

Avril 2014

Autorité de Co-ordination de Transit et de Transport du Corridor Nord



*Des meilleurs partenariats
pour un suivi plus efficace*



**TRANSPORT
OBSERVATORY**
RELIABLE NORTHERN CORRIDOR PERFORMANCE DATA



TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	ii
REMERCIEMENTS	v
SIGLES ET ACRONYMES	vi
1. INTRODUCTION	1
1.1 Objectifs de l’Autorité de coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord	2
1.2 L’Observatoire des transports du Corridor Nord	3
1.3 Observatoire des transports comme un outil d’élaboration des politiques	6
2. MÉTHODOLOGIE ET ANALYSE	8
2.1 Collecte des données	8
2.2 Enquête routière	8
2.3 Missions de consultation par Pays	9
3. RÉSULTATS	11
3.1 ENQUÊTE ROUTIÈRE	11
3.1.1 Vue d’ensemble	11
3.1.2 Échantillonnage	12
3.1.3 Résultats des relevés sur les routes	12
3.2 COÛT ET TARIFS DES TRANSPORTS	23
3.2.1 Tarifs de transport à partir et en direction de Kigali	23
3.2.2 Tarifs à partir et en direction de Kampala	24
3.2.3 Tarifs de transport à partir et en direction de Bujumbura	27
3.2.4 Tarifs de transport à partir et à direction de la RDC	28
3.2.5 Tarif Indicatif du prix de Transport par Km	28
3.3 RÉSULTATS PROVENANT DE SOURCES ÉLECTRONIQUES DE DONNÉES	30
3.3.1 Temps de transit et retards observés	30
3.3.2 Volume et Capacité	36
3.3.3 Productivité et efficacité	39
4. QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES	44
5. CONSIDÉRATIONS STRATÉGIQUES	54
6. ANNEXES	57
ANNEX 1: GLOSSAIRE INDICATIF	57
ANNEX 2: DISTANCES (EN KILOMÈTRES) DES TRONÇONS DE TRANSIT DU CORRIDOR NORD	62

AVANT-PROPOS

Pour faciliter la circulation des personnes, des marchandises et stimuler le développement économique et social, l'ACTTCN a mis en place un système communément appelé Observatoire des Transports en vue de suivre les performances du Corridor Nord. Cet outil crucial joue un rôle-clé du fait qu'il fournit des informations nécessaires aux Responsables en charge de l'élaboration des politiques et éclaire les Décideurs sur les aspects de grande préoccupation le long de la chaîne logistique relatifs aux délais, aux retards, aux coûts de transport, aux volumes ou à l'efficacité.

Au cours des deux dernières années, l'ACTTCN, dans le cadre du projet de l'Observatoire des Transports, a continué de mettre en œuvre diverses initiatives visant à s'assurer que les données de l'Observatoire des Transports sont effectivement collectées. Au cours des six derniers mois, le Secrétariat, à travers les enquêtes sur le transport routier, a réussi à recueillir des données auprès de tous les États Membres du Corridor Nord en utilisant l'outil GPS, les questionnaires classiques et les données électroniques en provenance des systèmes informatiques des diverses parties prenantes, afin de faciliter la préparation du présent rapport.

Ce rapport a identifié les améliorations enregistrées au cours de ces dernières années, notamment la réduction du temps de séjour au Port, du temps de transit, du temps de passage aux frontières, aux stations de pesage ainsi qu'une amélioration de la qualité des infrastructures.

Au cours de la période d'enquête, les transporteurs œuvrant le long du Corridor ont séjourné en moyenne pendant un temps compris entre une demi-heure et un peu plus de deux heures dans les stations de pesage de Mariakani et d'Athi River. Ceci a été attribué aux initiatives mises en œuvre dans le souci d'améliorer la performance de ces nœuds, notamment le pesage dynamique à grande vitesse. Ils ont ensuite séjourné environ 8 à 26 heures au poste frontalier de Malaba après un temps de transit moyen d'environ 50 à 60 heures au Kenya.

Cependant, plusieurs domaines de préoccupation le long de la chaîne logistique du Corridor entravent encore sa performance globale. Le Secrétariat de l'ACTTCN, les États Membres, les Agences de Régulations et le secteur privé devront continuer à travailler de manière concertée pour améliorer la filière transport et logistique.

Il a été noté que la plupart des arrêts le long du Corridor sont dus à des raisons personnelles. Selon les données de l'Observatoire des Transports, les transporteurs passent plus de 100 heures avant de commencer leur voyage après la délivrance de la main levée Douanière ; 60 à 90 heures entre le dédouanement et la collecte de leurs marchandises; quasiment la même durée de temps nécessaire pour traiter une déclaration à un Centre d'arrêt unique.

Dans un passé récent, l'ACTTCN a collaboré étroitement avec la Communauté du Port de Mombasa pour développer un tableau de bord destiné à servir d'outil de suivi de la Charte du Port que les parties prenantes

ont conjointement développée et dont la signature est prévue dans un avenir proche. Dans le même esprit, le Secrétariat prépare également et établit des rapports sur la performance du Corridor sur une base hebdomadaire. Le but ultime de toutes ces initiatives est de réduire les coûts de transit le long du Corridor Nord et d'en faire un Corridor de développement économique le plus performant.

Il a été constaté que le volume des marchandises importées via le Port de Mombasa à destination des différents États Membres continue d'augmenter; le Sud- Soudan ayant doublé le volume de ses importations entre les mois de janvier et décembre 2013. La même tendance d'augmentation a été observée en ce qui concerne les exportations.

Le portail en ligne de l'Observatoire des Transports a enregistré une augmentation du nombre d'utilisateurs, lequel a quasiment doublé, passant à plus de 670 utilisateurs en février 2014, alors qu'il était de 406 au mois de janvier 2013.

Les États Membres du Corridor Nord ont mis en place des efforts concertés en vue d'améliorer l'efficacité du Corridor à travers un soutien politique de grande envergure et la mise en œuvre de programmes de réformes dans la gestion quotidienne du Corridor. Ces efforts se sont traduits par la réduction du temps de dédouanement des marchandises au Port, de franchissement des stations de pesage et de transit sur le Corridor.

La leçon-clé retenue est que beaucoup de réalisations sont possibles à travers l'engagement politique, la bonne volonté des Dirigeants, le partenariat et la création de synergies entre les secteurs public et privé pour faciliter les échanges commerciaux et favoriser la croissance économique



Donat M. BAGULA
Executive Secretary



REMERCIEMENTS

Le Secrétariat Permanent de l'ACTTCN tient à remercier sincèrement le Conseil des Ministres des États Membres du Corridor Nord pour son appui soutenu aux travaux de l'Observatoire des Transports. Nous exprimons également notre profonde gratitude envers le Comité Exécutif, les différents Comités Techniques Spécialisés de l'ACTTCN, les Forums des Parties Prenantes et les Experts impliqués dans l'élaboration et la validation de ce 4ème Rapport relatif aux performances du trimestre passé. Ces acteurs-clés ont appuyé de manière positive la mise en œuvre de cette importante initiative du Corridor, depuis la collecte de données jusqu'à la diffusion des résultats et dans la prise de décisions et la formulation de politiques éclairées.

