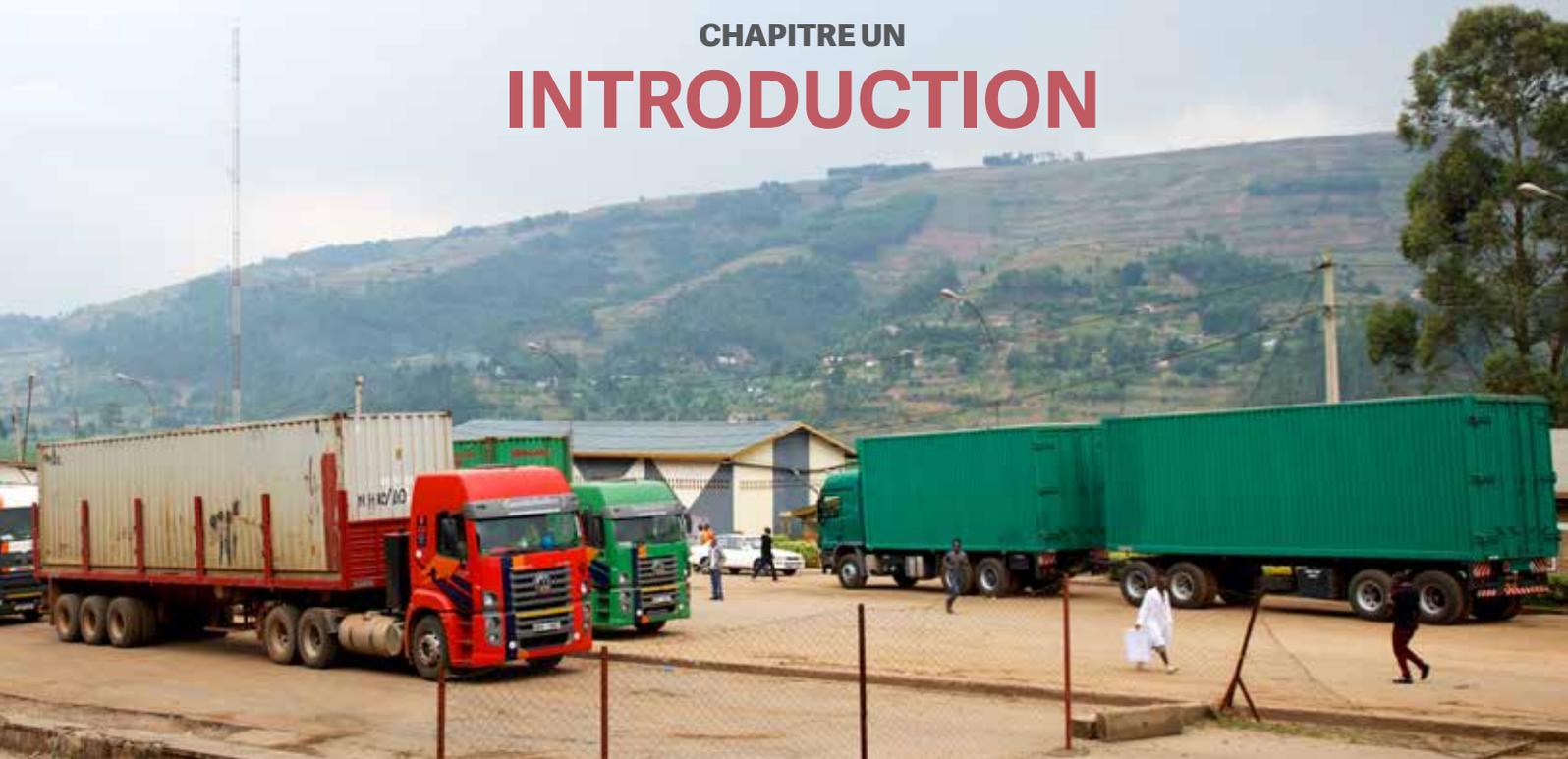
FM12



SAFETY
INSTRUMENTS
WARRANTY
SERVICE

CHAPITRE UN

INTRODUCTION

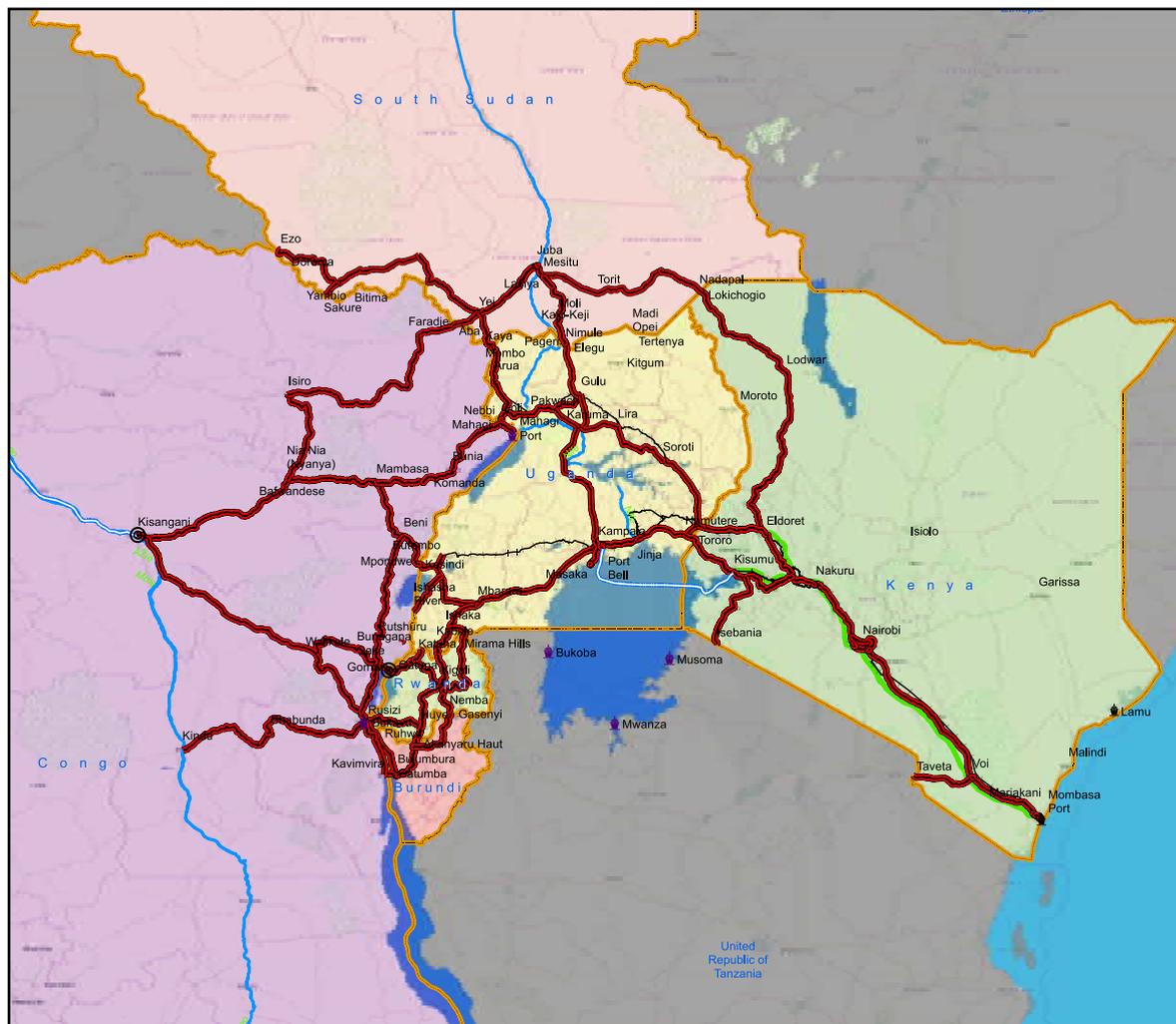


L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) est une organisation intergouvernementale régionale qui a pour mandat la facilitation du commerce et du transport dans les pays membres desservis par les infrastructures de transport du Corridor Nord. Le Corridor Nord est un corridor multimodal qui relie les pays des grands lacs, à savoir le Burundi, l'Ouganda, la République Démocratique du Congo, le Rwanda et la République du Soudan du Sud, au port maritime de Mombasa au Kenya. Le Corridor Nord dessert aussi le Nord de la République Unie de Tanzanie, la Somalie ainsi que l'Éthiopie.

Ayant reconnu l'importance des infrastructures pour l'intégration régionale et le commerce, les Pays membres ont convenu de coopérer, d'où la signature de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATTTCN) qui a mis en place l'ACTTCN. La révision de cet Accord en 2007 a abouti à la transformation du Corridor Nord en un corridor de développement pour stimuler le développement socio-économique de la population dans cette région. Diverses initiatives ont été menées en vue d'harmoniser les politiques et le développement économique comme le démontre les chapitres suivants du présent rapport. Le nombre des Pays Membres du Corridor Nord s'est accru, suite à l'adhésion de la République du Soudan du Sud à l'Accord, en Décembre 2012.

Comme l'un des ses mécanismes de suivi, le Secrétariat de l'ACTTCN a mis en place l'Observatoire des Transports, qui est une plateforme en ligne qui permet de suivre l'évolution des différents indicateurs-clés de performance du Corridor Nord.

Le développement de cet observatoire a été initié à partir de l'année 2003, avec l'appui de SSATP et de TradeMark East Africa.



Réseau des Infrastructures du Corridor Nord

1.1 Etat actuel de l'Observatoire

Le portail de l'Observatoire des Transports du Corridor Nord est un outil de suivi du corridor ayant une plateforme en ligne. On peut accéder à ce site en visitant le <http://top.ttcanc.org> ou le site web du Corridor Nord qui est www.ttcanc.org, où on peut faire le suivi de 31 indicateurs de performances, qui partent des 25 indicateurs initialement utilisés lors du lancement de l'Observatoire au cours de l'an 2011. Ces indicateurs ont été continuellement revus par les parties prenantes au cours des ateliers de travail, des exercices de validation et à travers des réunions hebdomadaires de la Communauté portuaire qui se tiennent au Port de Mombasa (Voir l'annexe 1 pour le Glossaire des indicateurs).

1.1.1 Amélioration de l'Observatoire du Transport par le système d'information géographique (SIG)

Diverses améliorations sont apportées au portail de l'Observatoire des Transports en vue d'accroître sa fonctionnalité et son accessibilité par les utilisateurs potentiels. Le Secrétariat est en train de moderniser l'Observatoire pour assurer que le système ait une composante de système d'information géographique (SIG).

Cette dernière permettra aux différents indicateurs d'être placés sur une carte des réseaux des infrastructures du Corridor Nord. Le processus sera finalisé d'ici le début de l'an 2015.

1.1.2 Le tableau de bord des performances du Corridor Nord

Sur les 31 indicateurs de performances, 10 sont suivis hebdomadairement à travers le tableau de bord des performances du Corridor Nord.

Le tableau de bord est aussi une plateforme sur laquelle on peut accéder en passant par <http://top.ttcanc.org> or www.kandalakaskazini.go.ke

Le tableau de bord a été lancé par Son Excellence le Président de la République du Kenya, en date du 30 Juin 2014.

Démonstration de l'utilisation du Tableau de bord

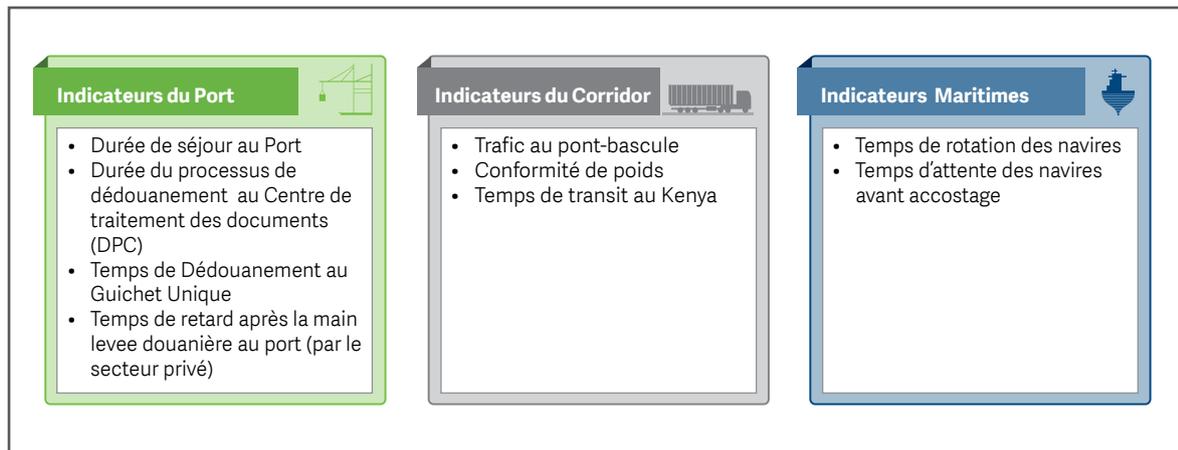
Les indicateurs du tableau de bord sont groupés en trois catégories: Indicateurs du port, indicateurs du Corridor et indicateurs maritimes. Les résultats provenant du Tableau de bord sont disséminés aux différentes parties prenantes ainsi qu'à la Communauté du Port chaque Vendredi de la semaine.



Son Excellence le Président Uhuru Kenyatta est informé sur l'utilisation du T.O.

Les indicateurs du Tableau de bord des performances du Corridor Nord

Le Tableau de bord permet de suivre sur une base hebdomadaire les opérations des différentes parties prenantes impliquées dans les opérations de tous les jours.



1.1.3 Suivi de la Charte du Port et de la Charte de Contrôle de la Charge à l'Essieu

La Charte du Port, signée le 30 Juin 2014, est une initiative par laquelle les parties prenantes tant du secteur public que du secteur privé, s'engagent à mettre en œuvre des mesures visant à accroître l'efficacité du Port et du Corridor Nord. Le Tableau de bord des performances du Corridor Nord, également abrité par l'ACTTCN, fait partie du Cadre de Suivi et d'Évaluation de cette Charte. Des rapports mensuels et trimestriels de ce Tableau de bord sont distribués à tous les intervenants de la Communauté du Port et aux signataires de la Charte du Port.

Dans le souci d'atteindre les objectifs de la communauté du Port de Mombasa et de promouvoir la conformité aux limites de la charge du véhicule, l'ACTTCN, en collaboration avec KTA, a initié une Charte dite d'autorégulation de la Charge de Véhicule (VLC). Celle-ci a été officiellement signée en date du 13 octobre 2014, à Mariakani au Kenya. Par cette Charte d'auto-régulation du contrôle de la charge du véhicule les signataires qui sont des secteurs public et privé s'engagent, à respecter toutes les réglementations relatives au contrôle de la charge des véhicules. Certains indicateurs qui se trouvent sur le Tableau de bord du Corridor sont les mêmes que ceux qui sont utilisés dans le suivi de la Charte du Contrôle de la Charge du Véhicule.

1.2 Visite de l'Observatoire et du Tableau de bord

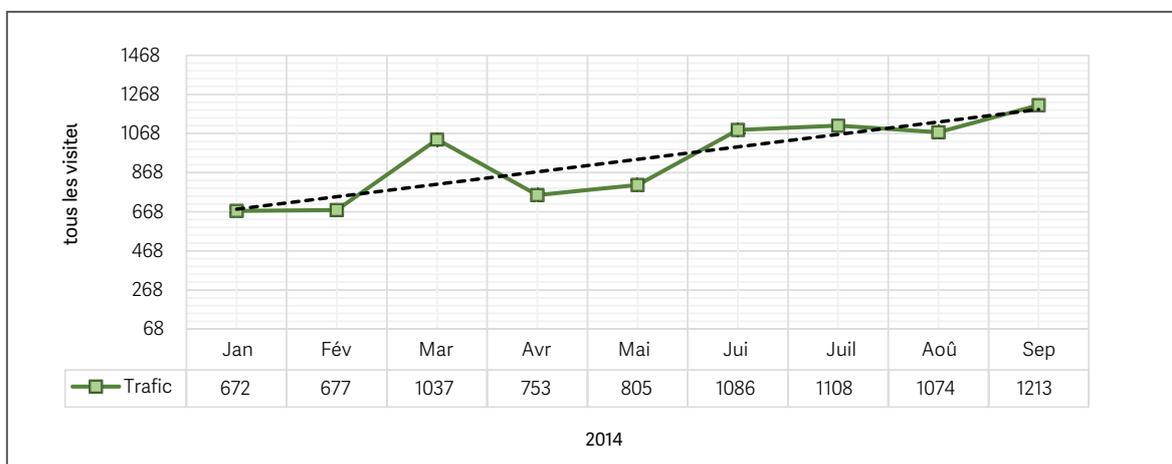


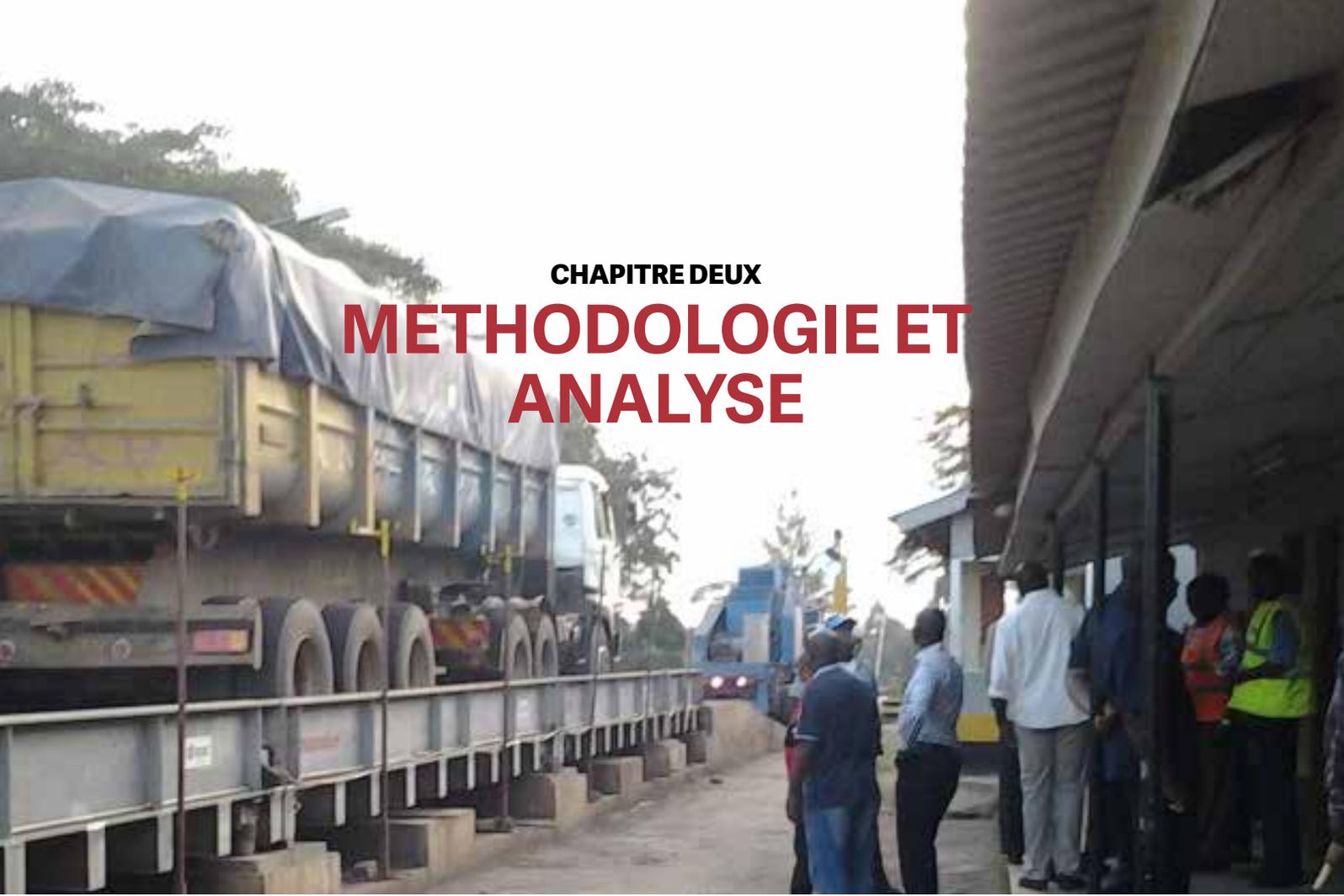
Le Ministre des Transports et des Infrastructures (deuxième à gauche) est informé sur le fonctionnement de la plateforme de l'Observatoire de Transport.

Dès son lancement, le nombre des visiteurs de l'Observatoire de transport ne cesse d'enregistrer un accroissement de trafic, étant donné le nombre sans cesse croissant de personnes qui cherchent à y obtenir des informations. Au cours du dernier trimestre, la tendance qui a été observée dès le début de l'année continue de montrer que les portails de l'Observatoire des Transports ont eu, au cours des derniers mois, une nette augmentation du nombre global des visiteurs.

Cela constitue une preuve de l'intérêt que les utilisateurs trouvent dans cet outil de gestion et de prise de décision. Cette tendance observée sera maintenue dans l'avenir, aussi longtemps que le Secrétariat de l'ACTTCN cherche à améliorer son système de collecte, d'analyse et de présentation des données. La mise en œuvre de la Stratégie de la Communication de l'Observatoire, qui est en cours de préparation, devrait elle aussi renforcer cette tendance.

Fig 2: Visites sur le portail de l'observatoire des transports





CHAPITRE DEUX

METHODOLOGIE ET ANALYSE

2.1 Introduction

Les performances du Corridor sont mesurées à travers une série d'indicateurs qui requiert de multiples sources de données et des méthodes variées de collecte des données. Avec une revue régulière de ces indicateurs, de nouvelles exigences relatives aux données ont émergé et le Secrétariat de l'ACTTCN a également mis au point des voies novatrices pour combler les lacunes sur les données.

L'enquête sur le transport routier et la collecte des données GPS sont quelques unes des méthodes utilisées pour collecter des données qui complètent les données électroniques provenant des Offices des recettes, des autorités du transport routier et des autres systèmes d'exploitation des parties prenantes. Un suivi approprié ne peut être atteint qu'avec des données statistiques digne de foi susceptibles d'informer et orienter les décideurs politiques.

Par conséquent, l'obtention des données tant quantitatives que qualitatives, provenant des différentes parties prenantes est un impératif afin de mettre à jour l'Observatoire des Transports ainsi que les indicateurs-clé qui définissent les efforts de la région pour améliorer les affaires.

2.2 Collecte des données et Analyse

Le rapport sur l'Observatoire contient des données qualitatives et quantitatives fournies par différentes parties prenantes. Les sources des données quantitatives comprennent les données électroniques, les enquêtes sur le transport routier et les données des GPS. Les données électroniques sont obtenues grâce aux systèmes des TIC des différents intervenants, fournies sur base hebdomadaire, mensuelle ou annuelle.

Les enquêtes routières et GPS se déroulent simultanément et sont coordonnées par un superviseur de terrain qui administre les questionnaires et fournit les kits des GPS aux transporteurs qui le veulent. Les données des GPS sont constituées de coordonnées et d'horodatages, et les préparations initiales impliquent l'enregistrement et le zonage géographique pour cartographier les emplacements possibles des arrêts. Les zones des postes frontières sont installées sur 1Km de chaque côté de la frontière alors que les zones des ponts-basculés sont mesurées à 0,5 Km et 1 Km respectivement avant et après les infrastructures du pont bascule en se basant sur la direction de sortie des importations en provenance du Port de Mombasa.

Les sources des données qualitatives incluent les enquêtes annuelles des parties prenantes du Corridor Nord qui sont menées par le Secrétariat de l'ACTTCN, conjointement avec les régulateurs, les usagers du Corridor ainsi que les missions consultatives pays.

Les missions consultatives pays sont organisées chaque année pour évaluer la mise en œuvre des directives des organes de prise de décision. Cet exercice porte sur la collecte des données pour l'Observatoire de Transport et l'évaluation de la mise en œuvre des décisions ainsi que les recommandations émises par les organes de prise de décision. Cela aide à combler les lacunes de données afin de fournir un rapport exhaustif et formuler des interventions appropriées.

L'analyse se fait par les méthodes tant descriptives que quantitatives, utilisant différents outils statistiques pour générer des graphiques et des tableaux nécessaires pour une bonne interprétation. Des hypothèses statistiques basées sur les types des données et cela pour chaque indicateur et chaque source des données ont été formulées et les résultats ont été rassemblés pour la période concernée par le présent rapport.

CHAPITRE TROIS

RESULTATS



3.1 Enquêtes Routières

L'enquête sur le transport par voie de route est réalisée conjointement avec les relevés GPS sur la route. Le processus consiste à fournir des copies de questionnaires et des kits de GPS aux conducteurs des camions des différents transporteurs. L'objectif est de surveiller le temps de transit, les retards encourus ainsi que les frais payés le long du Corridor Nord par les conducteurs des camions, pour des raisons variées.

Les données de l'enquête routière communiquées couvrent la période de Janvier à Septembre 2014. Sur les 203 questionnaires distribués, 97 ont été retournés et ont ensuite été validés pour analyse. La taille réelle de l'échantillon en proportion des questionnaires distribués était de 47,8%. Cela implique que le taux de rendement des questionnaires distribués n'est pas bien reparti que sur une période de temps plus longue.

Le Tableau ci dessous résume la taille de l'échantillon ainsi que le nombre des questionnaires émis par pays de destination.

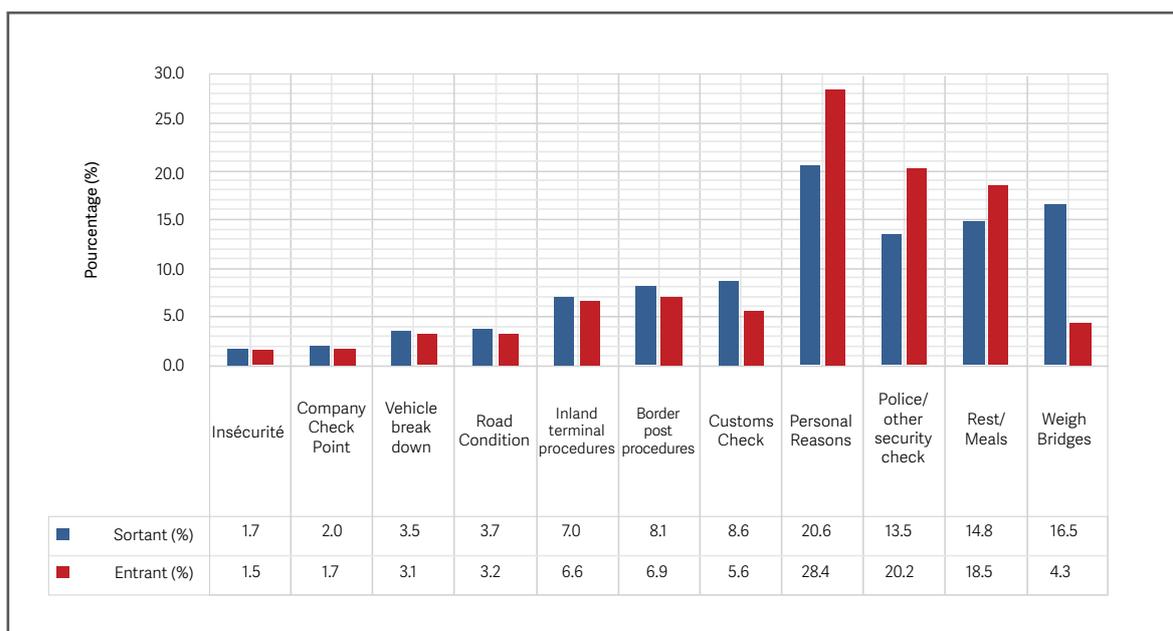
Tableau 1: Questionnaires renvoyés par pays de destination

Destination	Emplacement	Nombre de Questionnaires	% Proportion
Kenya	Nairobi	2	1.0
Ouganda	Kampala	61	30.0
	Jinja	16	7.9
	Kawembe	3	1.5
	Hoima	1	0.5
Rwanda	Kigali	8	3.9
Soudan du Sud	Juba	6	3.0
	Total	97	47.8

Source: Enquête sur le transport par voie routière, Jan – Sept 2014

La figure ci-dessous donne une vue synthétique de certaines raisons pour lesquelles les conducteurs en transit s'arrêtent, soit à l'allée soit au retour de leur voyage vers une destination donnée. La sortie constitue le voyage à partir de Mombasa vers d'autres destinations alors que l'allée est le voyage de retour vers Mombasa.

Fig 3: Répartition en pourcentage des raisons des arrêts (sortant/entrant)



Source: Enquête sur le transport par voie routière, Jan – Sept 2014

La figure 3 illustre le pourcentage des différentes raisons d'arrêts sur tous les arrêts enregistrés sur les trafics entrants et sortants. Durant la période d'enquête, pour le trafic sortant et le trafic entrant, la plupart des arrêts faits par les conducteurs se font pour des raisons personnelles (20,6 % pour le trafic entrant et 28,4 % pour le trafic sortant). Ils sont suivis par les arrêts du trafic entrant au pont-bascule qui est de 16,5% alors que le trafic sortant compte pour 4,3% d'arrêts le long de la route. En moyenne, les arrêts aux ponts-bascules sont moins nombreux que les arrêts pour des raisons personnelles (respectivement de 10,4% et 24,5%). En outre, les contrôles de la police et de sécurité (entrant 20,2%, sortant 13,5%) attirent en moyenne plus d'arrêts le long des routes, et ces raisons viennent après arrêts des transporteurs pour les raisons personnelles. Ces nombreux arrêts se traduisent par une faible productivité et une faible efficacité causées par les retards qui affectent le coût des affaires le long du Corridor Nord. Il en résulte un coût élevé de transport qui se répercute sur les prix de tous les produits. Ce qui par conséquent, rend la vie plus difficile pour les derniers consommateurs.

3.2 Résultats des enquêtes routières par GPS

Les graphiques ci-dessous montrent les résultats obtenus des enquêtes routières réalisés par GPS. Ces résultats sont fondés sur l'hypothèse que le maximum de temps d'attente au pont-bascule est inférieur à 24 heures. Toute donnée qui était plus élevée que cette limite de temps a été considérée comme un cas aberrant et par conséquent, n'a pas été prise en considération lors de l'analyse. Il est à noter qu'il y a des données qui manquent pour les mois de mai et de juin 2014, et cela est dû au fait que le contrat du Superviseur de terrain avait expiré. A ce moment, aucune surveillance n'a été faite jusqu'au moment où le Superviseur a repris son travail.

3.2.1 Temps de traversée du pont-bascule

Le temps de traversée du pont-bascule est mesuré en soustrayant le temps d'arrivée au pont-bascule du temps de départ du pont-bascule, en se basant sur les données des enquêtes routières/GPS.

La Figure 4 donne le temps moyen de traversée du pont-bascule de Mariakani. Au mois de juillet 2014, cet indicateur a enregistré le temps moyen de traversée le plus bas qui est de 0,39 heures. Quant au temps de traversée le plus élevé qui a été rapporté sur toute la période, il est de 1,50 heure et a été enregistré au mois d'octobre 2013. La tendance générale montre que tout au long de la période observée, le temps moyen de passage au pont bascule va en diminuant.

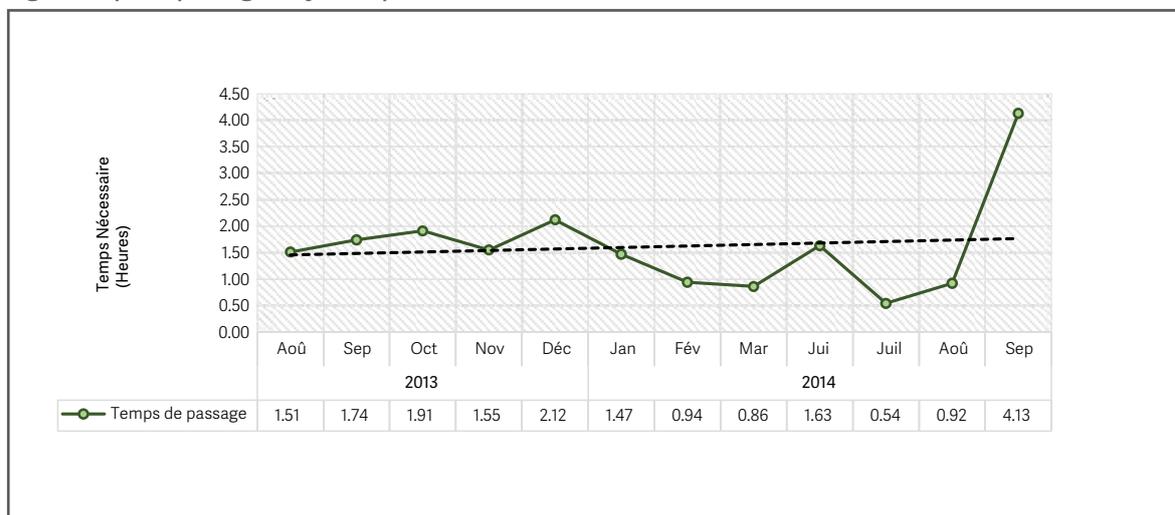
Fig 4: Temps moyen de passage au pont-bascule de Mariakani



Source: Enquête routière, 2014

En moyenne, un camion prend de 0,54 heures à 4,13 heures pour traverser le pont-bascule d’Athi River, comme cela est démontré par la Figure 5 ci-dessous. Le temps moyen de passage au pont-bascule d’Athi River montre une tendance vers la hausse. Néanmoins il est attendu que cela s’améliore suite aux récentes évolutions au sein du Corridor Nord.

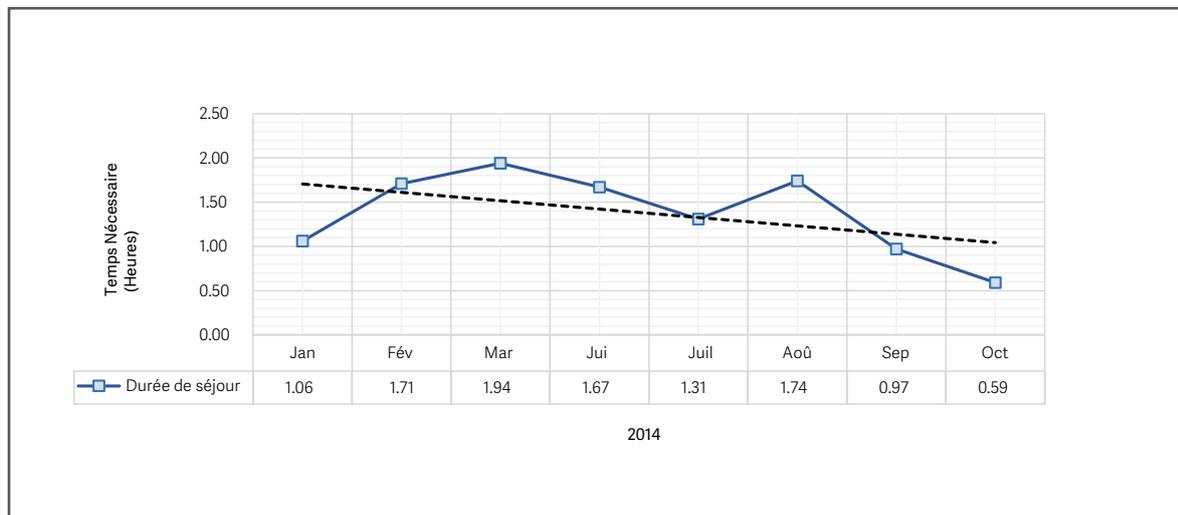
Fig 5: Temps de passage moyen au pont -bascule d’Athi River



Source: Enquête routière, 2014

Le pont-bascule de Webuye a réalisé une remarquable amélioration puisque au fil du temps le temps moyen de passage ne fait que décroître. Cela est visualisé à travers la Figure 6 qui montre que le temps de passage au pont-bascule de Webuye a baissé de 1.94 heure en Mars 2014 à 0,59 heure au mois d’octobre 2014. La tendance dans cette graphique montre qu’il y a un changement dégressif du temps de passage à ce pont-bascule précis.

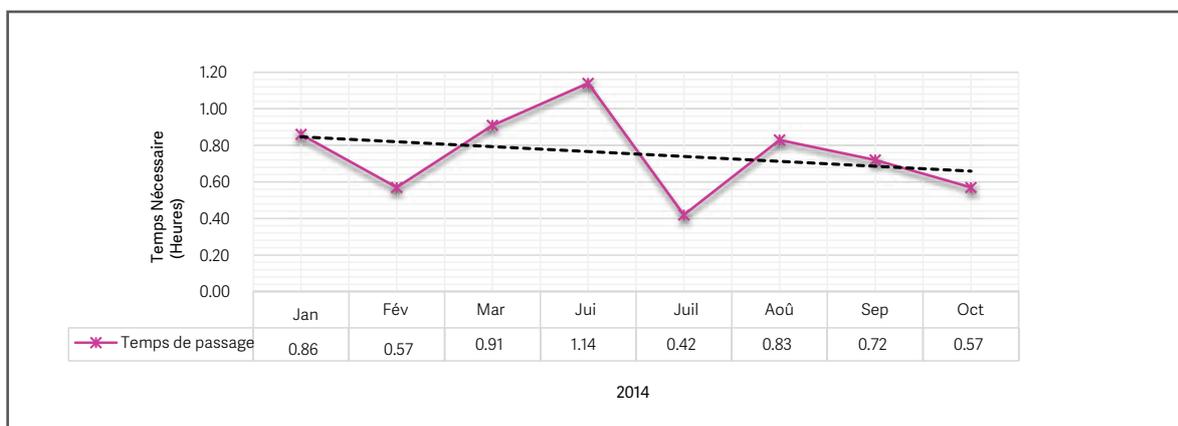
Fig 6: Temps de passage moyen au pont-bascule de Webuye



Source: Enquête routière, 2014

La figure 7 montre des données extraites du GPS sur le temps de passage au pont-bascule de Busitema en Uganda. La figure montre que son temps de passage a baissé au fil du temps. Le temps de passage a varié en moyenne entre 0,42 heures et 1,14 heure. La tendance générale au pont-bascule de Busitema montre que le temps de passage moyen va continuer à baisser au cas où les mêmes efforts se poursuivaient.