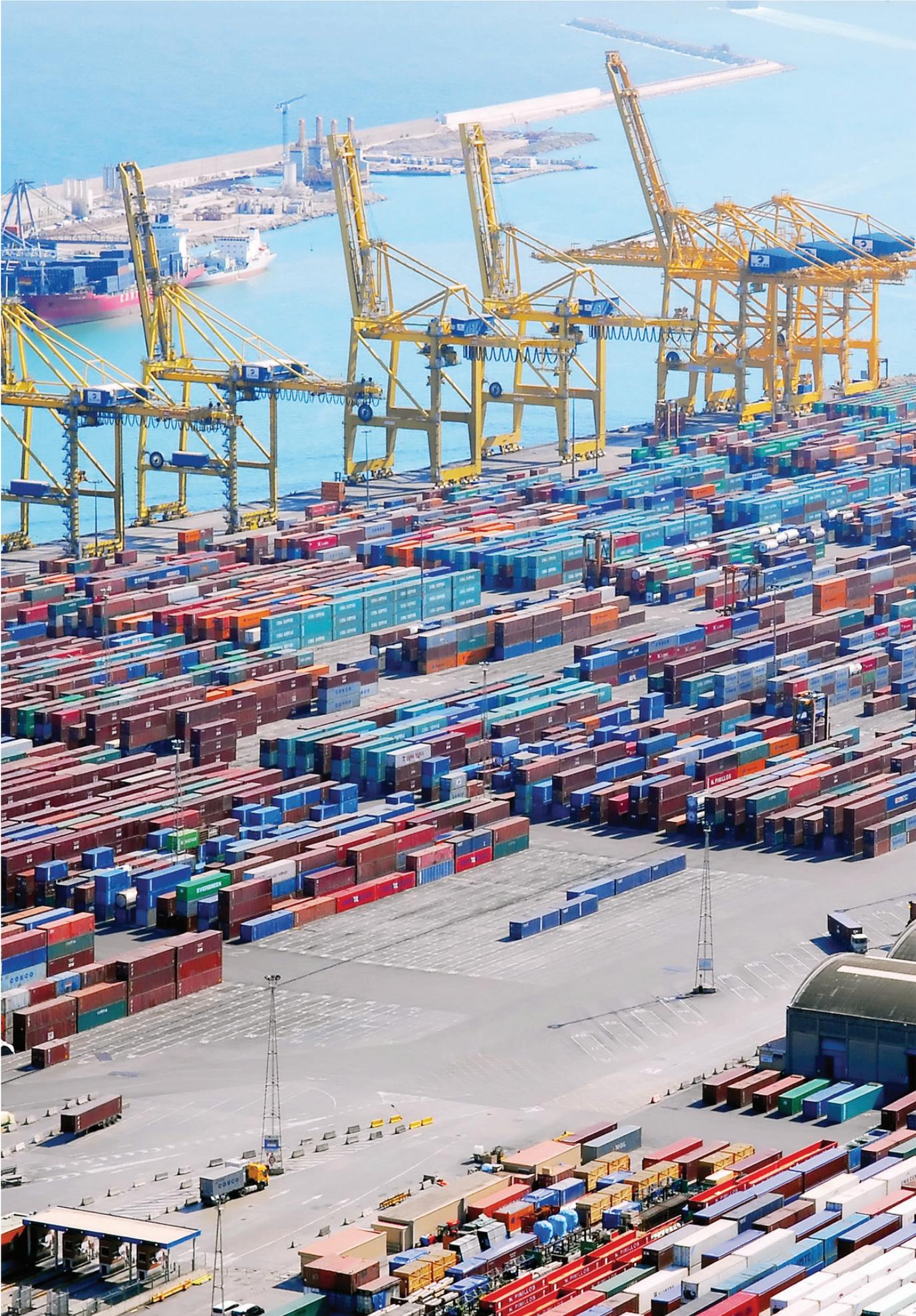
Le soutien de TradeMark East Africa (TMEA) a énormément contribué à faciliter la mise en œuvre de cet important outil de suivi du Corridor. Nous remercions particulièrement le Directeur Général, les Directeurs des Départements impliqués et autres Cadres d'appui qui ont contribué à la réussite des travaux de cet Observatoire des Transports.

Nos sincères remerciements s'adressent à l'Association des Transporteurs du Kenya (KTA) qui a continué à travailler en étroite collaboration avec l'ACTTCN et TMEA, en particulier dans les travaux d'enquêtes routières. Grâce à cette Association, le Secrétariat a pu établir une relation durable et excellente avec les transporteurs et la plupart d'acteurs du Secteur en ce qui concerne les travaux de l'Observatoire des Transports.

SIGLES ET ACRONYMES

ABT	Association des transporteurs du Burundi
ASYCUDA- SYDONIA	Système automatisé de données douanières
BI	Burundi
CPI - IPC	Corridor Performance Indicators
CPI-IPC	Indicateurs de performance du Corridor
DGDA	Direction Générale des Douanes et Accises
RDC	République Démocratique du Congo
DWT	(Dead Weight Tonne) : la tonne métrique
ECTS	Système électronique de suivi des cargaisons
FEAFA	Association des transitaires de l'Afrique de l'Est
FEC	Fédération des Entreprises du Congo
FERI	Fiche électronique de renseignements à l'importation
GPS	Global Positioning System
IABT	Association internationale des transporteurs du Burundi
ICD	Inland Container Depot
TIC	Technologies de l'information et des communications
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-ATTCTN	Accord de transit et de transport du Corridor Nord
NCTTCA-ACTTCN	Autorité de coordination de transit et de transport du Corridor Nord
OBR	Office Burundais des Recettes
OCC	Office Congolais de Contrôle
ODR	Office des Routes
OGEFREM	Office de Gestion du Fret Multimodal
RBSO	Poste frontière à guichet unique
RRA	Rwanda Revenue Authority
RSS	Roadside Station
RTDA	Autorité de Développement des transports du Rwanda
RTOA	Rwanda Truck Owners Association
RVR	Rift Valley Railways
RW	Rwanda
SPSS	Logiciel de statistiques pour les sciences sociales
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
TMEA	TradeMark East Africa
TO-OT	Observatoire des Transports
TOP	Transport Observatory Project
UFFA	Uganda Freight Forwarders Associations
UG	Ouganda
UNRA	Uganda National Roads Authority
URA	Uganda Revenue Authority
URC	Uganda Railways Corporations



1. INTRODUCTION

Le réseau de transport du Corridor Nord relie les États Membres de l'ACTTCN, à savoir le Burundi, la République Démocratique du Congo, le Rwanda, l'Ouganda et le Soudan du Sud avec le Port maritime de Mombasa, au Kenya. Le Corridor établit également des liens commerciaux avec d'autres Pays de la région, notamment la Tanzanie (partie Nord) et l'Éthiopie. L'Accord de transit et de transport du Corridor Nord (ATTTCN) confère au Secrétariat Permanent le mandat de coordonner les activités le long du Corridor afin de faciliter les échanges, la circulation des personnes, des véhicules, des marchandises et de stimuler l'intégration régionale par le développement économique et social dans les territoires des Parties contractantes. Le Corridor Nord a également été chargé de lancer des programmes visant à transformer le Corridor de transport en un Corridor de développement économique. En plus de nombreuses autres responsabilités, l'Autorité de Coordination de transit et de transport (ACTT) a pour mission de contribuer au développement social et économique durable de ses États Membres grâce à un système de transport intégré qui favorise le commerce aux niveaux national, régional et international.

Le tableau ci-dessous présente les projections de taux de croissance du PIB des États Membres

Tableau 1: Taux de croissance du PIB des États Membres du Corridor Nord

Pays	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Burundi	4.018	4.472	4.737	4.796	5.006	5.19	5.397	5.356
DRC	7.158	8.481	8.683	8.537	7.941	7.261	6.488	5.563
Kenya	4.557	5.56	6.257	6.321	6.378	6.433	6.502	6.546
Rwanda	7.969	5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5
South Sudan	-47.55	24.402	7.082	17.57	15.737	3.291	5.369	5.81
Uganda	2.776	6.025	6.362	6.766	7.112	7.176	7.274	7.366

(IMF, 2014)

La croissance dans les États Membres a été ralentie par les coûts élevés des activités commerciales; du transport, les nombreuses barrières non tarifaires ainsi que les retards et les coûts administratifs associés à la chaîne logistique de transport. C'est ce qui a amené divers décideurs clés à engager des réformes au sein de la chaîne logistique du Corridor. Parmi les initiatives récentes, l'on peut citer la publication de la directive relative aux ponts-bascules par laquelle les camions transportant des marchandises en transit ne sont pesés qu'une seule fois aux points d'entrée et de sortie ; la mise en œuvre du Territoire douanier unique, la suppression des barrages de police etc. L'Autorité de Coordination de transit et du transport du Corridor Nord s'efforce de suivre l'impact des réformes engagées, à travers le système de l'Observatoire des transports.

Dans un passé récent, le Secrétariat a travaillé en étroite collaboration avec les différents intervenants au Port de Mombasa afin de développer un tableau de bord qui devrait servir d'outil de suivi de la Charte du Port que les parties prenantes ont élaborée conjointement et qu'ils comptent signer bientôt.

1.1 Objectifs de l’Autorité de coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord

Les objectifs de l’ACTTCN sont les suivants:

- Faciliter le mouvement des échanges pour les personnes, les véhicules et les marchandises ainsi que le transport aux niveaux national, régional et international.
- Stimuler le développement économique et social sur le territoire des États Membres
- Transformer le Corridor en corridor de développement qui offre non seulement des services de transport et de transit sûrs, rapides et compétitifs qui favorisent le commerce régional, mais aussi stimule les investissements et encourage le développement durable et la réduction de la pauvreté.
- Mettre en œuvre des stratégies destinées à accélérer la croissance économique et sociale dans le Corridor, tout en assurant la viabilité de l’environnement.

Grâce au soutien des États Membres, l’ACTTCN prend, entre autres initiatives, les mesures nécessaires pour accélérer le mouvement des marchandises le long du Corridor, minimiser les incidents de fraude douanière, simplifier et harmoniser la documentation et les procédures relatives au mouvement des marchandises en transit et améliorer les infrastructures et les équipements. Afin d’assurer un suivi et une évaluation efficaces des performances du Corridor Nord, le Secrétariat de l’ACTTCN, avec le soutien de Trade Mark East Africa, a lancé avec succès l’Observatoire des transports, dans le but d’améliorer l’échange d’informations et suivre le mouvement des cargaisons le long du Corridor.

1.2 L'Observatoire des transports du Corridor Nord

L'Observatoire des transports du Corridor Nord aide à identifier les causes de retard (au Port, aux frontières, aux ponts-bascules et le long des routes de transit). Il fournit des informations qui permettent aux utilisateurs du Corridor et aux autorités de régulation ainsi qu'aux décideurs de prendre des mesures correctives en connaissance de cause, afin de s'attaquer aux causes réelles des retards. En outre, l'Observatoire évalue l'impact des mesures proposées pour remédier aux goulots d'étranglement.

L'Observatoire est donc un outil essentiel pour assurer le suivi du fonctionnement du Corridor Nord. Ce qui permet d'intervenir en connaissance des causes pour réduire les coûts de transport et de la chaîne logistique connexe ; ce qui a un impact direct sur la réduction des coûts des marchandises dans les Pays reliés par le transport terrestre.