Fig 7: Temps de passage moyen au pont-bascule de Busitema



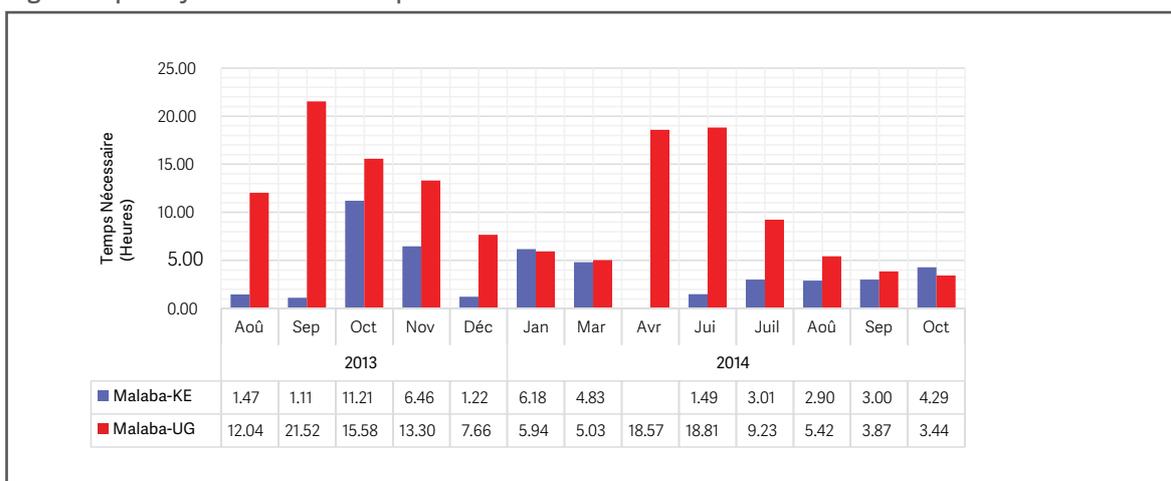
Source: Enquête Routière, 2014

3.2.2 Temps de traversée de la frontière

L'indicateur est mesuré en prenant le temps de départ de la frontière diminué de l'heure d'arrivée à la frontière sur base des données des enquêtes routières et des relevés GPS.

La Figure 8 montre le temps moyen que prend un camion pour traverser le poste frontière de Malaba, aussi bien du côté Kenyan que du côté Ougandais.

Fig 8: Temps moyen de traversée au poste frontière de Malaba



Source: Enquête routière, 2014

Au poste frontière de Malaba il faut en moyenne entre 4,55 heures et 32,73 heures pour traverser les frontières kenyanes et ougandaises de Malaba. Cependant, les camions prennent un temps plus court pour traverser le coté kenyan de la frontière que le coté ougandais. Cela est dû au fait que le centre à Guichet unique est situé sur le côté ougandais où les fonctionnaires des douanes ougandais et kenyans ont leur bureau.

Beaucoup moins de données ont été saisies pour les autres postes frontières durant cette période de reportage. Cela est dû au fait que la plupart des kits GPS se sont déchargés ou alors à cause du nombre réduit des camions qui empruntent ces routes.

Sur le côté kenyan de la frontière de Busia, il a été démontré qu'au mois d'août 2014 il fallait en moyenne 1.36 heures pour traverser la frontière alors qu'en cette même période de temps, l'Ouganda a enregistré un temps moyen de traversée de 5,68 heures. Au mois d'août 2014, temps de traversée à la frontière de Nimule sur le coté ougandais a pris en moyenne 0,97 heures alors qu'il n'y a aucun échantillon sur le coté sud soudanais de cette frontière.

3.3 Coûts et Tarifs des Transports

Le coût de transport est le montant que le transporteur exige pour fournir les services de transport. Le coût est déterminé par les coûts fixes (infrastructures) et les coûts variables (de fonctionnement) en fonction de paramètres variés relatifs à l'emplacement, aux infrastructures, aux barrières administratives, à l'énergie et à la façon dont le fret est transporté. Quant aux frais, ils représentent le prix de prestation de transport payé par les propriétaires de la cargaison ou par les utilisateurs. Les tarifs pourraient ne pas refléter le coût réel du transport étant donné que ce sont des tarifs négociés pour déplacer une unité de fret entre différents emplacements.

Les tarifs subissent la pression de la concurrence et sont généralement ajustés en fonction de la loi de l'offre et de la demande ainsi qu'en fonction de la valeur de la marchandise. Les modalités de fixation du coût de transports dépassent le cadre de ce rapport qui présente plutôt se focalise les coûts pratiqués par différents transporteurs dans toute la région.

Les coûts des frais de transport peuvent être catégorisés en centres de coût qui, le plus souvent sont transférés aux consommateurs en forme de prix concurrentiels. Le Tableau no 2 ci-dessous fournit un résumé des centres de coûts.

Tableau 2: Centres des coûts

Centre des Coûts établis	
1	Coût du capital <ul style="list-style-type: none"> • Dépréciation de la force motrice, des remorques et semi-remorques • Dépend aussi de la distance couvert par an
2	Carburant <ul style="list-style-type: none"> • Le coût du carburant y compris les taxes et coûts y relatifs
3	Chauffeurs <ul style="list-style-type: none"> • Salaires payés et équipement utilisés, couverture de congé
4	Réparation/Maintenance <ul style="list-style-type: none"> • Tous les coûts associés à la réparation et au maintien du véhicule, y compris les pneus et la les lubrifiants utilisés
5	Autres Centres des Coût <ul style="list-style-type: none"> • Droits d'usage de la route • Frais d'enregistrement • Autorisations • Assurance du véhicule • Coûts additionnels et bénéfices

Les pays enclavés font face à des difficultés inhérentes en comparaison aux pays ayant accès aux côtes et aux ports en eaux profondes. Cela rend le commerce significativement plus difficile et coûteux, parce que le pays enclavé doit accéder à la plupart des marchés étrangers à travers les corridors de transport qui les relient aux ports dans les pays voisins.

Malgré les changements positifs survenus en rapport avec la performance logistique et une implication accrue des pays de transit, les pays enclavés continuent de souffrir des coûts élevés du commerce en comparaison au pays de transit ayant accès aux côtes : une majoration d'environ 70% en équivalent d'ad valorem. Bien que la distance ne peut pas expliquer cela, c'est plutôt du au manque de connexion générale à la chaîne logistique du commerce international, ce qui est lié à la performance logistique.¹

¹World Bank, 2010. Raccordement pays en développement sans littoral aux marchés . Corridor de commerce dans le 21e siècle 2010. Washington DC. (<http://books.google.co.ke/books?id;Connecting.pdf>)

*Banque mondiale OHRLLS , Novembre 2014, l'amélioration du commerce et des transports pour les pays en développement sans littoral. Un examen décennal

La connexion à la chaîne logistique dépend de la qualité physique des infrastructures et de la qualité et la sophistication des services, y compris les douanes et les contrôles à la frontière, les politiques du commerce et du transport qui réglementent la performance de la chaîne logistique.

Les goulots d'étranglement de la chaîne logistique sont les principales causes de frictions dans le commerce; les coûts de la logistique (du commerce) augmentent avec la diminution de la performance logistique. La réduction des coûts de la logistique (commerce) de moitié accroîtrait le commerce de 15% et la production de 5% au niveau mondial.

3.3.1 Frais de transport routier

Les données sur les frais de transport permettent de faire la comparaison des régimes fiscaux appliqués dans les différents pays en termes quantitatifs. Ils donnent des informations de base pour la prise de décisions en matière d'investissement. Les frais de transport servent de base pour analyser le recouvrement des coûts de l'infrastructure routière en rapportant toutes les diverses taxes et redevances perçues sur les activités de transport aux coûts. ***L'indicateur met en évidence les différents tarifs facturés par les transporteurs par route et/ou par section de route.***

Le tableau 3 ci-dessous donne un résumé du coût moyen de transport pour déplacer un conteneur (20 'ou 40 pieds' ne dépassant pas 27 tonnes) de Mombasa aux principales destinations le long du Corridor Nord.

Tableau 3: Coût du transport par route et par mode

Coût de transport par route par mode					Nombre. de voyages aller-retour
Route	Distance (Km)	2010 (USD)	2012 (USD)	Nov. 2014 (USD)	Nov. 2014
Mombasa-Nairobi	430	1300	1118	1023	8.9
Mombasa-Kampala	1170	3400	3070	2867	3.5
Mombasa-Kigali	1700	6500	4650	4833	2.3
Mombasa-Bujumbura	2000	8000	7000	6350	1.4
Mombasa-Goma	1880	9500	6500	6750	1.4
Mombasa-Juba	1750	9800	6250	4678	2.1

Source: Association des Transporteurs Routiers, Novembre 2014

En comparant 2012 et 2014, on remarque que les taux de transport entre les nœuds ont considérablement diminué dans la plupart des destinations, à l'exception de la destination Mombasa vers Goma et de Mombasa à Kigali. La destination Mombasa-Juba a enregistré la plus forte baisse par rapport à d'autres destinations. Cela montre une amélioration de l'environnement des affaires car les opérateurs vont fixer les prix des produits de base par rapport au coût des transports. Le nombre de voyages aller-retour effectués par les transporteurs vers Nairobi est le plus élevé (8,9) en raison de sa proximité de Mombasa (430 Km). Les nombres de voyages allers-retours vers Bujumbura et Goma sont les plus bas (1,4) car ils sont les plus éloignés du port de Mombasa.

3.3.2 Tarifs de transport au Burundi

Le tableau ci-dessous résume les frais de transport vers Bujumbura par tonne en USD (\$). Le tableau indique que les frais de transport par les transporteurs se sont réduits au fil du temps, tant pour les importations et les exportations en provenance et à destination de Bujumbura.

Table 4: Tarif de Transit vers Bujumbura - Burundi (USD)

Tarif de Transit vers Bujumbura en USD (\$) par Ton				
De	A	Avr-2013	Fév-2014	Nov-2014
Mombasa (KE)	Bujumbura (BI)	235	220	200
Nairobi (KE)	Bujumbura (BI)	200	180	180
Kampala (UG)	Bujumbura (BI)	160	140	130
Kigali (RW)	Bujumbura (BI)	50	50	80
Goma (DRC)	Bujumbura (BI)	--	70	100
Bujumbura (BI)	Goma (DRC)	70	80	80
Bujumbura (BI)	Kigali (RW)	50	60	60
Bujumbura (BI)	Kampala (UG)	140	100	90
Bujumbura (BI)	Nairobi (KE)	160	130	120
Bujumbura (BI)	Mombasa (KE)	180	160	155

Source: Association des Transporteurs du Burundi, Nov 2014

Depuis Février 2014 les taux de transport pour les importations ont chuté et actuellement, transporter une tonne de marchandises à partir de Mombasa vers Bujumbura coûte en moyenne 200 dollars, tandis que l'importation à partir de Nairobi et de Kampala coûte respectivement 180 et 130 USD par tonne.

Toutefois, le coût pour importer la même cargaison à partir de Kigali au Rwanda a augmenté de 30 à 80 USD la tonne entre le mois de Février 2014 et le mois de Novembre 2014. En outre, pour exporter la même quantité, au cours de cette même période, à partir de Bujumbura vers Mombasa, Nairobi et Kampala le transport coûte respectivement 155 USD, 120 et 90 par tonne. Cela montre que le coût de transport à l'importation d'une tonne est légèrement plus élevé par rapport au coût de transport de la même quantité à l'exportation. L'hypothèse est que les distances parcourues et les itinéraires de transport suivis vers les différentes destinations ne varient pas sur le Corridor Nord.

En outre, le nombre moyen de voyages aller-retour effectués vers Bujumbura au cours du mois de Novembre 2014 est résumé dans le tableau ci-dessous.

Tableau 5: Nombre de voyages aller-retour effectués par les camionneurs au Burundi

Point de départ	Destination	Nombre de voyages aller-retour	
		Fév-2014	Nov-2014
Bujumbura (BI)	Goma (DRC)	2	3
	Kigali (RW)	3	4
	Kampala (UG)	2	2,5
	Nairobi (KE)	1	2
	Mombasa (KE)	1	1 or 1,5

Source: Association des Transporteurs du Burundi, Nov 2014

Le Tableau 5 montre que dans tous les cas, le nombre de voyages aller-retour a légèrement augmenté.

3.3.3 Tarifs de Transport au Rwanda

Le Tableau 6 ci-dessous présente un résumé des tarifs de transport pratiqués par les transporteurs à Kigali par voyage effectué vers les destinations suivantes: Mombasa, Nairobi, Kampala, Bujumbura, Goma et Jinja, tant pour les importations que pour les exportations.

Tableau 6: Tarif de Transit à Kigali – Rwanda (USD)

Tarif de Transit à Kigali USD (\$) par Conteneur				
	En provenance de	vers	Fév-2014	Nov-2014
Importations	Mombasa (KE)	Kigali (RW)	4,800	4,800
	Nairobi (KE)	Kigali (RW)	3,950	3,800
	Kampala (UG)	Kigali (RW)	4,100	2,000
	Juba (SS)	Kigali (RW)	6,700	
	Bujumbura (BI)	Kigali (RW)	3,800	
	Goma (DRC)	Kigali (RW)	3,000	
Exportations	Kigali (RW)	Goma (DRC)	3,500	
	Kigali (RW)	Bujumbura (BI)	3,800	
	Kigali (RW)	Juba (SS)		7,000
	Kigali (RW)	Kampala (UG)	3,500	1,600
	Kigali (RW)	Nairobi (KE)	2,000	2,000
	Kigali (RW)	Mombasa (KE)	4,200	3,000

Source: ACPLRWA, Novembre 2014

Le tableau 7 ci-dessous repris montre que le nombre de voyages allers-retours effectués par les transporteurs au Rwanda a considérablement augmenté. Les voyages effectués vers Goma ont augmenté de sept fois par mois. Cela implique une amélioration de l'environnement des affaires.

Tableau 7: Nombre de voyages aller-retour effectués par les camionneurs au Rwanda

Point de départ	Destination	Nombre de voyage aller-retour	
		Fév-2014	Nov-2014
Kigali (RW)	Goma (DRC)	1	7
	Bujumbura (BI)	2	5
	Kampala (UG)	2	5
	Juba (SS)	1	1
	Nairobi (KE)	1	3
	Mombasa (KE)	1	2

Source: ACPLRWA, Nov 2014

3.3.4 Tarif du Transport en République Démocratique du Congo

La ville de Goma en République Démocratique du Congo constitue l'un des nœuds importants du Corridor Nord. Cette ville est l'un des principaux points de départ et de destination de la plupart des cargaisons de ce pays. Le tableau ci-dessous nous donne une moyenne mensuelle pour les tarifs de transit à l'importation et l'exportation des marchandises en provenance et à destination de Goma en R. D. du Congo.

Tableau 8: Tarif de Transport à Goma – DR Congo (USD)

Tarif de Transit à Goma USD (\$) par tonne			
	En provenance de	vers	Nov-14, USD(\$)
Importations	Mombasa (KE)	Goma (RDC)	235
	Nairobi (KE)	Goma (RDC)	230
	Juba (SS)	Goma (RDC)	180
	Kampala (UG)	Goma (RDC)	77
	Kigali (RW)	Goma (RDC)	100
Exportations	Goma (RDC)	Bujumbura (BI)	175
	Goma (RDC)	Kigali (RW)	100
	Goma (RDC)	Kampala (UG)	77
	Goma (RDC)	Juba (SS)	180
	Goma (RDC)	Nairobi (KE)	230
	Goma (RDC)	Mombasa (KE)	235

Source: FEC, Nov 2014

Il a été noté que les tarifs de transport pratiqués à l'importation et à l'exportation en provenance ou vers Goma en République Démocratique du Congo sont les mêmes. Les coûts de transport en provenance ou vers le port de Mombasa ont été enregistrés comme les plus élevés pour le transport par tonne, suivi par Nairobi.

Le Tableau 9 donne le résumé du nombre moyen des voyages aller-retour effectués au mois de Novembre par les transporteurs en provenance de Goma.

Tableau 9: Nombre de voyages aller-retour effectués par les camionneurs en R.D. du Congo

En provenance de	vers	Nombre de voyages aller-retour Nov-2014
Goma (RDC)	Bujumbura (BI)	2
Goma (RDC)	Kigali (RW)	2
Goma (RDC)	Kampala (UG)	2
Goma (RDC)	Juba (SS)	1.5
Goma (RDC)	Nairobi (KE)	2
Goma (RDC)	Mombasa (KE)	1.5

Source: FEC, Nov 2014

3.4 Résultats provenant des Sources Electroniques de Données

Cette section montre quelques conclusions tirées à partir de sources électroniques de données, à savoir les systèmes douaniers des Etats membres et les systèmes de gestion des ponts-basculés fournies par les Offices des routes et les autorités portuaires.

3.4.1 Temps de Transit et Retards

Le système de transit d'un corridor se réfère à l'état des infrastructures du corridor, au cadre juridique et aux procédures desservant le corridor dans son ensemble. Les principaux retards en transit se produisent généralement à l'origine ou à la destination et même le long de routes.

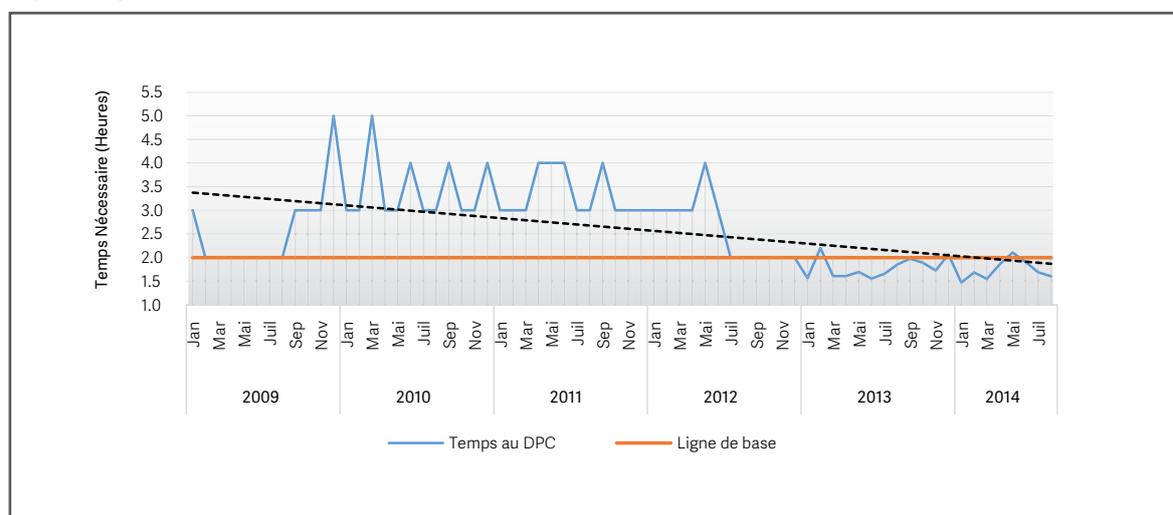
3.4.1.1 Temps passé au Centre de traitement des documents(DPC)

Le temps de dédouanement au CTD est obtenu par la différence entre le temps de dépôt et le temps de la validation de la déclaration.

Le calcul est basé sur un ensemble des données T810, T 812 de KRA, extraites du système de traitement des données douanières du Kenya sur une base hebdomadaire et mensuel.

La Figure 9 ci-dessous montre le temps pris par les agents des douanes pour dédouaner une cargaison au centre de traitement de documents par rapport au temps de référence envisagé pour le dédouanement.

Fig 9: Temps de dédouanement au centre de traitement des documents (DPC)



Source: KRA, 2009 – Août 2014

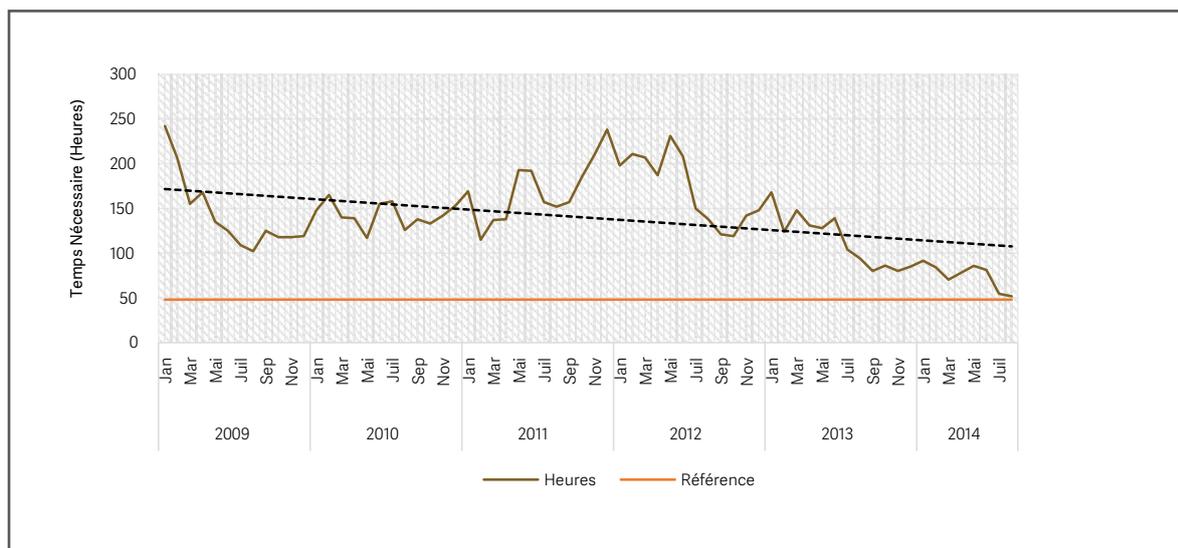
Le graphique de la figure 9 montre une durée mensuelle de temps pris par le service de douane pour dédouaner les marchandises au centre de DPC. Le temps passé au DPC a montré une tendance à la baisse qui est favorable à la communauté d'affaires étant donné que le temps de dédouanement a baissé en dessous de deux heures du temps attendu comme le temps passé au DPC pour l'année 2013. Cependant, l'analyse à court terme est entachée de fluctuations en fonction de la saison et des conditions disponibles. Le plus court temps de dédouanement jusqu'à présent atteint a été au mois de mai 2014, avec une moyenne de 1,4 heure. Cette évolution positive devrait aller en s'améliorant, grâce à la signature de la Charte du port de Mombasa en Juin 2014 et la migration complète prévue de toutes les agences vers le Guichet Unique Kentrade. La charte engage les différentes parties prenantes en vue d'améliorer la performance du corridor.

3.4.1.2 Temps moyen de séjour des marchandises au Port de Mombasa

Le temps d'attente est la mesure du temps qui s'écoule entre le temps où la cargaison arrive au port et le temps où les marchandises quittent le périmètre du port après que tous les documents et le dédouanement aient été obtenus. Il est mesuré en soustrayant le temps d'arrivée du temps de sortie du port. Les données sur l'arrivée et la sortie du port sont fournies par KPA à partir du système KWATOS.

Sur le plan international, un temps court de séjour au port est devenu un indicateur commercial majeur pour attirer davantage de marchandises aux ports. Les autorités portuaires et les opérateurs de terminaux à conteneurs ont donc accordé beaucoup de motivations afin d'abaisser le temps de séjour des cargaisons. Ce temps de séjour moyen est une statistique qui est facile à calculer et à comprendre. Cependant, étant donné que les temps de séjour élevés sont souvent motivés par une minorité de problèmes liés à des expéditions problématiques, il est difficile de diminuer la moyenne ou de diviser le temps de séjour en court et moyen terme par rapport au long terme. La figure 10 montre un temps mensuel moyen de séjour des marchandises au port de Mombasa pour la période de temps donnée.

Fig 10: Temps moyen passé par les cargaisons au Port de Mombasa



Source: KPA, 2009 – Août 2014

Le graphique indique clairement que le temps de séjour des marchandises au port de Mombasa en Janvier 2014, était de 75 heures, tandis qu'en 2013 la durée moyenne de séjour des marchandises au port était de 114 heures. Ce séjour est en moyenne de 3,1 jours, ce qui est bien en dessous de la ligne de référence qui est de 105 heures (4,4 jours). En Août 2014, le port de Mombasa a enregistré un temps de séjour de 52 heures, soit de 2,2 jours, ce qui est légèrement inférieur à la moyenne annuelle pour l'an 2013. Cependant, ce temps reste encore plus élevé que l'objectif qui est de 48 heures en moyenne.

En partant de cette évolution, il est attendu que le temps moyen de séjour des marchandises continuera à diminuer, mais ne pourra jamais atteindre zéro à long terme. De très long temps de séjour dans les ports affectent l'efficacité des opérations portuaires ainsi que la performance de l'économie en général. Ceci est basé sur l'hypothèse que le secteur privé (opérateur du terminal, courtier en douane, propriétaire de dépôts de conteneurs, l'expéditeur) a un intérêt dans la réduction des temps de séjour.

L'efficacité du port sert par conséquent d'une unité de mesure de la compétitivité et la viabilité des affaires dans la région. Il offre un soutien essentiel au commerce international, en assurant l'intégration d'un pays dans le marché mondial. En effet, la capacité portuaire insuffisante, la congestion d'un port, installations de manutention des cargaisons limitées et la lourdeur des procédures conduisent à une faible efficacité et ont un impact négatif grave sur les activités commerciales. Les coûts élevés de la logistique en raison de retards et au faible niveau des services constituent des obstacles au commerce et à l'investissement direct étranger. Cela affecte la croissance économique d'un pays qui, plus tard, se traduit dans l'augmentation des niveaux de pauvreté dans la région.

3.4.1.3 Temps d'attente au Guichet unique de Mombasa

Cet indicateur est obtenu en soustrayant le temps d'enregistrement du temps de l'autorisation d'enlèvement, en se basant sur les données T812 de KRA.

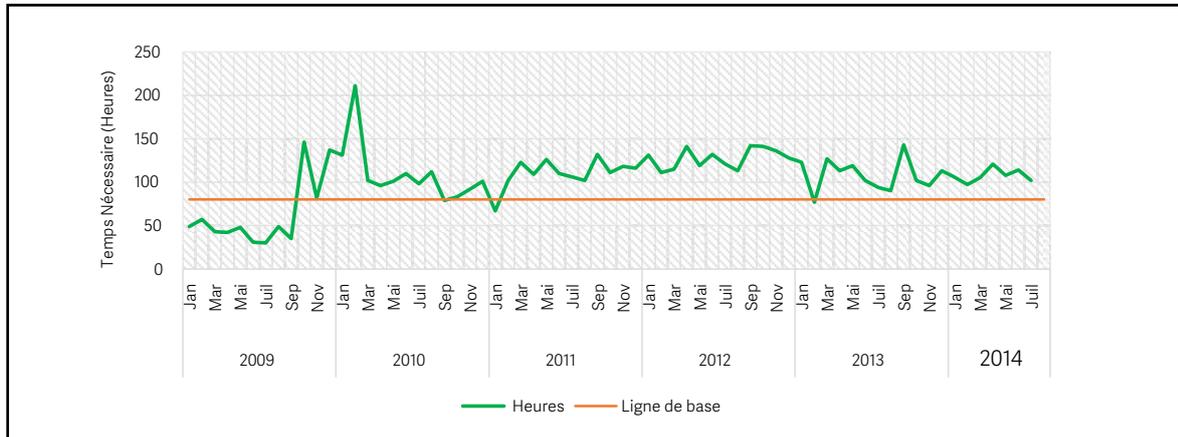
L'indicateur repose sur un bon nombre de processus mis en œuvre par différentes agences impliquées dans le dédouanement.

Etant donné que le processus de dédouanement des marchandises implique, non seulement les administrations des douanes, mais aussi d'autres autorités nationales comme ceux en charge du Port, de la santé, du service vétérinaire, de l'agriculture et d'autres agences, sans oublier la communauté commerçante qui comprend les courtiers, les transitaires et les transporteurs, les banques ainsi que d'autres intermédiaires, les entités de commerce, en particulier, sont constamment préoccupés par les mesures qui assurent la prévisibilité et le dédouanement rapides des marchandises.

Les retards dans la mainlevée des marchandises sont souvent attribués aux exigences relatives aux procédures et aux documents des douanes puisque ces derniers constituent l'une des agences les plus visibles à la frontière.

Par conséquent, il est dans l'intérêt des administrations douanières d'initier des mesures pour améliorer le processus de dédouanement et des mesures pour assurer le suivi, des temps de mainlevée des marchandises, ce à travers des revues régulières.

Fig 11: Temps d'attente au guichet unique



Source: KPA, 2009 – Fév. 2014

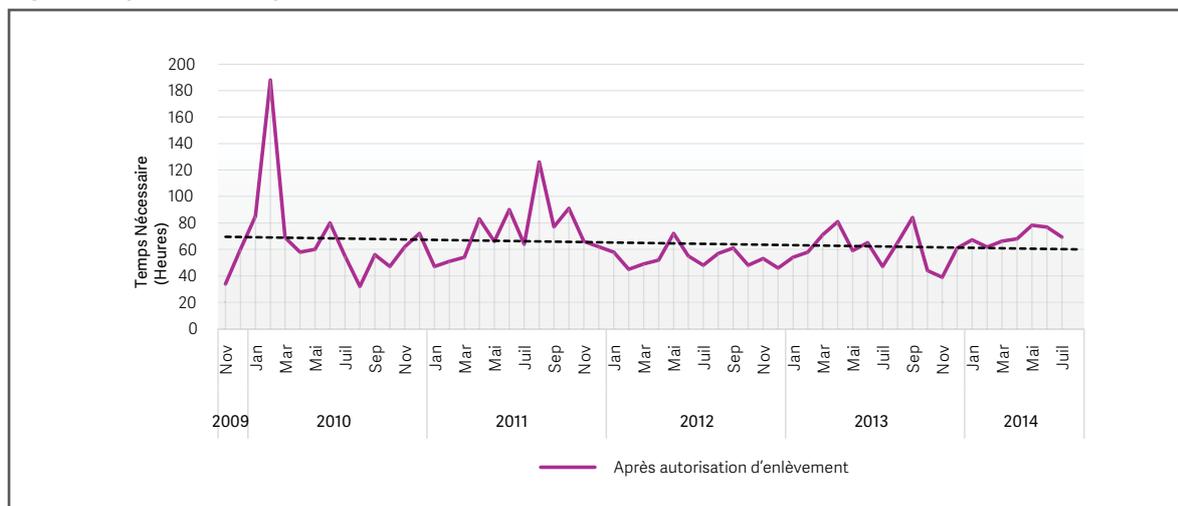
En partant de la figure 11 ci-dessus, il est clair que le temps pris au guichet unique tourne en moyenne autour de 107 heures à partir du mois de Janvier jusqu'en Juillet 2014. Cela montre une légère diminution par rapport à la moyenne mensuelle de 2013 et 2012 qui était respectivement de 108 heures et 127 heures. La tendance montre que le temps pris au guichet Unique de Mombasa a été variable au fil du temps.

3.4.1.4 Temps de transit au Port après autorisation d'enlèvement

Cet indicateur est obtenu en soustrayant le temps d'enlèvement des cargaisons dans le périmètre du port de la date d'autorisation d'enlèvement.

Il se base principalement sur les données T812 de KRA. La Figure 12 montre l'évolution du temps d'attente port de Mombasa après la mainlevée.

Fig 12: Temps d'attente après autorisation d'enlèvement au Port de Mombasa



Source: KRA, 2009 – Fév. 2014

La Figure 12 ci-haut montre que, dans la plupart des cas, il faut en moyenne entre 40 et 90 heures pour les transporteurs pour enlever les marchandises après avoir obtenu l'autorisation d'enlèvement, un temps élevé si on le compare à l'indice de référence qui est 24 heures. La KRA accorde une période de grâce de 6 heures, dépassé ce délais, les propriétaires des cargaisons/transporteurs commencent à payer des frais additionnels par heure dépassée. Les retards après l'autorisation d'enlèvement sont majoritairement attribués aux transporteurs et aux négociants qui ne prennent pas l'initiative de charger leurs cargaisons au port à temps.

Les transporteurs, plus particulièrement ceux ayant un grand parc, préfèrent enlever les cargaisons à des moments et des jours de la semaine spécifiques afin de permettre une surveillance étroite de camions pendant leur transit. Cela arrive toujours après que les douanes aient délivrées au transporteur le formulaire d'autorisation de mainlevée autorisant la sortie des cargaisons.

Le plus important, c'est que la ligne d'évolution montre qu'à long terme le temps de transit après l'autorisation d'enlèvement continuera d'aller en diminuant. Un des mécanismes pour réduire cette perte de temps est de procéder au dédouanement lorsque les conducteurs des camions se trouvent à l'intérieur du camion pour éviter la congestion dans la zone d'attente. Une autre mesure consiste à réviser la période maximale de grâce après la mainlevée pour passer de 48 heures actuelles à 24 heures.

3.4.1.5 Temps de transit au sein du Corridor

Le Temps de transit au sein du Corridor est le temps pris pour aller du point d'entrée jusqu'au point de destination.

Cet indicateur est mesuré en utilisant deux méthodes en passant par l'Observatoire du Transport.

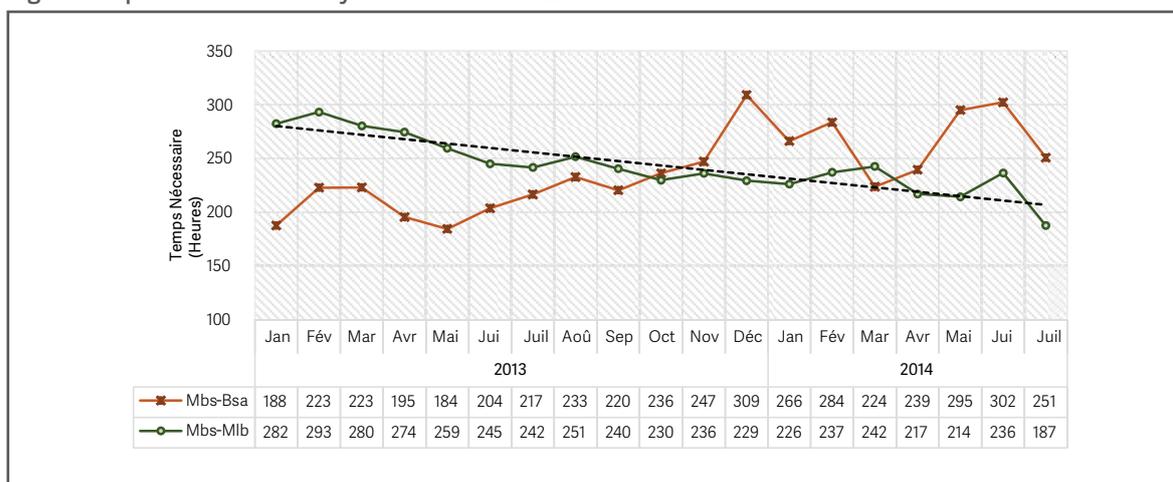
- i. Le temps de transit en utilisant les données électroniques des douanes (temps pris à partir du moment où la cargaison sort du port jusqu'au moment où le certificat d'exploitation est délivré à la frontière).
- ii. Temps de transit en utilisant les relevés GPS (temps du début du voyage, qui commence dans la plupart des cas dans les zones de camionnage, jusqu'au temps où le camion traverse la frontière).

3.4.1.5.1 Temps de transit au Kenya

Le temps de transit au Kenya est un indicateur qui estime la période allant du moment où la marchandise est enlevée du port de Mombasa (Mbs) jusqu'au temps de délivrance du certificat d'exportation après la traversée de la frontière à Malaba (Mlb) ou Busia (Bsa).

La Figure 13 ci-dessous montre le temps de transit au Kenya et couvre la distance de Mombasa jusqu'à Busia ou Malaba.

Fig 13: Temps de transit au Kenya - de Mombasa à Busia et à Malaba



Source: KRA, Jan 2013-Juil 2014

La Figure 13 indique que d'Octobre 2013 à Juillet 2014, il fallait plus de temps pour un camion pour voyager de Mombasa jusqu'à Busia par rapport au voyage jusqu'à Malaba. Le temps de transit moyen jusqu'à Malaba a été réduit au fil du temps. Au mois de Juillet, le temps de transit à Malaba était de 187 heures (environ huit jours). Il convient de noter que ce temps comprend les retards après autorisation de mainlevée survenus au port à l'endroit où la plupart des transporteurs gardent leurs cargaisons dans leurs cours avant de commencer leur voyage.

Les retards en transit sont aussi le résultat des transporteurs qui gardent leurs camions dans les cours à cause du nombre réduit de camions qui empruntent cette route et de ce fait, ils doivent attendre avant d'effectuer leur voyage de retour.