L'Observatoire aide donc à:

- *Identifier les domaines où des améliorations sont nécessaires par rapports aux objectifs fixés.*
 - *Fournir un ensemble d'outils permettant d'identifier les problèmes et les goulots d'étranglement le long du Corridor.*
 - *Suivre l'évolution du Corridor, ce qui permet d'évaluer l'efficacité des programmes destinés à trouver des solutions aux problèmes et aux goulots d'étranglement identifiés au cours de la phase de diagnostic.*
 - *Fournir des informations essentielles fiables aux décideurs de la région en vue de faciliter la formulation de politiques susceptibles d'améliorer la facilitation du commerce et la coopération entre le Secrétariat et les États Membres.*
-

Les résultats recueillis par l'Observatoire du Corridor Nord sont publiés régulièrement sur son site web (www.top.ttcanc.org). Actuellement, le Secrétariat produit deux types de rapports périodiques : des rapports hebdomadaires sur les indicateurs de performance ciblés au Port et sur les tronçons de transit au Kenya ainsi que des rapports trimestriels. Ces rapports sont validés par les parties prenantes avant leur publication. Les rapports trimestriels indiquent les indicateurs suivants, classés par volume et capacité, les tarifs et les coûts, la productivité et l'efficacité ainsi que les délais et les retards, comme indiqué dans les lignes qui suivent;

Indicateurs

Volume et Capacité

1. Volume de fret total au Port de Mombasa par rapport au trafic de transit en tonnes.
2. Volume par Pays de destination.
3. Taux de conteneurisation du trafic de transit en pourcentage et sur une base annuelle, au Port de Mombasa.
4. Évolution de la flotte de camions agréés par Pays.
5. Distance annuelle moyenne par camion en km par an.
6. Capacité de transport par chemin de fer (locomotives et wagons).

Taux et coûts

7. Coûts de transport par route et par mode (y compris les frais de transit).
8. Taux du fret ferroviaire.
9. Coût du transport routier.
10. Frais de transit portuaire.
11. Retour des conteneurs vides (délai de grâce, pénalités et cautionnements).

Productivité et efficacité

12. Nombre de points de contrôle, NPC (pont-bascule, police, douanes, péages) par Pays et par trajet.
13. Taux de fraude ou de dégâts déclarés pour les marchandises en transit, RFDD (pourcentage de transit total).
14. Qualité de l'infrastructure de transport.
15. Rotation brute par navire et par heure au Port de Mombasa
16. Volume de marchandises conteneurisées et manutention de cargaisons diverses par jour/ mois / trimestre au Port de Mombasa.
17. Nombre d'accidents par route.
18. Trafic aux ponts-bascules par rapport au temps nécessaire
19. Conformité avec les limites de poids;

Indicateurs

Temps et retards

20. Temps de transit par voie et par mode de transport (par Pays).
21. Temps de transit en Ouganda, au Rwanda, au Burundi, en RDC (route).
22. Temps de transit au Kenya (par route via Malaba ou Busia).
23. Temps de transit, de l'origine jusqu'à destination, par Pays.
24. Temps de rotation des navires
25. Délai d'attente des navires avant amarrage
26. Durée moyenne d'attente des marchandises au Port de Mombasa.
27. Durée du processus de dédouanement au Centre de traitement des documents.
28. Temps de transit au guichet unique de Mombasa
29. Temps de transit après dédouanement au Port de Mombasa
30. Temps de traversée au poste frontière.
31. Durée des procédures douanières à destination.
32. Temps de transit au dépôt de conteneurs ou au Port intérieur.
33. Temps de traversée au pont-basculé.

Des rapports hebdomadaires sont publiés chaque jeudi et discutés lors des réunions du vendredi par la communauté du Port. Ces « rapports hebdomadaires » font le point uniquement sur sept indicateurs et les résultats sont publiés sur le site de l'Observatoire du Corridor Nord.

Les indicateurs hebdomadaires de suivi des performances du Corridor

Dans la présentation des rapports sur ce qui se passe chaque semaine, l'accent est mis sur les indicateurs suivants :

1. Temps d'attente moyen au Port
2. Temps d'attente au centre de traitement des douanes
3. Temps d'attente au guichet unique
4. Temps nécessaire pour l'enlèvement après dédouanement
5. Trafic moyen aux ponts bascules.
6. Conformité avec les limites des ponts-basculés
7. Temps de transit sur le territoire kényan.

Le tableau de bord du Corridor Nord a été élaboré et sera abrité par le Secrétariat. Il met en évidence les indicateurs ci-dessus.

1.3 Observatoire des transports comme un outil d'élaboration des politiques

Les principaux bénéficiaires de l'Observatoire des transports sont les autorités de régulation, les décideurs et les intervenants du secteur privé (notamment les armateurs et les agences maritimes, les transitaires et les transporteurs) engagés dans le commerce et le transport le long du Corridor Nord.



l'ACTTCN s'emploie en permanence à fournir des conseils avisés au Conseil d'Administration et aux autres organes de prise des décisions en vue de faciliter l'élaboration des politiques et orienter la mise en œuvre des initiatives susceptibles de promouvoir des opérations de transport rentables le long du Corridor Nord.

Le tableau ci-dessous indique le nombre de visiteurs sur le site de l'Observatoire des transports entre les mois de janvier 2013 et février 2014.

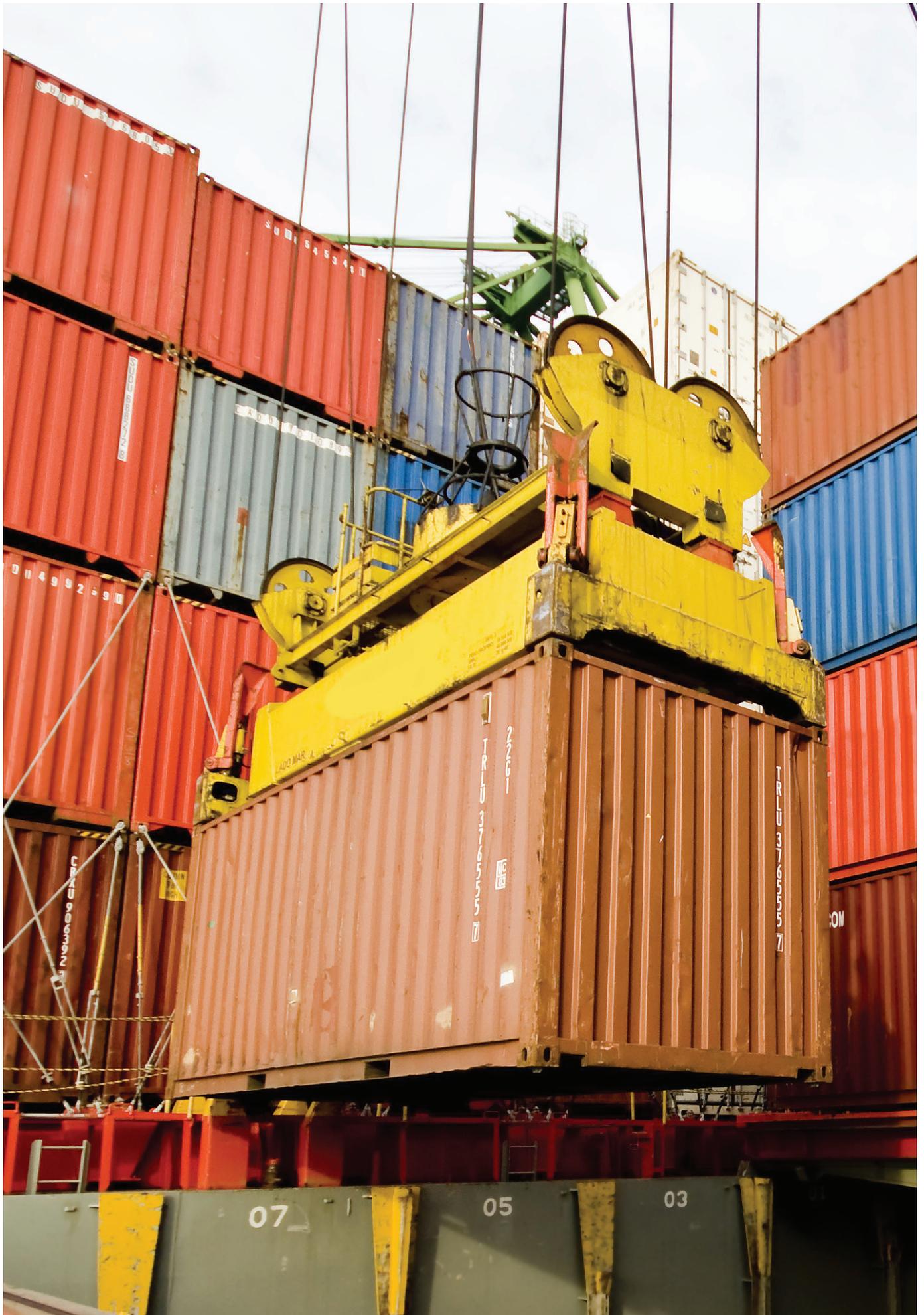
Le portail en ligne de l'Observatoire des transports a connu une progression de 60% de sa fréquentation chaque mois.