Temps de transit provenant des relevés GPS

Un total de 200 kits GPS ont été distribués à partir du mois de Février jusqu'en Septembre 2014. Seuls 68 kits ont été allumés par les transporteurs au départ de Mombasa au début du voyage. Le reste a été activé à partir ou après avoir passé le pont-bascule de Mariakani. Sur base de la définition du temps de transit, il se révèle donc qu'il faut en moyenne 3,2 jours pour voyager de Mombasa à Malaba.

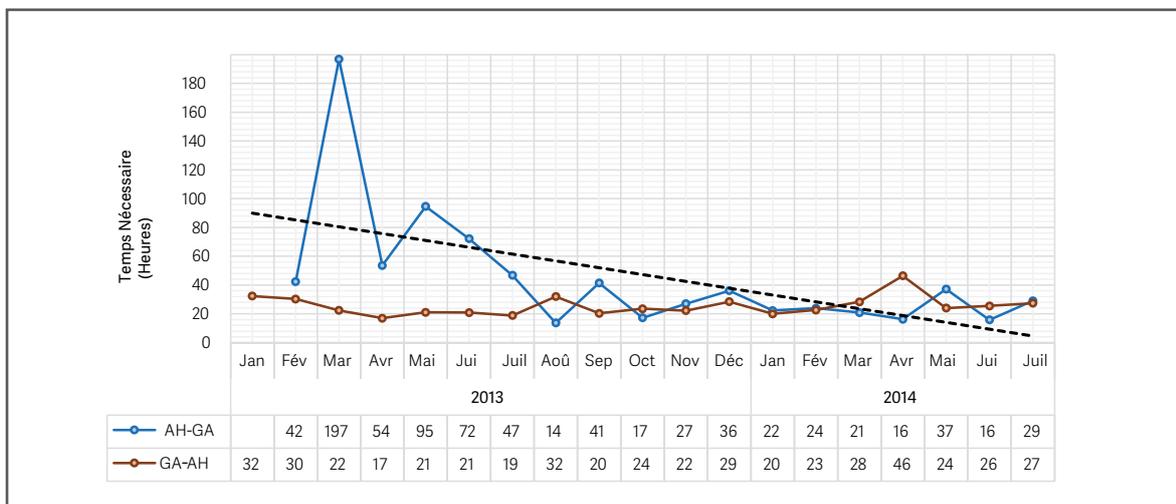
Il y a eu des variations remarquables dans le temps enregistré en utilisant les données douanières et les données de l'enquête GPS ; les données provenant de l'enquête GPS a montré que le temps était moins long que le temps enregistré en utilisant les données douanières. Cela peut être attribué aux raisons suivantes:

- Les commerçants ne commencent pas leur voyage immédiatement après que la cargaison soit sortie du port. Dans la plupart des cas, la cargaison est consolidée dans les entrepôts avant le transport qui se fait au temps qui leur convient.
- Le processus de dédouanement à la frontière est parfois fait manuellement et toutes les données sont écrites à la main, et plus tard elles sont saisies dans le système quand le camion a déjà traversé la frontière.

3.4.1.5.2 Temps de Transit au Rwanda

Le Rwanda est relié à différents pays voisins par le Corridor Nord. Le Corridor Nord passe sur les frontières suivantes du Rwanda: Gatuna et Akanyaru Haut. Le temps de transit est *mesuré par la différence entre le moment où les marchandises sortent et le moment où elles entrent dans un pays.*

Fig 14: Temps moyen de transit au Rwanda



Source: RRA, Jan 2013 -Juil 2014

La Figure 14 indique qu'il faut en moyenne 26,8 heures et 44,9 heures pour transporter une marchandise de Gatuna (GA) à Akanyaru Haut (AH) et vice versa.

3.4.1.5.3 Temps de transit en Ouganda

L'indicateur est mesuré par la différence entre la date et le temps où les marchandises sortent et entrent en Ouganda. Le tableau ci-dessous montre le temps de transit en Ouganda à partir des frontières de Busia et Malaba jusqu'à Arua, Elegu, Kampala et Mpondwe. Il faut en moyenne 122 heures et 126 heures pour voyager à partir de Busia et Malaba vers Elegu respectivement. Le temps pris de Busia et Malaba jusqu'à Kampala en moyenne est respectivement de 80 heures et 62 heures. La différence entre les temps pris est donc due à celle de la distance réelle parcourue entre effectivement parcourue entre les deux nœuds de temps.

Tableau 10: Temps moyen de transit en Ouganda (en Heurs)

Destination	En Provenance de:	Busia	Busia	Malaba	Busia	Malaba	Busia	Malaba
		Vers	Arua	Elegu	Kampala	Mpondwe	Busia	Malaba
2013	Jan	52.9	152.1	197.4	83.6	111.3	79.3	91.4
	Feb	58	146.7	205.6	51.2	84.8	97.9	87.4
	Mar	70.8	136.5	154.1	80.3	72	64.9	98.6
	Apr	53.4	129.7	121	62.2	48.3	81	101
	May	68.8	118.6	106.7	53.5	51.6	73.9	86
	Jun	87.7	131.9	100.8	45.3	55.2	82.8	106.1
	Jul	65.9	85.8	88.6	70.8	49.5	81.9	93.7
	Aug	68.1	123	127.2	69.7	61.2	65.1	99.2
	Sep	49.1	102.1	106.8	99.9	65.1	72.2	110.7
	Oct	69.3	152.7	133.4	154.1	62.8	67.5	115.5
	Nov	52	149.2	155.8	88.8	51.5	70.6	111.1
	Dec	63.5	150	140.5	97.5	63.2	83.3	98.8
2014	Jan	61.2	106.4	109.9	100.6	56.1	63.4	99.6
	Feb	69.8	80.1	79.4	87.3	48.9	68	91.2
	Mar	42.8	75.2	73.4	68.4	53.6	--	220.4
Nombre moyen d'heures		62.2	122.7	126.7	80.9	62.3	75.1	107.4

Source: URA, Jan 2013-Mar 2014

Le mois d'Octobre 2013 a enregistré le temps de transit le plus élevé dans presque toutes les routes qui partent de Busia et de Malaba. En général, les délais de transit pourraient être attribués à des barrages routiers, aux douanes, aux ponts-bascules et aux procédures de passage aux frontières. En outre, des retards enregistrés sur certaines routes principales sont dus aux travaux de construction qui sont en cours, ainsi que des petits ponts le long du corridor qui ont besoin d'être reconstruits.

3.4.1.6 Dépôts intérieurs des Conteneurs (ICDs)/ Ports Intérieurs

Les Dépôts intérieurs des Conteneurs (ICDs) sont des installations situées dans l'arrière-pays ou à une certaine distance du port (s) qui offrent des services de stockage temporaire des marchandises ainsi que des conteneurs vides et le dédouanement de conteneurs et de marchandises diverses qui entrent ou quittent les ICDs.

L'Autorité des Ports du Kenya (KPA) est responsable de la gestion des dépôts intérieurs des Conteneurs (ICDs) ou les ports secs de Nairobi, Kisumu et Eldoret pour la manutention et le stockage des marchandises conteneurisées et des conteneurs vides. Ce service offre aux clients de l'intérieur un service plus rapide et plus fiable. Les ICDs sont directement liés aux terminaux à conteneurs de Mombasa par le chemin de fer.

Le Tableau 11 ci-dessous résume le trafic aux Dépôts intérieurs des Conteneurs de 2009 à 2013.

Tableau 11: Trafic au Dépôts Intérieur des conteneurs/ Port Sec (Conteneurs équivalents de 20 pieds)

ICD	Etat des Conteneurs	Trafic aux ICD (TEUs)				
		2009	2010	2011	2012	2013
Nairobi	Importations Pleins	12,523	14,185	14,494	15,319	14,811
	Exportations Pleins	4,930	5,157	4,607	4,848	5,261
	Vide	14,794	18,659	21,830	19,737	26,816
Kisumu	Importations pleins	1,520	131	66	102	111
	Exportations pleins	308	2	-	-	-
	vides	181	95	74	55	93

Source: KPA 2009 - 2013

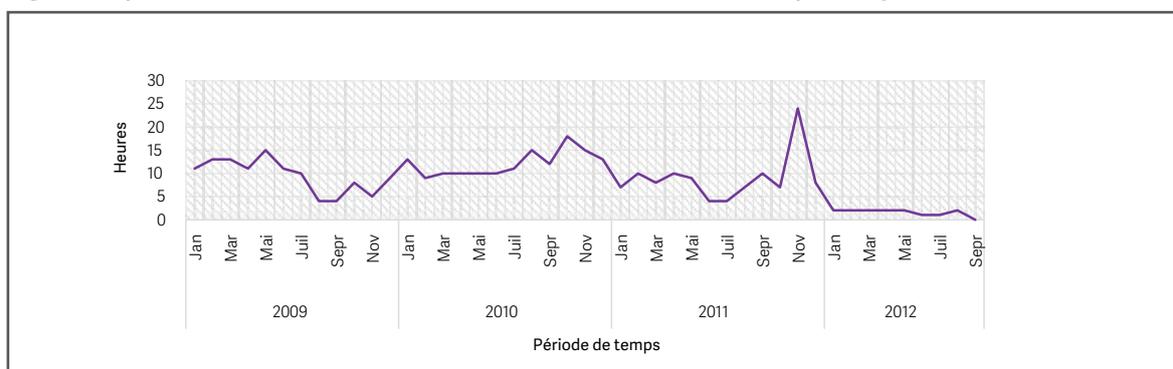
L'ICD de Nairobi est situé dans une zone de 18,7 hectares à Embakasi et a une capacité de 180 000 TEU par an. En raison de sa position géographique, l'ICD d'Embakasi à Nairobi est le mieux placé pour desservir le trafic local. Cela est dû au fait de son accessibilité par les commerçants de différentes parties du pays. Il sert, en outre, de point de transit pour le trafic à destination de l'ICD de Kisumu. Le trafic de conteneurs à l'ICD de Nairobi est allé de plus en plus en croissant avec un trafic de plus de 15 000 TEU des importations enregistrées en 2012. Cependant l'année 2013 a enregistré une légère diminution de conteneurs d'importation. L'ICD enregistre également une forte rotation des conteneurs vides dans leur cour.

Le dépôt de Kisumu n'a pas montré une croissance constante de son trafic de TEU, ce depuis 2009. L'ICD est conçu pour une capacité de 15 000 TEU par an. Des plans sont en cours pour transformer le ICD de Kisumu en un port sec, ainsi il deviendra un point de transbordement entre le port de Mombasa et les autres pays du Corridor Nord.

3.4.1.7 Temps de séjour des camions au MAGERWA au Rwanda

Le temps de séjour des camions est mesuré à partir du moment où le conducteur du véhicule reçoit l'autorisation d'entrer dans les enceintes, jusqu'à son départ, une fois autorisée à la porte de sortie du terminal. Le conducteur reçoit une telle autorisation pour entrer, soit à partir du bureau de la route ou au centre de libre-service. Ce temps mesure la qualité de service du terminal offert aux opérateurs de transport routier.

Fig 15: Temps de transit à l'intérieur de l'ICD de MAGERWA/Port sec (temps de séjour des camions au Port)



Source: RRA, 2009 – Août 2012

En regardant la Figure 15, le temps de séjour des camions au MAGERWA est encore élevé dans les ports intérieurs par rapport à l'objectif de 1 heure de temps de séjour. Cela pourrait être imputé à des retards découlant des opérations de scanning, au plan des portails/barrières ainsi qu'à la disponibilité de l'équipement pendant les opérations de livraison. A partir du mois de janvier 2012, il y a eu une baisse soudaine en raison de la concurrence au Rwanda.

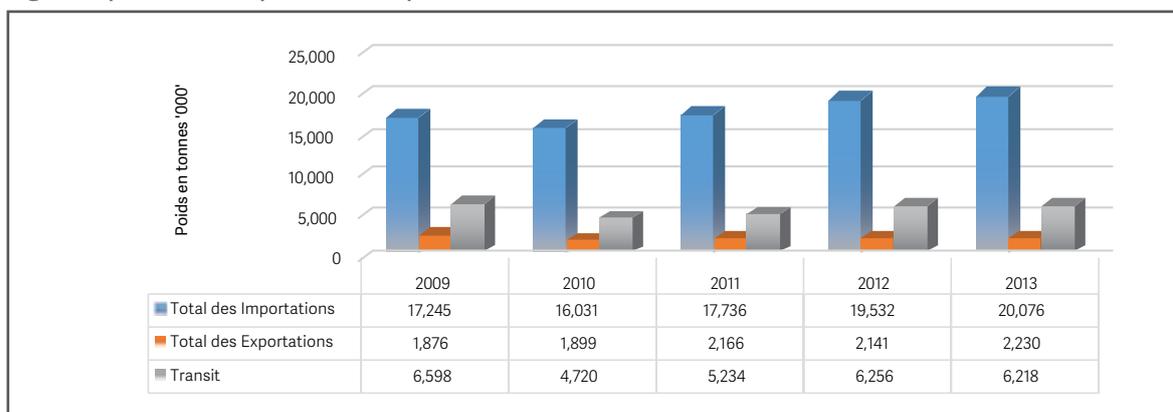
3.4.2 Indicateurs de Volume et de Capacité

3.4.2.1 Importations, Exportations et volume des poids au Port de Mombasa

Les pays membres du Corridor nord sont de grands exportateurs de matières premières sans valeur ajoutée, ce qui donne peu de valeur par tonne, tandis que leurs importations comprennent les produits manufacturés et les aliments transformés ayant une grande valeur ajoutée. Comme marchandises taxables, les importations subissent plus de contrôle et souffrent de plus des pénalités de coût et de temps en transit de plus que les exportations.

La figure 16 montre le volume total (importations et exportations) et le poids de marchandises en transit au port de Mombasa. *Les Importations et les exportations au port de Mombasa, sont mesurées par les volumes de marchandises qui transitent par le port.*

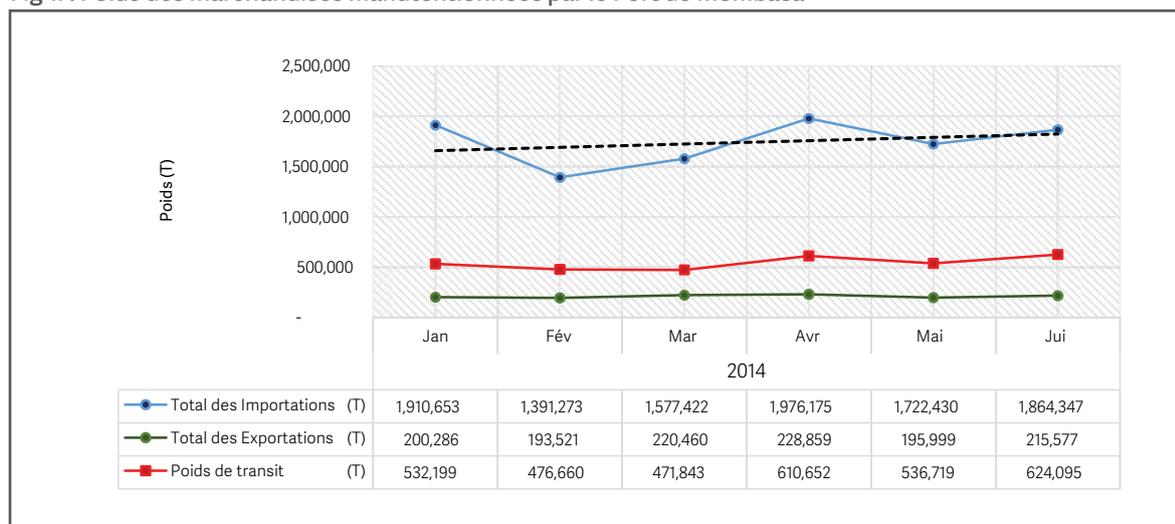
Fig 16: Importations, Exportations et poids enTransit



Source: KPA, 2009 - 2013

Il est clairement démontré que le port de Mombasa manutentionne en grande partie les marchandises d'importation. En comparant les chiffres de 2012 et 2013, les importations à travers le port étaient légèrement supérieures à 19 millions de tonnes en 2012 à 20 millions de tonnes en 2013. Ceci est environ dix fois plus supérieur aux quantités totales exportées en 2013. Cela montre que la région enregistre un déficit commercial chaque année. Cependant les quantités des marchandises en transit varient au fil du temps.

Fig 17: Poids des marchandises manutentionnées par le Port de Mombasa



Source: KPA, Jan – Juin 2014

Le graphique de la Figure 17 montre les cargaisons manutentionnées au port de Janvier à Juin 2014. La tendance indique que les volumes des cargaisons devraient croître au-delà du poids des cargaisons enregistré en 2013.

Les taux annuels de croissance des cargaisons de 2009 à 2013 sont résumés dans le Tableau 12 ci-dessous.

Tableau 12: Proportions des cargaisons au Port de Mombasa

Type de cargaison	Pourcentage (%)					
	2009	2010	2011	2012	2013	Moyenne
Total des Importations	67.0	70.7	70.6	69.9	70.4	69.7
Total des Exportations	7.3	8.4	8.6	7.7	7.8	8.0
Transit	25.7	20.9	20.8	22.4	21.8	22.3

Source: KPA, 2009-2013

La proportion moyenne des cargaisons d'importation oscille autour de la moyenne de 70% tandis que les exportations et les cargaisons en transit sont respectivement de 8% et 22%. Cela montre que la région est un importateur majeur, ce qui implique un déficit commercial.

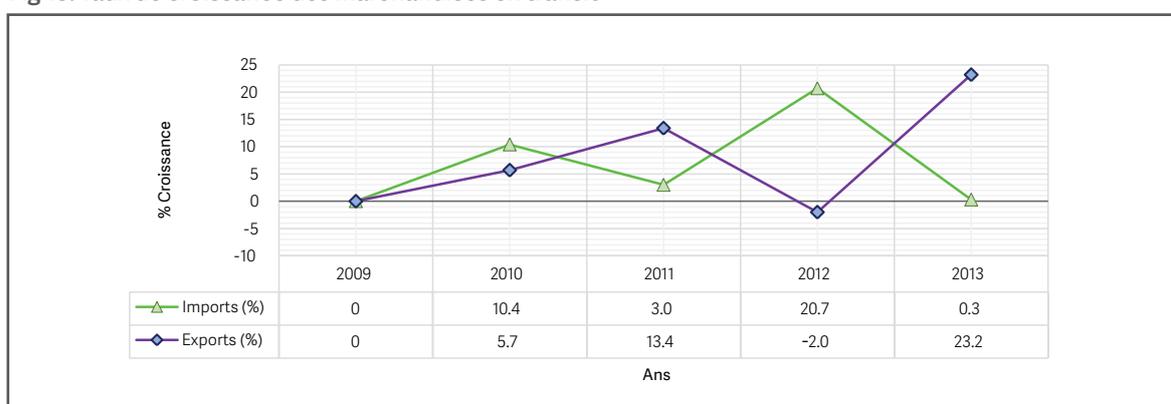
Le Tableau 12 et la Figure 18 donne une comparaison du trafic de transit pour les importations et les exportations par pays au sein du Corridor Nord au cours de la période de 2009 à 2013.