Graphique 1: L'OT en tant qu'outil de prise des décisions

Tableau 2: Utilisation du portail en ligne de l'O.T

2013												2014	
Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Juil	Aoû	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Fév
406	356	464	759	679	1,211	947	781	678	920	794	440	672	677

(Google Analytics, 2014)



2. MÉTHODOLOGIE ET ANALYSE

2.1 Collecte des données

Les données de l'Observatoire sont obtenues de diverses sources, notamment des systèmes douaniers des États Membres, des enquêtes (enquêtes sur le transport routier et relevés GPS) et des missions de consultation auprès des différents Pays. Les enquêtes annuelles effectuées par le Secrétariat auprès des parties prenantes du Corridor Nord en collaboration avec les organismes de régulation et les utilisateurs du Corridor Nord dans les États Membres fournissent, eux aussi des données qualitatives à l'Observatoire.

2.2 Enquête routière

L'enquête sur le transport routier et les relevés par GPS sont effectués simultanément. Avec l'appui de TradeMark East Africa (TMEA), un superviseur de terrain a été recruté pour gérer les questionnaires et livrer les dispositifs GPS aux transporteurs qui le souhaitent. Pour les camions destinés à de plus longues distances le long du Corridor, deux kits GPS ont été fournis pour être utilisés consécutivement, de telle sorte que lorsque la batterie de l'un est déchargée, l'autre soit allumée, afin de compléter un voyage aller-retour. Ce travail de terrain est un processus continu qui a débuté en février 2013 et les données recueillies sont analysées au bout de chaque trimestre. Les données de plus de 30 jours et de 21 jours pour les temps de transit et l'attente au Port ont été identifiés comme étant des valeurs extrêmes ou aberrantes et ont été de ce fait exclues de l'analyse. Les diagrammes de type tige et feuille ont été utilisés pour identifier les valeurs extrêmes dans les autres ensembles de données.

Les données GPS sont composées de coordonnées (longitudes et latitudes) et d'horodates. Les premiers préparatifs consistent à effectuer un recodage et un zonage géographique afin de cartographier les zones d'arrêt possibles. Dans le processus de géo-référence, les zones des postes frontières ont été situées à 1 km des deux côtés de la frontière et à environ 100 mètres des deux côtés de la route, tandis que les zones des ponts-bascules sont estimées à 1km avant et 0,5 km après le pont-bascule en fonction de la direction du trafic (pour les importations qui quittent le Port vers l'arrière-Pays) et à environ 100 mètres des deux côtés de la route.

2.3 Missions de consultation par Pays

Le Secrétariat organise chaque année des missions de consultation par Pays pour évaluer la mise en œuvre des directives émises par les organes politiques. Cette année, ces missions se sont déroulées entre le 13 février 2014 et le 1er mars 2014 et elles ont permis de recueillir des données qualitatives et quantitatives.

Objectifs des missions consultatives

Recueillir des données pour l'Observatoire des transports, notamment les données sur le commerce intra régional entre les Pays Membres de l'ACTTCN ;

Evaluation de l'état d'exécution des décisions et des recommandations adoptées par les organes politiques de wCN



3. RÉSULTATS

3.1 Enquête routière

3.1.1 Vue d'ensemble

L'enquête sur le transport par voie de route et les relevés par GPS sont effectués simultanément et ils consistent à fournir des kits GPS et un questionnaire aux chauffeurs de camions. Cette enquête permet de recueillir des résultats scientifiques, en particulier pour le suivi du temps de transit et des retards observés à chaque nœud de transit ou arrêt le long du Corridor. C'est le deuxième rapport qui a recours aux relevés GPS. La période de l'enquête présentée dans ce rapport s'étend de septembre 2013 à février 2014. L'enquête par GPS est menée conjointement avec l'enquête sur le transport routier durant laquelle les conducteurs de camion reçoivent au même moment des kits GPS et un questionnaire.

Objet de l'enquête

Établir les causes des retards observés le long du Corridor Nord selon la cause réelle, le lieu, la date et l'heure de la journée.

Établir la nature de toutes les redevances payées et le type de prestations pour lesquelles ces redevances sont payées.

3.1.2 Échantillonnage

Au total, 214 questionnaires sur 299 distribués aux conducteurs de camions ont été remplis. Il s'agit d'une amélioration par rapport à l'enquête précédente menée entre les mois de février et juillet 2013, à laquelle seuls 90 personnes avaient participé.

Tableau 3: Échantillon réel

Pays	Échantillon de contact.	Échantillon effectif	Taux de réponse
Burundi	1	-	-
DRC	14	6	43%
Kenya	22	17	78%
Rwanda	21	10	48%
South Sudan	9	5	56%
Uganda	232	176	75%
Total	299	214	72%

(Enquête routière, Sep 2013 - Jan 2014)

Au cours de l'enquête, le nombre des réponses des chauffeurs en provenance de certaines destinations se sont avérées plus nombreuses que d'autres, suite à certaines raisons parmi lesquelles il y a lieu de citer: l'absence des marchandises en provenance du Port vers ces destinations, des problèmes d'ordre sécuritaire dans certaines régions, les barrières linguistiques qu'éprouvent certains chauffeurs et la courte durée de vie des batteries GPS que nous utilisons. Des mesures ont été prises en vue d'agrandir l'échantillon pour le prochain rapport.

3.1.3 Résultats des relevés sur les routes

3.1.3.1 Nombre d'arrêts et motifs

Le tableau 4 ci-dessous indique le nombre d'arrêts par Pays.

Tableau 4: Nombre d'arrêts par Pays

Direction	Burundi	DRC	Kenya	Rwanda	Soudan duS.	Ouganda
Retour	4	4	1264	6	2	352
Aller	7	5	1938	45	11	866

(Enquête routière, Sep 2013 - Jan 2014)

Il y a davantage d'arrêts au Kenya et en Ouganda. Le gros du trafic de transit a pour origine le Kenya et le tronçon kényan est le plus long. En outre, tous les camions traversent le Kenya et leur nombre diminue au fur et à mesure que l'on avance le long du Corridor.

Tableau 5: Répartition (en pourcentage) des raisons d'arrêt selon la direction

Direction	Entrant	Sortant	Total
Raisons personnelles et Autres	20.11	21.52	41.63
Police/autres contrôles de sécurité	5.37	8.24	13.61
Procédures au poste frontière	3.67	5.92	9.59
Contrôle douanier	1.66	5.28	6.94
Insécurité	1.48	2.1	3.58
Procédures au terminal intérieur	1.39	3.42	4.81
Pannes	1.17	2.45	3.62
Ponts-bascules	1.02	14.07	15.09
Procédures portuaires	0.26	0.51	0.77
Escortes	0.02	0.33	0.35

((Enquête routière, Août 2013 - Jan 2014)

Pour le trafic sortant, la plupart des arrêts se produisent aux ponts-bascules (14,07 %), suivis par les raisons personnelles (12,97 %), tandis que pour le trafic entrant, la plupart des arrêts sont dus à des raisons personnelles (12,55 %), suivis par d'autres raisons (7,56 %). Le pourcentage total des arrêts aux ponts-bascules pour le trafic entrant et sortant est de 15,09 %, tandis que les raisons personnelles représentent 25,52 %. Selon les résultats de l'enquête précédente, la plupart des arrêts étaient dus à des raisons personnelles (23 %) suivis par les ponts-bascules (16%) tant à l'aller qu'au retour.

Cela signifie qu'il n'y a pas suffisamment de preuves pour démontrer qu'il y a eu réduction des arrêts aux ponts-bascules, la différence n'étant que de 1 %.

Toutefois, les contrôles de police ont diminué, passant de 15 % dans selon les résultats de l'enquête précédente à 13,61 %.

Tableau 6: Nombre de raisons d'arrêt par Pays (trafic entrant)

Raison	Kenya	Ouganda
Raisons personnelles et autres	773	126
Police/autres contrôles de sécurité	201	40
Procédures au poste frontière	72	90
Contrôle douanier	62	5
Insécurité	41	12
Procédures au terminal intérieur	40	6
Pannes	35	38
Ponts-bascules	28	34
Procédures portuaires	11	1
Escortes	1	0

(Enquête routière, Août 2013 - Jan 2014).

Au Kenya, la plupart des arrêts (499) sont dus à des raisons personnelles tandis qu'en Ouganda, les procédures aux postes frontières sont à la base de la plupart des arrêts.

Tableau 7: Nombre de raisons d'arrêt par Pays (trafic sortant)

Raison	Kenya	Ouganda	Rwanda
Raisons personnelles et autres	502	82	0
Ponts-bascules	497	139	1
Police/autres contrôles de sécurité	295	66	6
Autres	245	126	9
Procédures au poste frontière	118	133	9
Pannes	92	16	0
Contrôles douaniers	91	130	9
Insécurité	71	23	0
Procédures au terminal intérieur	14	127	10
Procédures portuaires	10	12	1
Escortes	3	12	0

(Enquête routière, Août - Jan 2014)

Au Kenya, la plupart des arrêts sont dus à des raisons personnelles (502), suivis par les ponts-bascules (497 arrêts). En Ouganda, la plupart des arrêts sont dus aux ponts-bascules (139), suivis par les procédures aux postes frontaliers. Pour le Rwanda, la plupart des arrêts sont dus à des procédures qui ont lieu dans les terminaux intérieurs suivis par les procédures aux postes frontières et par les contrôles douaniers.