Tableau 13: Cargaisons de transit à partir du Port de Mombasa vers d'autres Destination

Pays	Type de cargaison	DWT				
		2009	2010	2011	2012	2013
Burundi	Importations	19,093	5,785	1,201	38,917	66,227
	Exportations	1,022	1,204	688	243	682
DR Congo	Importations	263,110	401,703	339,287	464,989	491,367
	Exportations	25,586	28,714	16,004	17,369	20,346
Rwanda	Importations	236,087	275,559	216,306	247,730	223,127
	Exportations	14,472	12,564	9,787	12,508	16,972
Soudan du Sud	Importations	155,691	190,468	375,897	736,266	716,470
	Exportations	11,662	32,999	41,135	30,390	58,679
Ouganda	Importations	3,686,862	3,942,242	4,028,361	4,499,302	4,508,118
	Exportations	293,532	290,492	347,314	346,193	404,198
Total	Importations	4,360,843	4,815,757	4,961,052	5,987,204	6,005,309
	Exportations	346,274	365,973	414,927	406,703	500,877
% croissance	Importations (%)	-	10.4	3	20.7	0.3
	Exportations (%)	-	5.7	13.4	-2	23.2

Source: KPA, 2009-2013

Fig 18: Taux de croissance des marchandises en transit



Source: KPA, 2009-2013

La Figure 18 ci-dessus montre que les importations et les exportations de transit ont connu de plus en plus de croissance à un taux variable, avec la plus grande croissance 20,7% pour les importations, connue en 2012, comparativement à une croissance négative lente de 2,0% des exportations de transit. Les raisons de la fluctuation de la croissance des volumes de transit peuvent être attribuées à divers facteurs, y compris les conditions générales des infrastructures, un facteur qui retarde le mouvement des marchandises à destination et en provenance du port.

En 2013 il y a eu une hausse soudaine des exportations de transit, allant de 406 703 tonnes en 2012 à 500 877 tonnes. Le taux de croissance négatif des exportations de transit indique des baisses soudaines du volume de cargaisons et non pas qu'il n'y avait pas du tout de volumes exportés. Il est recommandé que la région se concentre sur la façon d'ajouter de la valeur sur leurs produits afin de garantir la compétitivité du commerce avec le reste du monde.

3.4.2.2 Le taux d'Occupation des quais

Le taux d'Occupation de Port peut être mesuré par la capacité d'un terminal portuaire qui est le maximum de trafic qu'il peut manutentionner pendant une session donnée. La Capacité d'un port peut être déterminée par l'optimisation économique des installations, la saturation des installations et le minimum acceptable de la qualité des services offerts aux clients.

Le calcul de la capacité est un outil important de planification du terminal du port. Il peut être mesuré en calculant la capacité du quai ou de stockage du port. Avoir un taux d'occupation du quai acceptable est une mesure importante pour mesurer la capacité du port et son efficacité.

L'occupation du quai est le rapport entre le temps quand le quai est occupé par un navire au temps total quand le quai est disponible durant cette période. Occupation élevé du quai (> 70%) est un signe de la congestion, et donc signifie la baisse des services, alors que l'occupation faible du quai (<50%) signifie l'utilisation insuffisante des ressources.

Le Tableau 14 ci-dessous résume l'évolution annuelle de l'occupation du quai du Port de Mombasa par des cargaisons spécifiques, de 2009 à 2013.

Tableau 14: Taux d'occupation des quai au Port de Mombasa

Quai/Année	Taux d'occupation du quai (%)					
	2009	2010	2011	2012	2013	Average
Terminal du pétrole de Kipevu	86.5	85.3	84.5	80.2	83.5	84.0
Terminal des conteneurs	71.3	86.9	94.5	75.7	82.7	82.2
terminal de pétrole de Shimanzi	75.6	80.7	81.8	80.1	77.5	79.1
Quai de Mbaraki	53	64	76.2	79.3	56	65.7
Marchandises diverses	49.4	49.3	63.9	60.9	61.4	57.0
Moyenne/Année	67.2	73.2	80.2	75.2	72.2	73.6

Source: KPA, 2009-2013

Le Tableau 10 ci-dessus indique clairement que le taux d'occupation du quai au port de Mombasa est supérieur à 70% sur la moyenne de (73,6%). Cela est un signe de la congestion portuaire qui peut causer un étranglement dans la fourniture de service. Par type de cargaison, le quai de Mbaraki et les terminaux de marchandises généraux semblent fonctionner dans le taux d'occupation requis, avec un taux moyen d'occupation du quai respectivement de 65,7% et 57,0%. En outre, les insuffisances de capacité aux terminaux maritimes et dans les réseaux de distribution à surface sont considérées comme les principaux obstacles à la croissance actuelle et future du commerce conteneurisé. L'existence du modèle de SCF pour le stockage a permis au port d'améliorer son efficacité.

3.4.2.3 Taux de conteneurisation des poids du trafic de transit au port de Mombasa

Cet indicateur est mesuré par le rapport entre le poids des cargaisons de transit conteneurisées et le poids total des cargaisons passant au port de Mombasa.

Les cargaisons conteneurisées ont enregistré une augmentation au fil du temps. De ce fait, elles ont mis beaucoup de pression sur la demande des marchandises en conteneurs à l'échelle internationale.

Le Tableau 15 ci-dessous montre les types de cargaisons d'importation en tonne ; contre les points des cargaisons conteneurisées.

Tableau 15: Importations au Port de Mombasa par types de cargaisons

Année	Conteneurisé	Vrac Sec (T)	Marchandises Diverses (T)	Pétrole & Oil (T)	Huile Végétale (T)	Total (T)	Conteneurisation
	Poids (T)						Taux (%)
2009	4,821,080	4,640,676	1,351,327	5,723,478	707,990	17,244,552	28.0
2010	5,320,191	3,679,995	1,118,185	5,148,254	764,463	16,031,088	33.2
2011	6,115,982	3,806,891	1,206,659	5,851,739	755,003	17,736,274	34.5
2012	6,837,151	4,811,109	1,219,660	5,950,370	714,012	19,532,302	35.0
2013	6,979,688	4,912,935	1,666,954	5,699,533	816,552	20,075,662	34.8

Source: KPA, 2009-2013

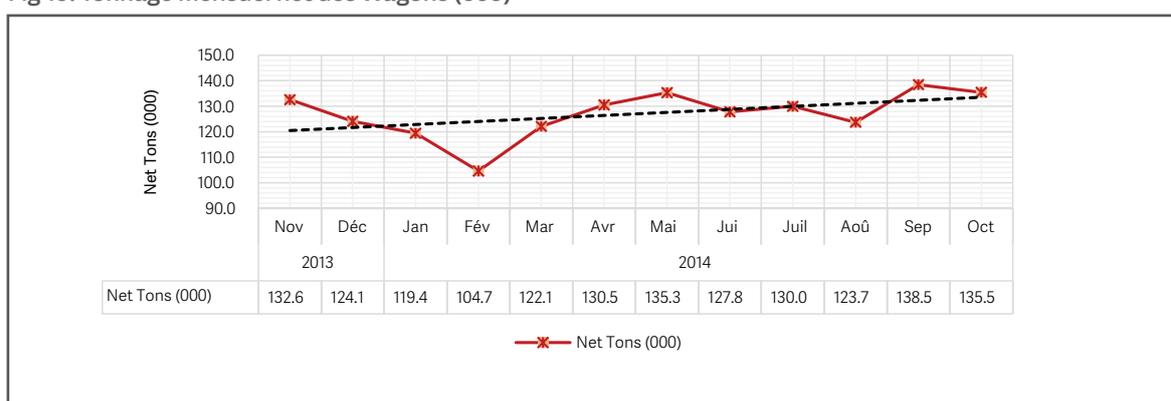
Le tableau ci-dessus montre le taux de conteneurisation au port de Mombasa en proportion du total des cargaisons d'importation de 2009 à 2013. La tendance générale (une augmentation de 28,0% en 2009 à 34,8% en 2013) montre que dans la région les volumes des cargaisons conteneurisées est en augmentation. Avec la conteneurisation, les types de cargaisons manutentionnées ne jouent pas un rôle majeur sur le coût de transport, car il y a déjà des taux fixés par les CFSA's et les transporteurs pour les différentes tailles des conteneurs. En général, le transport conteneurisé a conduit à une diminution considérable à l'échelle internationale du coût moyen de transport.

3.4.2.4 Capacité du Transport ferroviaire

L'indicateur de la Capacité ferroviaire au sein du Corridor Nord porte sur le nombre total des locomotives et wagons et la proportion des marchandises transportées par voie ferrée.

La figure 19 montre le Tonnage mensuel net des wagons enregistré par Rift Valley Railway (RVR). Le tonnage moyen des wagons a oscillé entre 104 700 tonnes et 138 500 tonnes par mois avec le mois de Février qui a enregistré les tonnages les plus bas. La tendance montre qu'à l'avenir, le tonnage mensuel des Wagons va continuer à augmenter, aussi longtemps que le RVR demeure engagé à améliorer sa prestation de services. Le tonnage annuel net à partir de Novembre 2013 jusqu'en Octobre 2014 est de 1,5 millions ; ce qui garantit la viabilité du RVR. Le poids mensuel moyen par wagon, sur base des wagons mensuels réalisés, est approximativement de 29,83 tonnes.

Fig 19: Tonnage mensuel net des Wagons (000)



Source: RVR, Novembre 2013 - Octobre 2014

Le Tableau 16 montre un résumé des infrastructures ferroviaires au Kenya et en Ouganda.

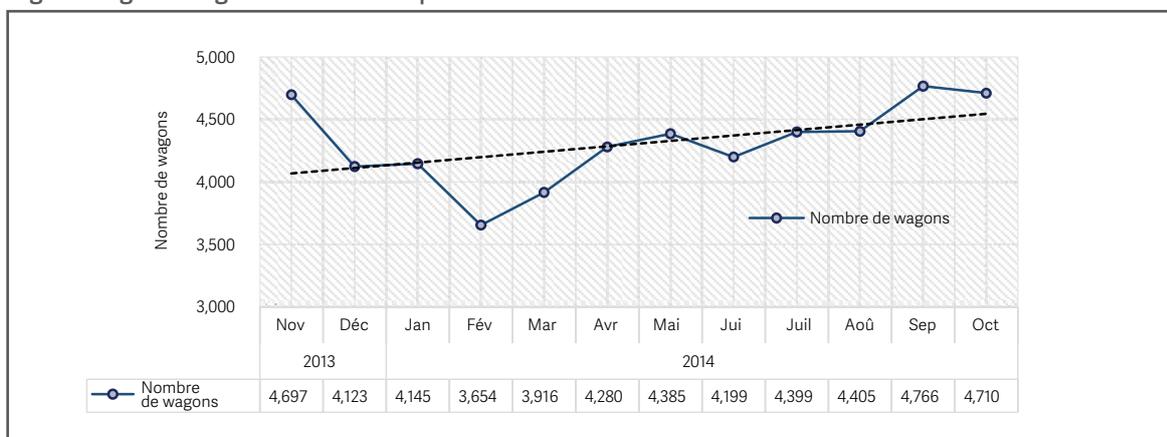
Table 16: Etat des installations ferroviaires du Corridor Nord

Etat des chemins de fer	Kenya	Ouganda	Total
Nombre de locomotives de trains de marchandises et de trains de voyageurs	35	43	78
Nombre des Wagons des cargaisons	803	1447	2250
Nombre of voitures à voyageur	86	6	92

Le Kenya dispose d'un réseau ferroviaire de 2778 Km de longueur. La ligne de chemin de fer relie le port de Mombasa à Nairobi et à Nakuru et à la frontière du Kenya avec l'Ouganda à Malaba. Un embranchement de la voie ferrée quitte la ligne de chemin de fer principale à Nakuru et s'étend vers Kisumu sur le lac Victoria. La voie ferrée partant de Mombasa à Kampala via Malaba (1330 Km) constitue actuellement la voie principale pour le transit ferroviaire.

Le nombre de wagons chargés mensuellement pendant la période de temps analysée est résumé dans la Figure 20 ci-dessous. Le nombre maximum de wagons de transport enregistrés était de 4766 au mois de septembre, et le plus bas nombre enregistré était de 3656 pendant le mois Février 2014. La fonction linéaire montre une croissance régulière dans la tendance, ce qui traduit une demande accrue des services de transport ferroviaire dans la région.

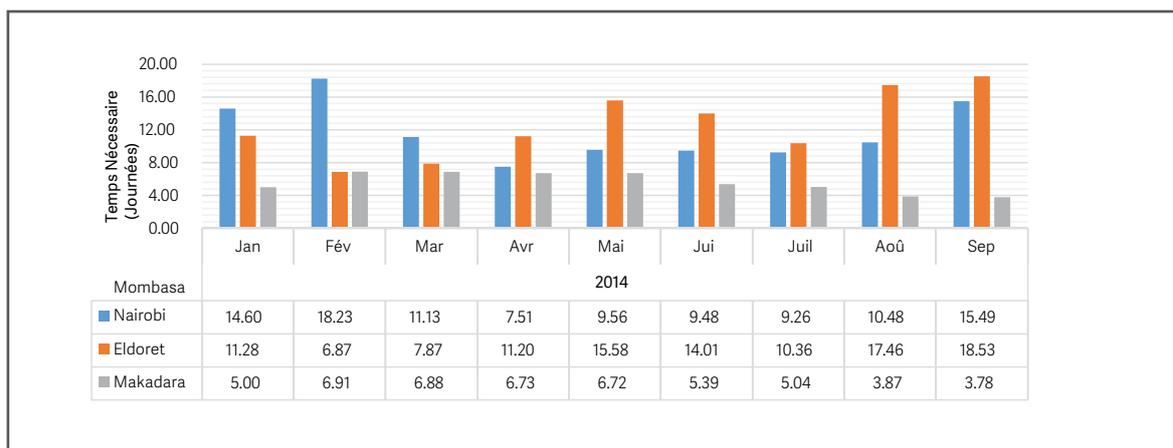
Fig 20: Wagon chargés mensuellement par RVR



Source: RVR, Novembre 2013 - Octobre 2014

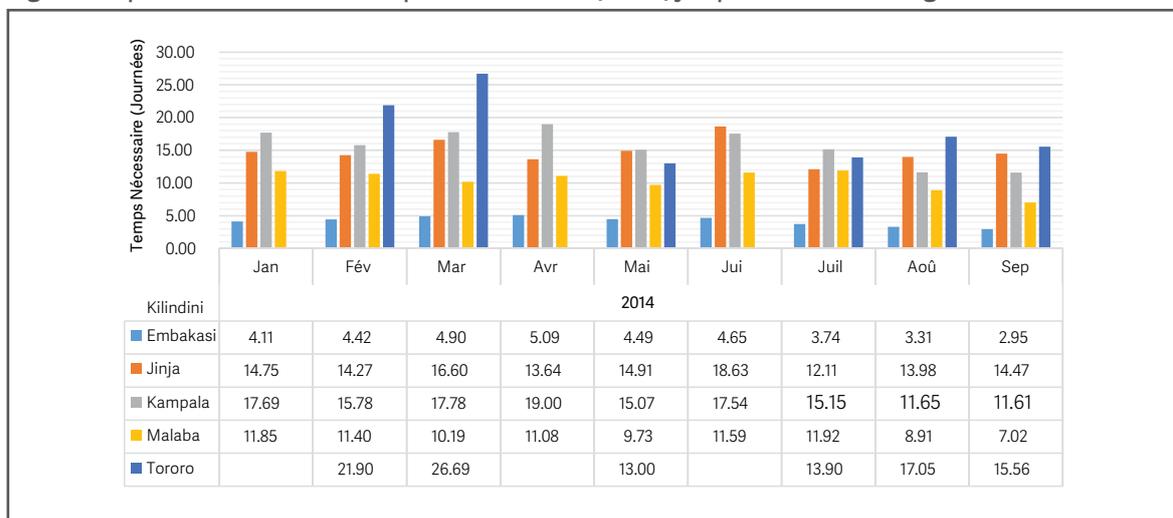
Les Figures 21 et 22 mettent en exergue le temps de transit ferroviaire de RVR, respectivement à partir de Mombasa et Kilindini. Les nœuds décrits comprennent la destination à partir de Mombasa /ou Kilindini vers d'autres stations de chemin de fer dans la région. Le graphique indique que le temps de transit ferroviaire de Mombasa à Nairobi et à Eldoret n'est pas stable et a montré une tendance croissante entre le mois de Juillet et le mois de Septembre 2014. Cependant, le temps de transit ferroviaire à Makadara est allé en s'améliorant, enregistrant son meilleur temps pris qui était de 3,78 jours en Septembre 2014.

Fig 21: Temps de transit ferroviaire à partir Mombasa (Jours) jusqu'aux Stations désignées



Source: RVR, Janvier - Septembre 2014

Fig 22: Temps de transit ferroviaire à partir de Kilindini (Jours) jusqu'aux stations désignées



Source: RVR, Janvier - Septembre 2014

Il ressort de la Figure 22 que le temps moyen de transit ferroviaire à partir de Kilindini (à l'intérieur du port de Mombasa) jusqu'à Kampala varie de 11 jours à 19 jours avec la moyenne de 15,7 jours pour l'ensemble de la période considérée. La moyenne de temps de transit pour arriver à Malaba est de 10,41 jours.

Les cargaisons transportées par rail passent beaucoup de jours à la frontière à cause des wagons qui arrivent alors que les documents n'ont pas été transmis au poste frontière. Cela cause des retards et une faible productivité étant donné que le temps est perdu à cause des procédures qui ne sont pas nécessaires.

Avec la baisse des niveaux de service du système de transport ferroviaire et des performances lentes, le transport routier a occupé une grande partie dans les services de transport des marchandises et de passagers dans la région.

En ce qui concerne les distances de transport, les lignes de chemin de fer n'ont qu'une connexion directe à la destination finale de leurs marchandises (comme une connexion à une mine ou à un site industriel). Pour atteindre leur destination finale, les clients doivent donc supporter les frais de transfert de leurs marchandises à un autre mode de transport.

3.4.2.5 Parc des camions autorisés

Cet indicateur porte sur la somme des véhicules autorisés utilisés pour le transport des marchandises en transit par année et par pays .

Tableau 17: Nombre des camions autorisé par année par pays

Nombre de camions autorisés par an					
Pays d'enregistrement	Partie prenante	2010	2011	2012	2013
Kenya	KRA	115	3023	1460	6708
Rwanda	RRA				1527

Le Kenya a connu une augmentation du nombre de camions enregistrés sur les périodes passées. En 2013 le Kenya et le Rwanda ont entièrement enregistré et autorisé respectivement 6.708 et 1.527 camions. La procédure d'enregistrement dans le pays se tient de Janvier à Décembre de chaque année.

3.4.3 Productivité et Efficacité

3.4.3.1 Efficacité du Port et productivité

Le succès de la performance du port de Mombasa repose sur son efficacité et sa productivité ainsi que sur ses installations, son emplacement stratégique, une capacité suffisante et de bonnes caractéristiques pour attirer plus de compagnies maritimes. Le Port met l'accent sur la mise en valeur de ce qu'il fait le mieux, tout en faisant son possible pour améliorer son niveau de capacité et de services plutôt que de se concentrer sur la concurrence avec d'autres ports en ce qui concerne le statut de leurs installations. La concurrence est saine dans une économie de marché libre et elle devrait être considérée comme une motivation pour améliorer la prestation de services et améliorer la compétitivité.

La performance du port et sa viabilité sont mesurées par la qualité des services qu'elle offre. Ainsi, le fait que le port dispose des infrastructures n'est pas le seul facteur qui attire des navires à son quai, mais c'est plutôt sa stratégie, c'est autour de laquelle le port planifie le développement ainsi que la concentration de l'action sur les fonctions du port.

La productivité du Port peut, par conséquent, être améliorée lorsque les efforts sont clairement concentrés sur l'amélioration du temps de rotation des navires et sur le temps d'attente aux quais.

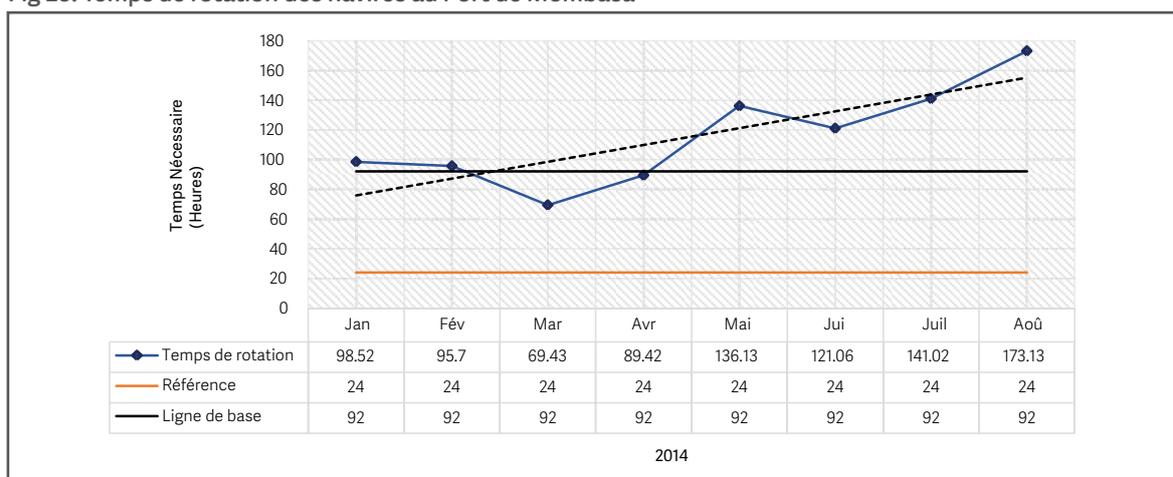
3.4.3.2 Temps de rotation des navires au Port

Le temps de rotation des navires fait référence au temps total passé par un navire dans le port. **Il s'agit de la différence de temps en heures à partir de l'entrée dans la zone du port et du temps de sortie de la zone portuaire.**

Il est composé du temps d'attente des navires, du temps d'accostage et non accostage et du temps de service. Le temps d'attente est habituellement une petite proportion du temps de rotation. Cependant, le temps d'accostage est le composant qui, lorsqu'il est réduit, peut réduire sensiblement le temps de rotation d'un navire.

Le temps d'accostage dépend de la quantité de la cargaison qu'un navire doit charger ou décharger, le type et les caractéristiques d'un navire, le type d'équipement et d'autres ressources utilisées à quai. La Figure 23 montre le temps moyen de rotation des navires dans le port de Mombasa.

Fig 23: Temps de rotation des navires au Port de Mombasa



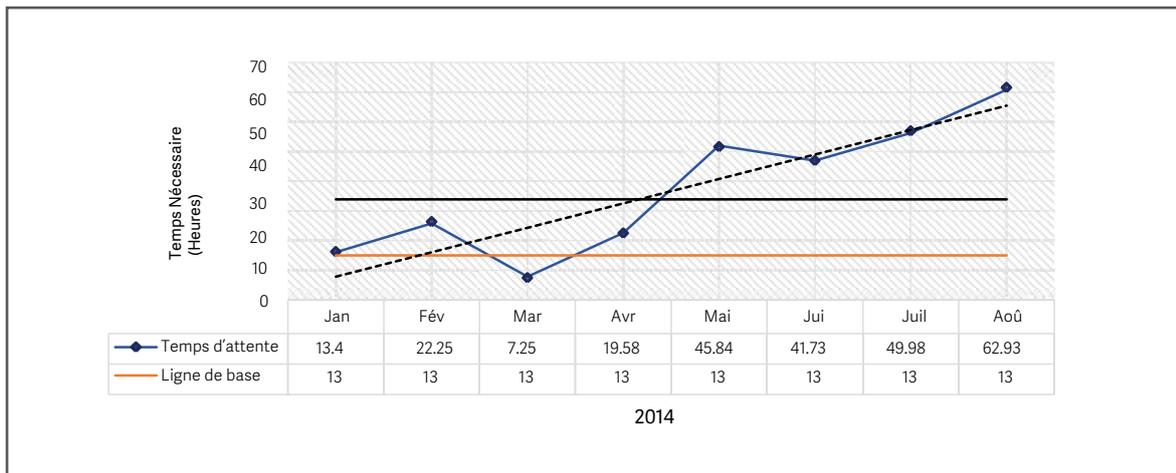
Source: KPA, Jan – Août 2014

La figure 23 montre que le temps mensuel moyen de rotation des navires au port va en augmentant au fil du temps et est supérieur à l'objectif de référence de 24 heures. Cela émet un signal au gestionnaire de KPA que l'état de l'efficacité et de la productivité du port est en baisse et que des mesures immédiates doivent être prises. Actuellement, il y a eu beaucoup d'à-coup au port liés aux menaces de la part des travailleurs d'interrompre le travail. La grève perlée constitue un obstacle majeur au fonctionnement du port et le gestionnaire KPA aurait du instaurer des mesures et des mécanismes qui permettraient de restaurer la confiance des travailleurs dans le système de gestion afin de maintenir les parties prenantes dans la bonne marche des affaires.

3.4.3.3 Temps d'Attente des Navires avant accostage

Le temps d'attente avant accostage est la moyenne de différence de temps, exprimée en heures, qui s'écoule à partir de l'entrée du navire dans le périmètre du port et le temps d'accostage. C'est une petite proportion du temps de rotation.

Fig 24: Temps d'attente des navires avant accostage



Source: KPA, Jan – Août 2014

La tendance indique que le temps d'attente des navires avant accostage a augmenté et que le temps le plus bas qui a été enregistré est de 7,25 heures en Mars 2014 ; ce qui est en dessous de la ligne de base de 13 heures. Cette augmentation peut être attribuée à diverses raisons opérationnelles. La disponibilité de l'espace d'accostage est une raison d'une telle évidence. Cependant, dans certains cas et pour plus de commodité, les compagnies maritimes choisissent que leurs navires attendent avant d'amarrer.

3.4.3.5 Indicateurs des ponts-bascules

Les ponts-bascules sont installés sur les routes du corridor Nord essentiellement pour aider dans la protection des routes contre les dommages ou les dégradations dues aux surcharges pratiquées par les transporteurs. Ils peuvent également servir à mesurer le niveau de trafic qui circule sur la route ; ce qui permet de donner une idée de son expansion.

Les autorités qui sont en charge des ponts-bascules devraient donc se conformer strictement aux mesures de contrôle de la charge du véhicule tout en restant au service de la station afin de faire respecter la réglementation sur la limitation de la charge à l'essieu.

Le Secrétariat de l'ACTTCN est mandaté par les États partenaires pour assurer le suivi du bon fonctionnement des ponts-bascules pour essayer de protéger les routes du corridor des dommages. Il est donc prévu que tous les camions se conforment entièrement aux limites de la charge du véhicule.

3.4.3.5.1 Conformité au pont-bascule

C'est à travers le tableau de bord du Corridor Nord que l'ACTTCN fait le suivi de la conformité au pont-bascule. Les résultats de cette initiative ont appuyé l'instauration d'un programme chargé de renforcer la conformité au pont-bascule. Ce programme était financé par le Programme de Politique de Transport en Afrique subsaharienne (SSATP), la Banque Mondiale et le Trade Facilitation Facility TFF de Trade Mark East Africa. Sa mise en œuvre,

effectuée en collaboration avec l'Association des Transporteurs du Kenya, a abouti au développement de la Charte d'autorégulation contre la surcharge qui a été signée par toutes les parties prenantes œuvrant dans le domaine du transport au Kenya.

Le résumé se trouvant dans le Tableau 18 montre que la plupart des ponts-basculés ont, à un point donné, atteint le niveau de conformité supérieur à la référence qui est de 92%, excepté le pont-basculé de Mariakani.

Tableau 18: Trafic pesé contre le pourcentage du Niveau de Conformité (%) pour les ponts-basculés du Kenya

Pontèbasculé	Variable	2014							
		Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug
Mariakani	Camions	1732	1125	1978	971	1101	2404	3220	2577
	Conformité (%)	80.68	75.4	69.21	72.1	75.78	74.91	74.11	76.12
Athi-River	Camions	2950	2975	3711	2282	2230	2136	3921	3127
	Conformité (%)	89.06	91.17	92.23	90.64	90.53	86.03	84.49	86.66
Busia	Camions	916	1455	546	1043	755	1372	1857	1669
	Conformité (%)	97.1	97.64	98.99	97.31	98.34	97.37	95.85	89.56
Gilgil	Camions	3805	3716	2728	2799	2687	3092	5497	3509
	Conformité (%)	92.18	91.41	91.73	92.13	90.97	91.53	92.17	90.41

Source: KeNHA, 2014

Pour tous les mois, le pont- basculé de Busia a démontré un haut niveau de conformité qui est au-dessus de l'indice de référence de 92%, sauf au mois d'août. En outre, les ponts-basculés d'Athi-River et de Gilgil ont montré des niveaux de conformité qui sont légèrement au-dessus de la référence pour la plupart des mois. Cependant, les résultats pour Mariakani ne sont pas prometteurs, avec l'enregistrement au mois de Mars d'un taux de 69,2%, taux qui est en dessous du point de référence. De ce fait, beaucoup d'améliorations doivent être faites en termes de sensibilisation sur les limites de contrôle de la charge du véhicule.

Au Kenya, le KeNHA a privatisé les opérations de ponts-basculés et est resté avec un rôle de surveillance pour assurer la prestation de service de qualité. Il a été recommandé que KeNHA assure une surveillance à distance entièrement fonctionnelle des opérations qui peuvent être accessibles à partir du siège. L'interconnexion de ces ponts-basculés devrait être une priorité pour minimiser la pratique de la corruption et réduire les multiples pesées des camions.

L'Ouganda est doté de plus de sept ponts-basculés. Tous ces ponts basculés sont opérationnels et mesurent la charge à l'essieu ainsi que le poids brut. L'UNRA a permis une tolérance de 5% lors de la pesée des essieux des camions. Toutefois, aucune tolérance n'est permise pour le poids brut. La tolérance est accordée uniquement sur le poids total admissible, mais elle est finalement considérée comme faisant partie d'une surcharge.

Le Tableau 19 donne un résumé de la conformité au pont-basculé ougandaise comparativement au nombre de camions pesés

Table 19: Trafic pesé contre le Pourcentage du niveau de Conformité (%) pour les ponts-basculés de l'Ouganda

Pont-basculé	2013											2014
	Variable	Avr	Mai	Jun	Juil	Aou	Sep	Oct	Nov	Déc	Jan	
Busia	Camions	4210	3377	3545	3759	4161	1167					
	Conformité(%)	95.2	91.2	90.2	90.9	98.5	88.9					
Busitema	Camions	901	5544	753		910		6292	5327	6474	3578	
	Conformité(%)	89	83.4	84.3		55.8		90	90.7	91.6	94.2	
Kasese	Camions	198	211	161	113	273	350	386	425	281		
	Conformité(%)	71.7	72.5	67.7	59.3	67.8	59.4	63.7	67.3	67.6		
Luwero	Camions	1461	1922	1537	1635	1581	804	721	1362	1097		
	Conformité(%)	94.5	95.3	94.7	96	95.1	94.2	91.1	88.9	88.9		
Magamaga	Camions	8585	11038	11292	3352			3653	9977	8346	945	
	Conformité(%)	79.5	94.3	96.4	96.2			95.1	95.1	94.9	94.3	
Mbale	Camions	916	1133	1582	1466	1061	109	728	1568	1578	1291	
	Conformité(%)	97.2	97.3	97.9	97.7	97.8	90.8	95.9	96.2	95.9	95.5	
Mbarara	Camions	868	2154	2257	1937	1898	2166	2508	1814	866		
	Conformité(%)	95.2	95.4	97.4	95.6	97.2	95.9	94.4	92.5	94.2		

(UNRA, Avr 2013 - Jan 2014)

UNRA devrait, par conséquent, élaborer une stratégie de gestion des ponts-basculés permettant d'améliorer la qualité du service. En outre, les opérations de pesage restent semi-automatisées. Les détails sur les camions et les conducteurs sont encore saisis manuellement dans le système mais les poids sont capturés automatiquement et chaque pont-basculé fonctionne avec une base de données différente.

Le pont-basculé de Kasese devrait enregistrer un taux bas de conformité étant donné que c'est le premier pont-basculé situé tout près d'une usine de ciment.

L'UNRA devrait donc assurer l'intégration du système des ponts-basculés, afin d'harmoniser les données de ponts-basculés et de ce fait, d'améliorer la prestation de services



CHAPITRE QUATRE

QUALITE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DANS LE CORRIDOR NORD

L'indicateur décrit l'état qualitatif des infrastructures, des sections des routes ainsi que l'état qualitatif de chaque section.

Le Secrétariat du Corridor Nord permet aux États membres de mettre en œuvre une approche de l'économie fondée sur le corridor dans le but de réduire les coûts du commerce transfrontalier dans la région. L'objectif de l'Autorité est de permettre aux producteurs et aux commerçants de devenir plus compétitifs, créant ainsi des niveaux plus élevés de croissance économique, des emplois et assurer la réduction de la pauvreté. Ces objectifs ne peuvent être réalisés que si la sauvegarde de la qualité des réseaux routiers est assurée.

Le réseau routier du Corridor Nord s'étend sur un linéaire d'environ 9.840 kilomètres de long. Le Corridor transporte principalement 95% de marchandises en provenance du port de Mombasa par le transport routier qui a récemment été débordé. La partie restante des cargaisons est transporté soit par voies navigables intérieures, par des lignes de chemin de fer et soit par les pipelines.

QUALITE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DANS LE CORRIDOR NORD

Les tableaux 20, 21 et 22 ci-dessous donnent un résumé des routes du corridor et leur statut.

Tout le réseau des routes du Corridor Nord au Kenya est goudronné. Par conséquent, ce statut concerne les routes goudronnées.

Tableau 20: Condition des routes au Kenya (Km)

Tronçon de la route	Longueur(Km)	Condition et Intervention prévue
Mombasa - Miritini	14	Bon état. Entretien périodique en cours
Miritini – Maji ya Chumvi	35	Refection en cours.
Bachuma Gate - Voi	50	Etat moyen. Entretien en cours.
Voi – Mtito Andei	93	Bon état. Maintenance en cours.
Mtito Andei – Sultan Hamud	123	Bon état. Entretien en cours.
Sultan Hamud – Nairobi	90	Réfection avec 12Km section double.
Athi River – Rironi	54	Le tronçon de 36Km entre Athi River et Uthiru est dans un état moyen, alors que le tronçon de 18Km entre Kinoo et Rironi is est en mauvais état
Rironi - Kimende	20	Entretien en cours
Lanet – Njoro Turnoff	16Km Dual	En bon état
Njoro Turnoff - Timboroa	84	En bon état
Timboroa – Eldoret	73	Refection en cours
Eldoret – Webuye	59	Refection en cours
Webuye – Malaba	61	Refection en cours
Mau Summit – Kericho	57	Refection en cours
Kericho – Nyamasaria	76	Refection en cours
Nyamasaria – Kisumu - Kisian	25Km (Dual)	Travaux de construction en cours. La construction de la périphérique Sud de Kisumu devrait réduire le trafic qui traverse la ville
Kisian – Sidindi – Busia	100	La route est en état moyen. Entretien en cours
TOTAL	1,030 Km	

(KeNHA, 2014)

Tableau 21: Conditions des routes en Ouganda (Km)

Tronçon de la route	Longueur (Km)	Intervention prévue et Etat actuel
Malaba-Bugiri/Busia-Namutere	82	Très bonne condition. Réfection récente
Bugiri - Jinja	72	Très bonne condition. Réfection récente
New Nile Bridge, Jinja	1	Nouveau pont suspendu en construction. Ancien pont en mauvais état
Jinja-Mukono	52	Bon état. Réfection en cours
Mukono-Kampala	17	Etat moyen. Appel d'offre pour la réfection en cours. En réparation
Tororo-Mbale	49	Très bon état. Réfection récente
Mbale-Soroti	103	Très bon état, Reconstruction Presque terminée
Soroti-Lira	122	Très bon état, Récente réfection
Lira - Kamdini	68	Très bon état,, La reconstruction arrive à un niveau avancé
Kamdini-Gulu	62	Etat moyen, Travaux de réfection viennent de commencer
Gulu - Atiak	74	en mauvais état, Travaux de réfection viennent de commencer
Atiak - Elegu / Nimule	35	en mauvais état, Travaux de réfection viennent de commencer
Kamdini - Pakwach	118	V. Très bon état, réfection récente
Packwach-Nebbi	54	Etat moyen. Soumission pour la réfection en cours. En cours d'entretien
Nebbi - Goli	15	Etat moyen. Stade de préconception pour la réfection. En cours d'entretien
Goli - Vurra	104	Etat moyen. Stade de préconception pour la réfection. En cours d'entretien
Vurra - Arua - Oraba	92	Refection Presque terminée (90 %)
Kamdini-Karuma-Kiryandongo	59	Très bon état,, Reconstruction arrive à un stade avance
Kiryandongo-Kafu	45	Très bon état, n, stade de conception pour la réfection. Revêtement recent.
Kafu Kawempe	166	Très bon état, Reconstruction (revêtement) à un état avancé
Kampala Northern Bypass Phase 2	21	Très bon état. Récente réfection. Soumission pour la mise à double voie
Busega-Nsangi-Kamengo-Lukaya	63	Très bon état, réfection récente
Nsangi-Kamengo-Lukaya-Masaka-Katonga Bridge	51	Très bon état, Reconstruction à un niveau avancé
Masaka-Mbarara	148	Très bon état,, réfection récente
Mbarara Bypass	14	Nouvelle tracée de la route en construction
Mbarara-Katuna	150	Très bon état, Réfection en cours
Mbarara - Bushenyi - Ishaka	60	Très bon état, Légers travaux de reconstruction en cours
Ishaka - Kikorongo - Kasese	108	Très bon état. Entretien de routine
Kikorongo - Mpondwe	39	Très bon état. Entretien de routine
Rukungiri - Ntungamo	57	Très bon état, Entretien de routine
Ntungamo-Mirama Hills	78	Très bon état. Bitumage commencé en 2014 et en cours
LONGUEUR TOTALE (Ks)	2,179	

Source: UNRA, 2014

Tableau 22: Les conditions des routes au Burundi, en RD Congo et au Rwanda

Pays de Reg.	Troncon de la route	Longueur (Km)	Bon (%)	Moyen (%)	Mauvais(%)
Burundi	Bujumbura-Bugarama-Kayanza-Kanyaru Hault	115	100	0.0	0.0
	Bujumbura-Gatumba-Frontiere RDC	19	21	79	0.0
	Bujumbura-Nyamtanga-Ruhwa	80	63	37	0.0
	Kayanza-Ngozi-Gashoho	72	100	0.0	0.0
	Gashoho-Kirundo-Gasenyi	67	51	49	0.0
DRC	Bakavu-Kindu-Kisangani	1184	29.5	40.8	29.7
	Bukavu-Uvira	145	74.5	22.8	2.8
	Kisangani-Beni-Kasindi	855	68.7	22.8	8.5
	Kamanda-Bunia-Mahagi	261	65.5	34.5	0.0
	Kisangani-Isiro-Faradje-Aba	1056	39.8	14.2	46
	Beni-Butembo-Goma	421	42.5	57.5	0.0
Rwanda	Kicukiro-Nyamata-Nemba	60.3	99.8	0.2	0.0
	Kigali-Butare-Akanyaru	157.3	99.7	0.3	0.0
	Butare-Cyangugu	151.3	98.6	0.6	0.8
	Kigali-Kanyonza-Rusumo	149.3	99.2	0.8	0.0
	Kayonza-Kagitumba	116.2	86.2	13.2	0.6

Pour aller du Kenya vers l'Ouganda, la route Mombasa - Malaba - Kampala (1170 Km) est préférée en raison de la bonne qualité du réseau et la disponibilité des services sociaux en cours de route. Cependant, il existe une itinéraire alternative qui passe de Mombasa - Kisumu - Busia jusqu'à Kampala.