3.1.3.2 Redevances payées durant la période de l'enquête

Cette section présente un tableau des redevances fixes ou payées réellement et qui peuvent avoir des incidences sur les coûts engagés par le transporteur.

Collecte des données sur les frais ou les redevances payables le long du Corridor

Durant la première enquête sur le transport routier qui s'est clôturée en septembre 2013, les données recueillies sur les tarifs étaient insignifiantes. Cette année, il y a eu une amélioration, même si les chauffeurs trouvent des difficultés à indiquer la devise correcte. Il n'a pas été possible d'établir une différence entre les redevances officielles payées à la frontière et les paiements non-officiels, étant donné la manière dont les données ont été recueillies.

Les résultats ci-après indiquent que des redevances sont payées à divers points du trajet. Sur près de 4497 arrêts, seuls 398 cas de redevances payées ont été signalés, dont 60 ne précisaient pas le type de redevance payée.

Tableau 8: Type de frais payés tant à l'entrée qu'à la sortie (moyennes)

Type de frais	Entrant (dollar EU)	Sortant (dollar EU)	Nombre de cas
Autres frais	10.81	5.72	72
Frais personnels	4.87	2.95	81
Redevances à la frontière	4.67	34.72	72
Redevances ponts-bascules	4.66	12.32	6
Frais de réparations	4.02	7.84	13
Pannes	3.91	3.23	9
Frais de douane	2.3	24.1	21
Police / amendes	1.83	4.84	54

(Enquête routière, Août 2013 - Jan 2014)

Les véhicules sortants payent davantage de frais que les véhicules entrants. Les taxes de police et les amendes visent davantage les véhicules sortants que les véhicules entrants.

Tableau 9: Type de frais payés par Pays (moyennes en dollars des Etas Unis d'Amérique)

Type de frais	Kenya	Ouganda	Rwanda	Soudan du Sud
Frais de douane	30.99	6.84		
Redevance à la frontière	18.26	32.2	152	35.15
Ponts-bascules	12.32			
Autres frais	9.03	4.5		
Réparations	6.11	0.704		26.36
Police /amendes	4	6.36		
Pannes	2.23	3.91		
Frais personnels	3.61	3.73		

(Enquête routière, Août 2013 - Jan 2014)

Les redevances aux postes frontaliers sont payées dans tous les Pays. Les frais payés à la police sont, en moyenne, plus élevés en Ouganda qu'au Kenya. Il s'avère nécessaire de sensibiliser les camionneurs et préparer des brochures à leur intention pour les informer des frais officiels payables le long du Corridor.

Tableau 10: Raison des arrêts et frais payés

Raison de l'arrêt	Moyenne (\$EU)	Nombre d'arrêts
Ponts-bascules	8.06	14
Autres raisons	7.04	60
Pannes	6.01	13
Raisons personnelles	4.48	89
Police/autres contrôles de sécurité	2.82	88
Insécurité	1.91	14

(Enquête routière, Août 2013 - Jan 2014)

Même si plusieurs arrêts où des redevances ont payées se produisent aux points de contrôle tenus par la police, les redevances qui y sont payées sont inférieures à celles qui sont payées aux ponts-bascules.

Le tableau 11 ci-dessous indique les 10 principaux points d'arrêts et la redevance moyenne payée. Malaba arrive en tête, suivie par Mukono.

Tableau 11: Lieu et frais payés

Lieu	Pays	Moyenne (\$EU)
Malaba	Kenya/Ouganda	19.36
Mukono	Ouganda	12.14
Mariakani	Kenya	11.03
Webuye	Kenya	9
Busowa	Uganda	8.88
Magamaga	Ouganda	8.33
Naivasha	Kenya	7.52
Kampala	Ouganda	7.43
Mbale	Ouganda	6.44
Nairobi	Kenya	5.75

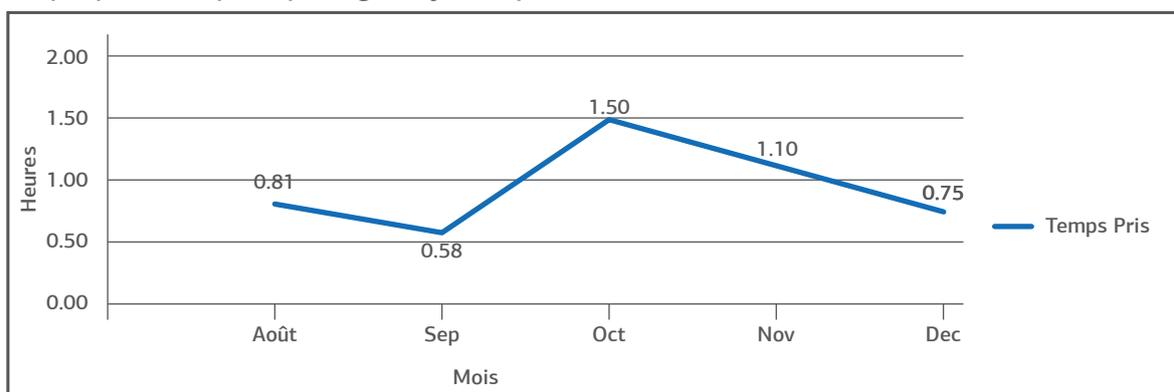
(Enquête routière, Août 2013 - Jan 2014)



3.1.3.3 Résultats de l'enquête routière GPS

Le graphique ci-dessous indique le temps de passage moyen au pont-bascule de Mariakani. Le pont-bascule est géré par une entité privée et il présente les caractéristiques suivantes : une piste auxiliaire y a été construite, un pont bascule à plusieurs niveaux a été installée, WIM à grande vitesse – 2 mobiles - 1 fixe, - 1 contrôleur de trafic et des caméras de vidéosurveillance informatisées.

Graphique 2: Temps de passage moyen au pont-bascule de Mariakani (en heures)



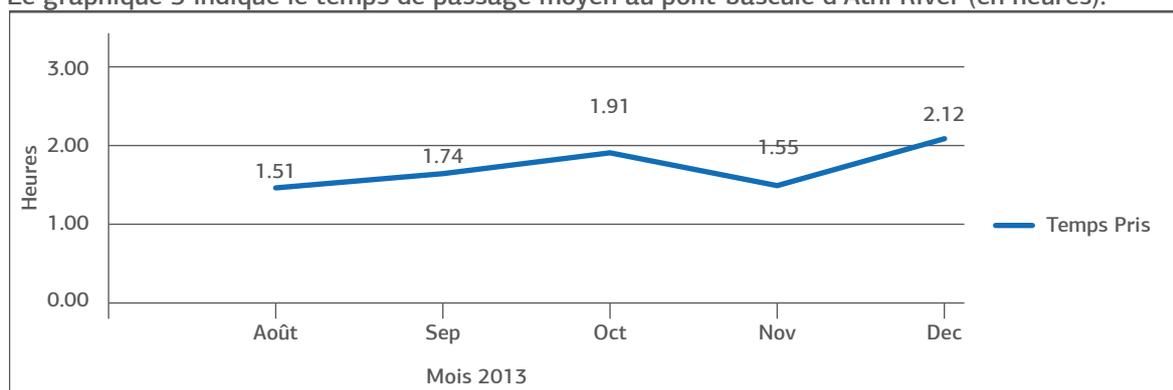
Enquête routière, Août 2013 - Jan 2014)

Le graphique 2 ci-dessus nous donne des valeurs qui se situent dans la fourchette de 0,58 et 1,50 heure. Ce qui représente une baisse significative par rapport à l'enquête précédente (avril-septembre) qui indiquait un chiffre compris entre 1,1 et 2,4 heures.

Durant le mois d'octobre, le WIM était en cours d'installation et dans sa phase de pilotage. La hausse soudaine des chiffres de cette période est sans doute due à la configuration et aux réglages. La mise en œuvre complète de WIM devrait se traduire par une réduction du temps de traversée.

Le pont-bascule d’Athi-River est aussi géré par une entité privée et il présente les caractéristiques suivantes : une bascule de plusieurs niveaux, WIM à grande vitesse – 1 fixe - 1 mobile, - 1 contrôleur de trafic et des caméras de vidéosurveillance informatisées.

Le graphique 3 indique le temps de passage moyen au pont-bascule d’Athi River (en heures).