Les principales routes de l'Ouganda vers le Rwanda sont Kampala - Kagitumba - Kigali et Kampala - Gatuna - Kigali. En outre, Bujumbura au Burundi est atteint en partant de Kampala en passant par le Rwanda. L'Ouganda et le Rwanda servent également de lien vers Bukavu, Goma et Kisangani.

Tableau 23: Résumé du réseau routier du Corridor Nord (Km)

Pays	Bitumé	Non-bitumé	Total
Burundi	320 Km	36 Km	356 Km
Congo, DR	972 Km	3.337 Km	4.309 Km
Kenya	1196 Km	--	1196 Km
Rwanda	814 Km	--	814 Km
Ouganda	1042 Km	657 Km	1.699 Km+
Total	4.344 Km	4.030 Km	8.374 Km
Niveau de pourcentage (%)	52%	48%	100%

Note: + Cette moyenne n'inclue pas la route Kampala-Karuma-Pakwach-Nebbi-Goli-Arua

Le tableau 23 montre que un peu plus de la moitié du réseau routier du Corridor est revêtue. Les véhicules de transport surchargés et la mauvaise application des règlements sur la charge à l'essieu détériorent davantage le réseau routier et réduisent la durée de vie des routes. Mais grâce au lancement par l'ACTTCN de la Charte d'autoréglementation du contrôle de la Charge de véhicules, ancré sur le projet de loi 2013 de l'EAC portant contrôle de la charge de véhicules, dont l'objectif est d'encourager les parties prenantes-clé à mettre en

application la loi sur la charge à l'essieu par coopération plutôt que par la législation. La majeure partie des importations et des exportations destinées vers ou en provenance des pays membres passent par les voies de transit du Corridor Nord.

Les tronçons du Corridor Nord en Ouganda, au Rwanda et au Burundi sont généralement en bon état, alors qu'en RD Congo les routes sont en mauvais état.

Les routes du corridor Nord au Soudan du Sud

Le Protocole n° 2 de l'Accord de l'ACTTCN a recommandé au Soudan du Sud de désigner un certain nombre de routes et leur frontières associées dans le cadre des routes du Corridor Nord. Dans cette optique, le gouvernement du Soudan du Sud a retenu pour le corridor les routes suivantes: Nimule - Nesitu - Juba (192 Km); Nesitu - Torit - Nadapal (400 Km); Juba - Lainya - Yei (150 Km); Yei - Aba (45 Km); Yei - Morobo - Kaya (285 Km); Yei - Maridi - Yambio (315 Km); et Yambio - Ezo (200 Km).

Actuellement, le principal point d'entrée par la route au Soudan du Sud est la frontière Elegu / Nimule situé à 109 Km par la route au nord de Gulu, en Ouganda.

La structure de la chaussée Nimule - Juba (192 Km) a commencé à montrer des signes de fatigue sévère sur certains tronçons après les travaux de construction qui ont été achevés en Février 2012 grâce à la subvention de l'USAID. Comme elle sert de principale route pour se rendre au Soudan du Sud depuis le port de Mombasa, le trafic qui utilise maintenant cette section est beaucoup plus important que ce qui était initialement prévu. Ce fait, couplé avec l'excès de poids exercé sur la chaussée, sont responsables de la détérioration rapide de la structure de la chaussée.

De même, à l'entrée de Juba, un pont étroit à double voie en treillis d'acier vieux de 30 ans traverse le Nil. Ce pont a été réparé en Janvier 2012 après son affaissement et son effondrement partiel. Ce pont est toujours gravement affecté par les lourdes charges dont on n'avait pas prévu qu'elles allaient utiliser ce pont. A ce jour, ce pont se trouve dans une situation critique. L'Agence japonaise de coopération (JICA) vient de réaliser des études de faisabilité d'une conception préliminaire pour un nouveau pont permanent sur le fleuve Nil. Il est attendu que ce nouveau pont soit achevé en 2016 et sera à environ 1,5 Km en amont du pont actuel.

Il existe également une proposition visant à améliorer la route Eldoret - Juba - Lokichoggio pour réaliser l'inter connectivité du Soudan du Sud à la région de la CAE et au port de Mombasa au Kenya. Cette route est d'une importance capitale pour la région et devrait améliorer l'inter connectivité entre le corridor Nord et le LAPSET, accroître le développement socio-économique dans la région de Turkana au Kenya et la région de Toposa au Soudan du Sud et aussi améliorer l'accès au port de Lamu au Kenya. Cette route d'Eldoret - Lokichoggio - Juba a été prise en compte pour assurer l'inclusion au réseau du Corridor Nord reliant le Soudan du Sud au Kenya.



CHAPITRE CINQ

ORIENTATION ET NOUVELLES RECOMMANDATIONS

L'Observatoire des transports est un outil qui permet d'évaluer et de mesurer la performance des indicateurs du Corridor Nord. Les résultats générés et présentés aux parties prenantes sont des indicateurs-clé du niveau de réalisation des activités commerciales au sein du corridor. Les conclusions du rapport sont par conséquent destinées à informer sur les objectifs réalisés et les défis rencontrés en vue d'une amélioration future. Il est donc dans l'intérêt des principaux acteurs de s'assurer que les domaines concernés pour l'amélioration de la performance soient bien considérés afin que les politiques soient orientées vers la promotion de la réduction du coût des affaires dans la région.

Les points qui suivent mettent la lumière sur les domaines-clé qui garantissent des améliorations.

1. Au vu des résultats, il est démontré que le respect de la conformité aux ponts-basculés n'a pas été pleinement atteint dans la plupart des ponts-basculés. Cela nécessite la mise en oeuvre des engagements pris par toutes les parties prenantes dans la Charte VLC et le déploiement de la campagne de communication contre les surcharges. Les Etats membres sont appelés à l'appropriation des dispositions du projet de loi de l'EAC portant contrôle de la charge du véhicule.
2. La nécessité s'impose pour harmoniser les redevances et autres frais qui sont facturés le long du corridor. La sensibilisation des camionneurs pourrait se faire par distribution des brochures d'information en les informant sur les taxes officielles pratiquées.
3. La mise en oeuvre du Territoire douanier unique, la garantie régionale de transit douanier et le formulaire de Déclaration en douane unique pour la région ainsi que d'autres instruments de facilitation du commerce.

4. Le Secrétariat de l'ACTTCN de faire une évaluation de l'impact du Corridor afin d'établir les coûts actuels du transport.
5. Au milieu de la croissance des échanges dans le corridor du Nord, les pays membres devraient s'appuyer davantage sur les conteneurs pour transporter les marchandises en raison de sa capacité de limiter les actes de vandalisme en transit, la facilité dans l'expédition sur les lignes maritimes régulières et la facilité dans le comptage des cargaisons.
 - a. Les frais de garantie de conteneurs facturés par les expéditeurs et la période de grâce accordée devraient être révisés afin d'améliorer le transport conteneurisé.
 - b. L'utilisation accrue de conteneurs serait plus approprié pour réduire les coûts liés à la fois aux importations et aux exportations en provenance et à destination du port.
 - c. Un autre facteur qui augmente le coût des affaires dans la région est le monopole des lignes maritimes qui agissent également comme des agents de dédouanement ainsi que les transporteurs qui tuent la concurrence dans la région. Il devrait y avoir une autorité chargée de la concurrence pour réguler ce secteur contre les tendances du monopole et les fixations des prix.
 - d. Le maque de transport de retour contribue aux coûts élevés du transport. Il y a un besoin d'accélérer les procédures d'approbation d'acquisition du permis de transport des cargaisons au marché local par les camions de transit autorisés.
6. Afin de fournir efficacement les informations aux utilisateurs et aux investisseurs potentiels en ce qui concerne l'enregistrement, l'agrément des entreprises et les entreprises de transport, le KRA, le NTSA, l'URA et le RRA devraient mettre régulièrement en ligne la liste des camions autorisés, les agents de dédouanement et les ECTS dans la région.
7. Les retards enregistrés par les cargaisons de transit sont parfois dus aux importateurs qui sont lents à effectuer le processus de dédouanement ou à des questions connexes avec le transporteur. Cela est démontré par l'indicateur du temps de transit après autorisation d'enlèvement au port
 - a. Les commerçants et les transporteurs sont donc appelés à procéder aussi vite que possible pour assurer l'évacuation rapide de leurs cargaisons du port après autorisation d'enlèvement, dans le but de réduire les pertes de temps qui sont le résultat du relâchement de leur côté.
 - b. La période de grâce de 48 heures devrait être revue à la baisse et passer à 24 heures pour accélérer l'évacuation des marchandises du port.
8. Il devrait y avoir une reconnaissance mutuelle des ECTS utilisés dans la région, ce qui garantira l'intégrité des cargaisons et une surveillance ininterrompue des marchandises de transit.
9. Afin d'atteindre les 120.000 Km/année et par camion, il y a nécessité de former les conducteurs sur la gestion de la productivité. Les conducteurs devraient être payés par trajet couvert afin de réduire des retards et des pertes inutiles. L'association des conducteurs des camions devrait être associée dans cette formation
10. Il existe encore de temps d'attentes plus longues sur le poste frontière de Malaba sur le côté de l'Ouganda, en comparaison au côté kenyan.
 - a. La mise en œuvre complète du Territoire Douanier Unique devrait être accélérée.
 - b. Mener une sensibilisation sur les règlements et les procédures de dédouanement aux postes douaniers et à l'immigration.
 - c. Un scanner numérique est nécessaire pour minorer les retards ou pour faciliter la vérification des marchandises aux postes frontières.

ANNEXES



Annex 1: Glossaire des Indicateurs

A. Volume et Capacité

1. Volume de fret total au port de Mombasa (TCPMsa) par rapport au trafic de transit (TTPMsa).

TTPMsa= somme de toutes les marchandises manutentionnées dans le port et dont la destination est autre que le marché local (ou le pays où se trouve le port)

Suivi: trimestriel

2. Volume par pays de destination (VPD)

VPD = la somme des poids de toutes les marchandises manutentionnées dans le port par pays de destination.

Suivi: trimestriel

3. Taux de conteneurisation du trafic de transit en pourcentage (TCTTP), chaque année au le port de Mombasa.

TCTTP= (somme des poids des cargaisons conteneurisées divisée par TTPMsa) multiplié par 100

Suivi: trimestriel

4. Evolution de la flotte de camions agréée par pays (FCAP)

FCAP= Somme des véhicules immatriculés –autorisés) utilisés pour le transport international de marchandises ou pour le transit par année par pays.

Suivi: trimestriel

5. Distance moyenne annuelle par camion en Km par an (DMAC)

DMAC= distance moyenne réalisée par camion par année – ou le nombre moyen des voyages effectués par camion au cours de l'année).

Suivi: trimestriel

6. Capacité de transport par chemin de fer (locomotives et wagons)

Capacité ferroviaire= nombre total de locomotives et de wagons opérationnels ou la proportion de fret total transporté par chemin de fer.

Suivi: annuel

B. Taux et Coûts

7. Coûts de transport par voie et par mode (y compris les frais de transit) (CTVM)

CTVM = la somme des coûts par transporteur pour le transit et les autres frais par la route et/ ou par tronçon de route.

Suivi: Trimestriel

8. Coût du fret ferroviaire

Fret = tarif pratiqué par le transporteur par tronçon ou par itinéraire.

Suivi: Trimestriel

9. Coût du fret routier

Frêt routier= Tarif pratiqué par le transporteur par tronçon de route par itinéraire

Suivi : Trimestriel

10. Frais de transit portuaire

Tarifs publiés par les intervenants.

Suivi: annuel

11. Retour des conteneurs à vide (période de grâce, pénalités et cautionnement)

Tarifs publiés par les intervenants

Suivi: Trimestriel

C. Productivité et Efficacité

12. Nombres de points de contrôle, NPC (pont-bascule, police, douanes ; péage) par pays et par trajet

NPC= La somme des points de contrôle par pays par trajet

Suivi: Semestriel

13. Taux de fraude ou de dégâts déclarés pour les marchandises en transit (TFDD) : (pourcentage du transit total)

TFDD = Nombre de cas de fraude ou de dégâts déclarés divisé par le nombre total de cas de fraude ou de dommages déclarés à un nœud de transport

Suivi: Annuel

14. Qualité des infrastructures de transport

Description qualitatives définies selon l'état des infrastructures, des tronçons déterminés, l'état qualitatif de chaque section.

Suivi: Annuel

15. Mouvements bruts par navire et par heure au Port de Mombasa

Suivi: Hebdomadaire

16. Volume de marchandise conteneurisées ou en vrac manutentionnées par jour, par mois par trimestre au Port de Mombasa.

Somme du volume de fret conteneurisé manutentionné par jour, par mois, par année : Somme des volumes de fret manutentionné par jour, par mois, par année

17. Nombre d'accidents par itinéraire

Somme de nombre d'accidents, de blessures et de décès par catégories et sous-catégories

Suivi: Trimestriel

18. Trafic au pont-bascule par rapport au temps

Nombre moyen de camion passant par un pont-bascule en une journée.

Suivi: Hebdomadaire

19. Conformité de poids

Pourcentage de camions qui respectent les limites des charges à l'essieu.

Suivi: Hebdomadaire

D. Temps et retards

20. Temps de transit (TT) par voie, par mode de transport (par pays)

TT par route = Date d'arrivée au nœud moins date de départ à partir du nœud de destination

i. Temps de transit en Ouganda, au Rwanda au Burundi, en RD Congo (Route)

TT = Date de sortie des cargaisons moins la date d'entrée au poste frontière (Basé sur IM8. ; T1)

Suivi : trimestriel

ii. Temps de transit au Kenya (par Malaba ou Busia)

TT = Date du certificat d'exportation moins date de sortie du Port

(Basé sur T812 de Kenya Revenue Authority)

Suivi : Hebdomadaire et trimestriel

21. Temps de transit du point d'origine jusqu'à destination par pays

TT = Date d'arrivée a destination moins date de départ du point d'origine (port d'entrée) (Basé sur des données de relevés GPS)

Suivi: hebdomadaire et trimestriel

22. Temps de rotation des navires

La moyenne de la différence de temps en heures de l'entrée dans le bassin du port jusqu'à la sortie du périmètre du Port (Basé sur les données brutes des opérations de KPA)

23. Temps d'attente des navires avant accostage

La moyenne de la différence de temps en heures de l'entrée dans le périmètre du Port jusqu'au moment de l'accostage (Basé sur les données brutes des opérations d KPA)

24. Durée moyenne de séjour des marchandises dans le Port de Mombasa

DMS = date d'enlèvement moins la date d'arrivée au Port (Basé sur les données brutes des opérations de KPA)

Suivi: Hebdomadaire

25. Durée du processus de dédouanement au centre de traitement des documents (DPDCTD)

DPDCTD= Temps de validation de la déclaration moins temps de dépôt (Basé sur le temps T812 de KRA)

Suivi: Hebdomadaire et trimestriel

26. Temps de transit au guichet unique de Mombasa

TT= Date d'autorisation d'enlèvement moins la date d'enregistrement (Basé sur le T812 de KRA)

Suivi: Hebdomadaire et trimestriel

27. Temps de transit après autorisation d'enlèvement au Port de Mombasa

TT = Date d'enlèvement des cargaisons à la sortie moins la date d'autorisation de l'enlèvement

Suivi: Hebdomadaire et trimestriel

28. Temps de traversée de la frontière

TT = date de départ de la frontière moins date d'arrivée à la frontière (Basé sur les relevés GPS)

Suivi: trimestriel

29. Temps d'attente pour les procédures douanières à l'arrivée

TT = date de la fin moins la date du début des procédures douanières

Suivi: trimestriel

30. Temps de transit à l'intérieur du dépôt intérieur de conteneurs

TT = date de départ du dépôt de conteneur moins date d'arrivée

Suivi: Trimestriel

31. Temps de traversée du pont-bascule

TT = Date de départ du pont-basculé moins date d'arrivée (Basé sur les données obtenues grâce aux relevés GPS)

Suivi: Trimestriel



Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord
House 1196, Links Road, Nyali
P. O. Box 34068 - 80118 Mombasa, Kenya
Phone: +254 41 4470734, +254 20 2000881 • Telefax: +254 41 4470735
Email: ttca@ttcanc.org • www.ttcanc.org