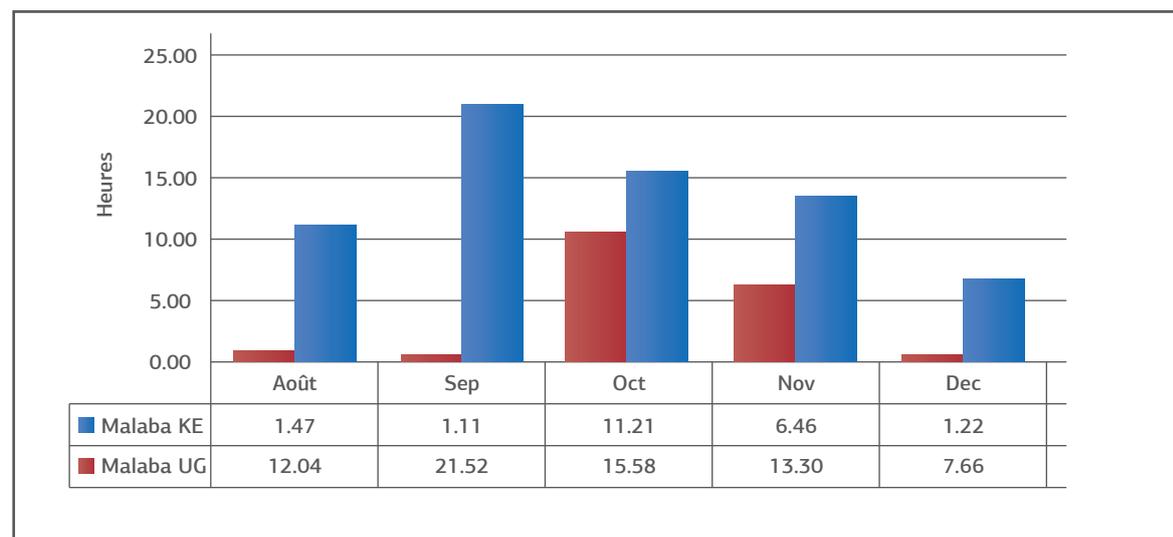


(Enquête routière, août 2013 - Jan 2014)

Le temps de traversée du pont-bascule se situe entre 1,51 et 2,12 heures. Cela représente une certaine amélioration par rapport à la dernière enquête qui indiquait des résultats compris entre 2,5 et 8,4 heures.

Le tableau ci-dessous indique le temps de passage de la frontière à Malaba, qui est le poste frontière le plus fréquenté le long du Corridor Nord.

Graphique 4: Durée de la traversée au poste frontière de Malaba



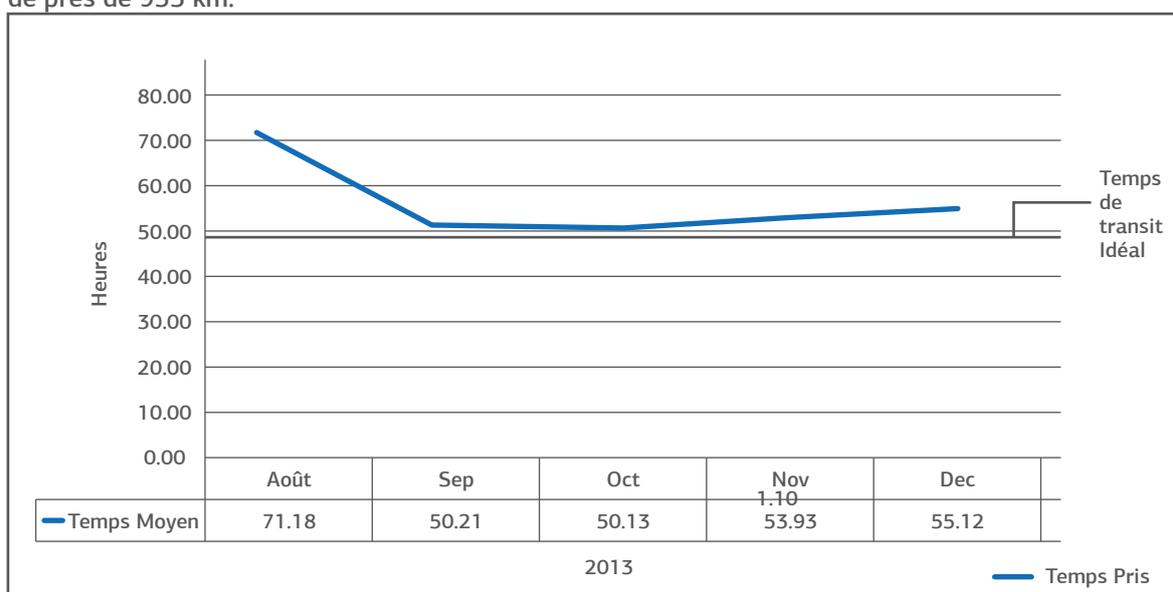
(Enquête routière, Août 2013 - Jan 2014)

Les camions passent plus de temps du côté ougandais de la frontière. Toutefois, durant le mois de décembre, le temps de passage a été réduit, aussi bien pour le côté ougandais que pour le côté kenyan de la frontière de Malaba, respectivement à 1,22 heures et 7,66 heures.

Le temps d'attente moyen pour les camions du côté ougandais a été réduit durant la période de l'enquête, passant de 31,58 heures durant l'enquête précédente (avril à août), à 14,02 heures dans l'enquête en cours.

La mise en œuvre du territoire douanier unique devrait permettre de réduire encore davantage le temps de passage aux postes frontières.

Le graphique 5 ci-dessous indique le temps de transit entre Mombasa et Malaba, sur une distance de près de 933 km.



(Enquête routière, Août 2013 - Jan 2014)

Le temps de transit sur le territoire kényan était le plus élevé en août 2013 (74,48 heures) mais il a baissé entre septembre et décembre jusqu'à atteindre une moyenne de 50 à 56 heures.



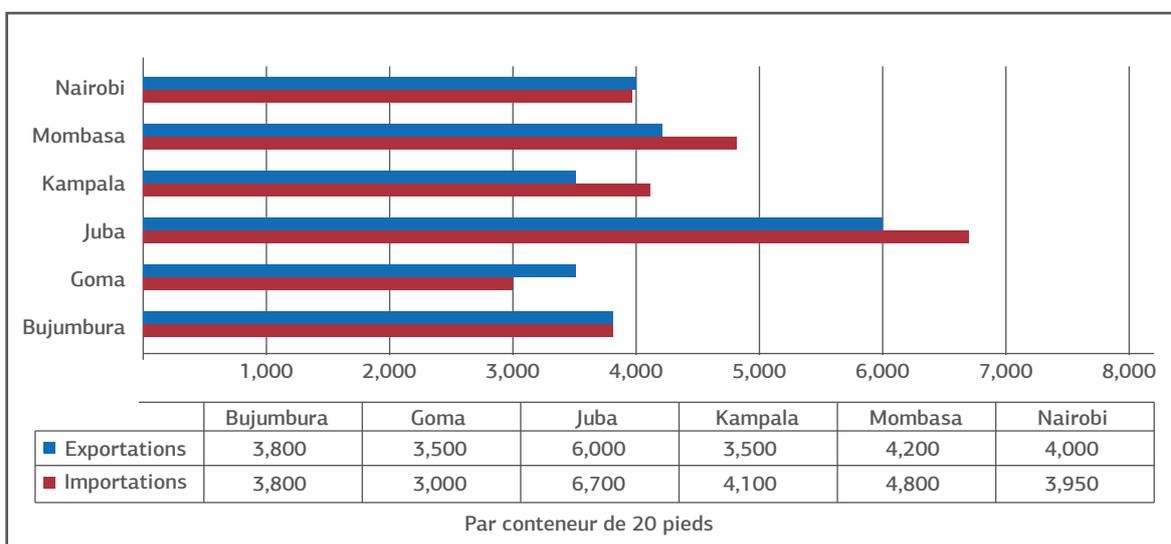
3.2 Coût et tarifs des transports

Le coût du transport est le montant que le transporteur exige pour fournir ses services de transport. Le coût est déterminé par des frais fixes (infrastructures) et des frais variables (de fonctionnement) en fonction de divers paramètres relatifs notamment à l'emplacement, aux infrastructures, aux barrières administratives, à l'énergie et à la façon dont le fret est transporté. Quant aux tarifs, ils représentent le prix des prestations de transport payé par les propriétaires de la cargaison ou par les utilisateurs. Les tarifs peuvent ne pas refléter nécessairement le coût réel de transport car il est négocié pour déplacer une unité de fret entre différents endroits. Les tarifs sont soumis à une pression concurrentielle et sont généralement ajustés en fonction de la demande, de l'offre et de la valeur de la marchandise. La manière dont le coût du transport est fixé dépasse le cadre du présent rapport qui présente plutôt les tarifs pratiqués par les différents transporteurs de la région.

Dans cette section, il est question de présenter des différents tarifs pratiqués par les transporteurs entre certaines villes du Corridor ainsi que le nombre de voyages aller-retour effectués par mois. Les chiffres serviront de référence pour le suivi ultérieur. Il est à espérer que grâce aux diverses initiatives du Corridor tels que les efforts en cours dans la lutte contre les goulots d'étranglement le long du Corridor et l'amélioration de l'infrastructure, les camions pourront effectuer davantage de voyages aller-retour et réduire les tarifs en conséquence.

3.2.1 Tarifs de transport à partir et en direction de Kigali

Graphique 6: Tarifs de transport des importations et des exportations (en US\$) pour Kigali, RWANDA



(RTDA, Rwanda, Fév 2014)

Tableau 12: Nombre de voyages aller-retour effectués par les camionneurs au Rwanda

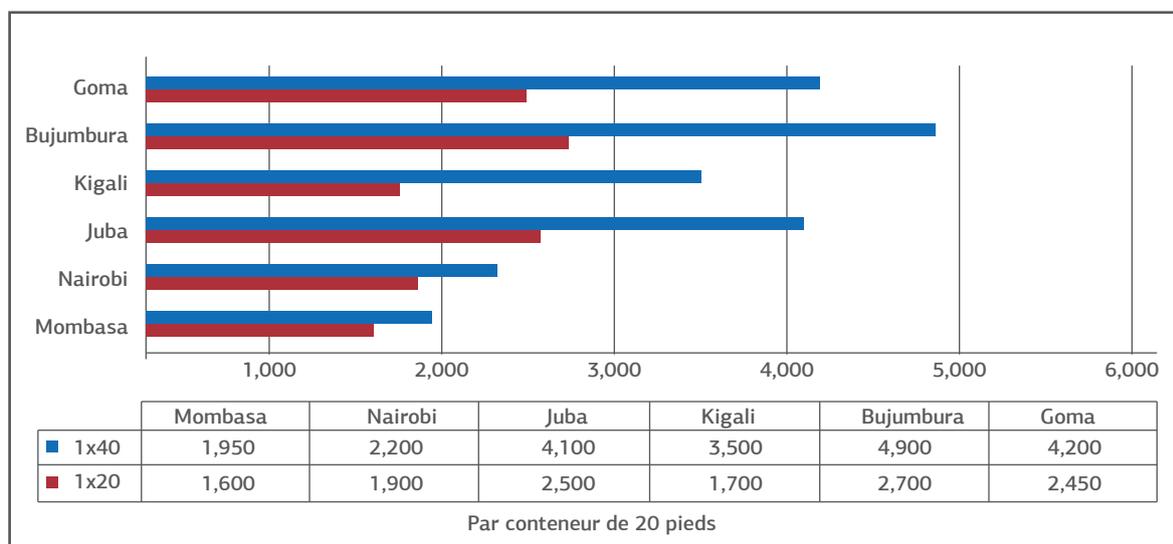
Point de départ	Destination	Voyages aller-retour par mois
Kigali	Mombasa	1
	Nairobi	1
	Juba	1
	Kampala	2
	Bujumbura	2
	Goma	1

(ATAR, Rwanda, Fév 2014).

Durant la mission de consultation, l'un des transporteurs a attribué le nombre de voyages aller-retour entre Kigali et Goma à la nature des cargaisons embarquées à partir de l'Est de la RDC qui consistent essentiellement en minerais et qui exigent une manutention et des procédures spéciales.

3.2.2 Tarifs à partir et en direction de Kampala

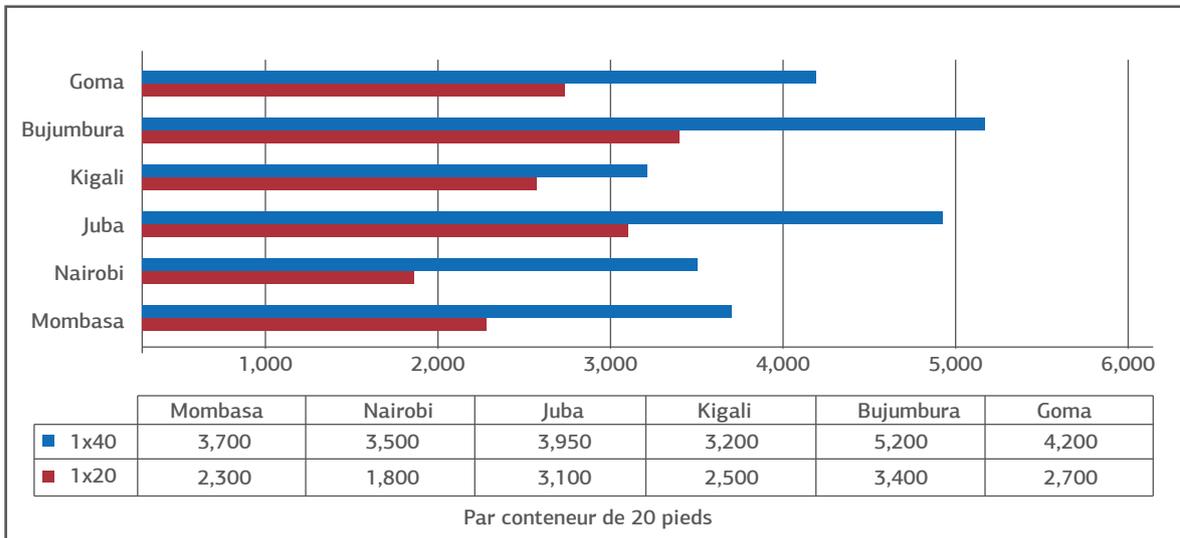
Graphique 7: Tarif de transport à l'exportation (\$EU) à partir de Kampala, UG



(Uganda Freight Forwarders Association, Fév 2014)

Le graphique 6 indique les tarifs de transport à partir de Mombasa, Nairobi, Juba, Kigali, Nairobi, Bujumbura et de Goma à Kampala.

Graphique 8: Tarif de transport à l'importation (\$EU) vers Kampala, UG



(UFFA, Fév 2014)

Le graphique 6 indique les tarifs de transport à partir de Mombasa, Nairobi, Juba, Kigali, Nairobi, Bujumbura et de Goma à Kampala.

Tableau 13: Nombre d'aller-retour effectués par les camionneurs d'Ouganda

Point de départ	Destination	Voyage aller-retour par mois
Kampala	Mombasa	3
	Nairobi	3
	Juba	3
	Kigali	4
	Bujumbura	2
	Goma	3

(UFFA, Fév 2014)

3.2.3 Tarifs de transport à partir et en direction de Bujumbura

Tableau 14: Tarifs de transport (\$EU) par tonne, de Bujumbura vers diverses destinations

Point de départ	Destination	Avril 2013	Février 2014
Bujumbura	Nairobi	160	130
	Mombasa	180	160
	Kampala	140	100
	Goma	70	80
	Kigali	50	60

(Association des Transporteurs du Burundi Transporters, Fév 2014)

Tableau 15: Tarif des transports à l'importation (\$EU) vers Bujumbura par tonne

Point de départ	Destination	Nov, 2012	Avr, 2013	Fév, 2014
Nairobi	Bujumbura	200	180	200
Mombasa		235	220	220
Kampala		160	140	160
Goma		70	100	
Kigali		50	50	80

(ATB, Fév 2014)

Tableau 16: Nombre de voyages aller-retour effectués par les camionneurs du Burundi

Point de départ	Destination	Nombre de voyages aller-retour par mois
Bujumbura	Nairobi	1
	Juba	0
	Kampala	2
	Mombasa	1
	Goma	2
	Kigali	3

(Association des transporteurs du Burundi, Fév 2014)

De manière générale, l'on constate une légère baisse des tarifs pratiqués pour le transport au Burundi par rapport à l'année précédente. La distance affecte les coûts de transport et par conséquent, les tarifs de transport. La distance entre le Port de Mombasa et la ville de Bujumbura au Burundi est 1961 km. En utilisant l'itinéraire Mombasa via Taita Taveta, en passant par la Tanzanie vers le Burundi, la distance serait réduite de 400 km. Ce qui permettrait de réduire considérablement les coûts.

3.2.4 Tarifs de transport à partir et à direction de la RDC

Le tableau 17 ci-dessous indique les tarifs pratiqués par les transporteurs de la RDC.

Table 17: Taux de transport vers et à partir de certaines villes d'Orient RDC.

Point de départ	Destination	Tarif(USD)
Mombasa	Bunia	7000
Mombasa	Lubero	7000
Mombasa	Butembo	7000
Lubero	Mombasa	3500
Bunia	Mombasa	3500

(FEC, 2014)

3.2.5 Tarif Indicatif du prix de Transport par Km

Le tableau 18 ci-dessous montre les prix par km et par conteneur de 20 ou 40 pieds chargé par les transporteurs du Rwanda.

Tableau 18: Prix de Transport en direction ou en provenance de Kigali au Rwanda

En Provenance	Vers	Distance (Kms)	Prix par KM par 20'/40' (US\$)
Kigali	Bujumbura	279	13.62
Kigali	Goma	158	22.15
Kigali	Juba	1162	5.16
Kigali	Kampala	513	6.82
Kigali	Mombasa	1682	2.50
Kigali	Nairobi	1201	3.33
Bujumbura	Kigali	279	13.62
Goma	Kigali	158	18.99
Juba	Kigali	1162	5.77
Kampala	Kigali	513	7.99
Mombasa	Kigali	1682	2.85
Nairobi	Kigali	1201	3.29

Le prix par km et par conteneur de 20/40 pieds varie entre 2,50 et 22,15 dollars Américains respectivement pour les trajets de Kigali vers Mombasa et de Kigali vers Goma/DRC.

Le tableau 19 ci-dessous montre quant à lui, le prix par km de 20 pieds -et de 40 pieds chargés par des transports en Ouganda.

Tableau 19 : Prix de Transport en direction ou en provenance de Kampala en Ouganda

En provenance	Vers	Distance	Prix Par KM par 20' (US\$)	Prix par KM et par 40' (US\$)
Kampala	Mombasa	1169	1.37	1.67
Kampala	Nairobi	688	2.76	3.20
Kampala	Juba	649	3.85	6.32
Kampala	Kigali	513	3.31	6.82
Kampala	Bujumbura	792	3.41	6.19
Kampala	Goma	669	3.66	6.28
Mombasa	Kampala	1169	1.97	3.17
Nairobi	Kampala	688	2.62	5.09
Juba	Kampala	649	4.78	6.09
Kigali	Kampala	513	4.87	6.24
Bujumbura	Kampala	792	4.29	6.57
Goma	Kampala	669	4.04	6.28

A partir de/Vers Kampala, le prix par km et par conteneur de 20 pieds varie entre 1.37 US\$ (Kampala-Mombasa) et 4.87 US\$ (Kigali-Kampala) et entre 1.67 US\$ (Kampala-Mombasa) et 6.82 US\$ (Kampala – Kigali) pour un conteneur de 40 pieds.

Le tableau 20 que nous reprenons ci-dessous reprend le prix par km et par conteneur de 20' ou de 40' pieds chargé par des transporteurs de la RDC.

Table 20 : Prix de Transport en direction ou en provenance de Mombasa (Kenya), Bunia et Butembo à l'Est de la RDC

En provenance de	Vers	Distance	Prix par KM Et par 20'/40' (US\$)
Mombasa	Bunia	1666	4.20
Mombasa	Butembo	1746	4.01
Bunia	Mombasa	1666	2.10
Goma	Kigali	158	18.99

Pour déplacer un conteneur de 20 ou 40 pieds, le prix varie approximativement de 2.10 US\$ (Bunia -Mombasa) et à 18.99 US\$ (Goma-Kigali) par km.

3.3 Résultats provenant de sources électroniques de données

Cette section présente des résultats issus de certaines données provenant de sources électroniques comme les systèmes douaniers des États Membres, les systèmes de gestion des ponts-basculés ou des données obtenues à partir des Autorités routières ou portuaires.

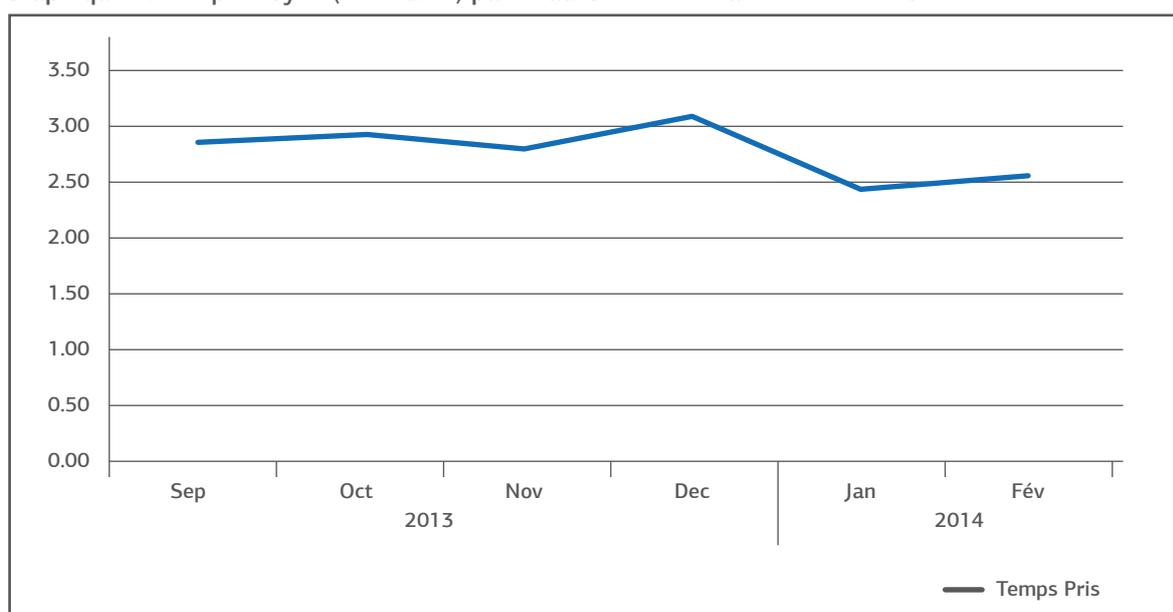
3.3.1 Transit time and Delays

Le prix d'un service de transport comprend les coûts en termes de temps et de coûts liés aux inefficacités comme les retards imprévus enregistrés au sein des différents nœuds de transit. Il s'agit là d'une considération importante, car elle est associée à l'aspect «service» du transport. On estime que le total des coûts indirects (cachés) par jour de retard s'élève à 384,4 dollars EU pour un camion chargé le long du Corridor Nord.

3.3.1.1 Temps moyen au Centre de traitement des documents

Le dédouanement au Centre de traitement consiste à l'enregistrement des données par KRA. Cet indicateur indique le temps qui fait partie de la durée totale du séjour au Port. Le tableau 17 ci-dessous montre comment varie le temps de dédouanement au Centre de traitement des documents (Nairobi).

Graphique 9: Temps moyen (en heures) passé au Centre de traitement des données



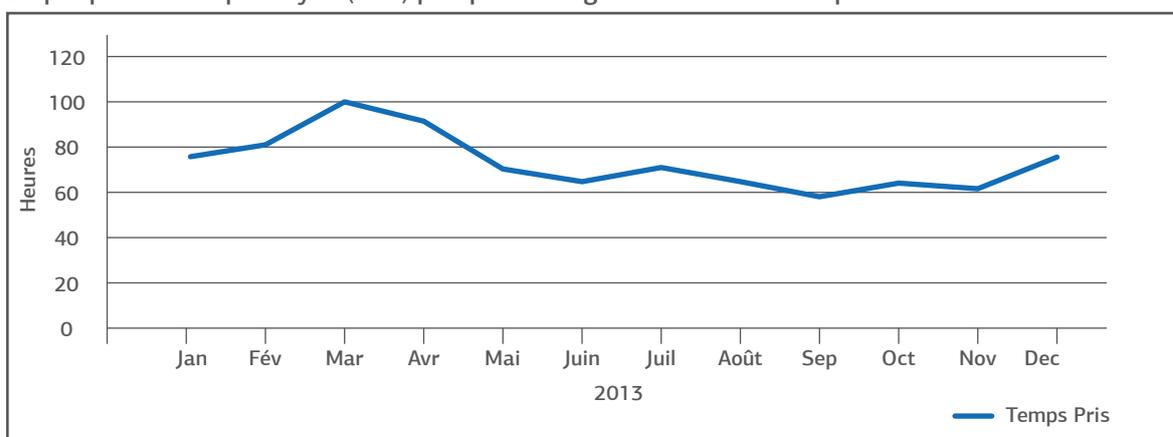
(KRA, Sep 2013 - Fév 2014)

Le temps moyen de traitement des documents était de moins de trois heures sauf en décembre 2013.

3.3.1.2 Temps passé par les cargaisons au Port avant enlèvement après dédouanement

Le temps d'attente pour les importateurs avant l'enlèvement de leurs marchandises après autorisation par les services de douanes.

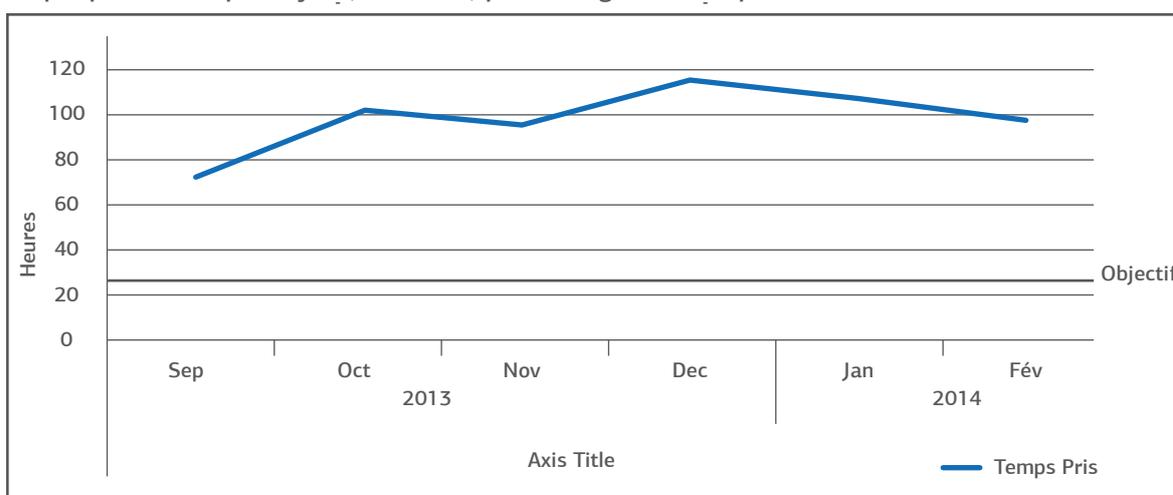
Graphique 10: Temps moyen (Hrs.) pris par la cargaison dans le Port après mainlevée douanière



(KRA, Jan – Déc 2014)

En mars 2013, il fallait près de 100 heures aux transporteurs pour enlever leurs marchandises du port après dédouanement. Actuellement, ce temps varie entre 60 et 90 heures.

Graphique 11: Temps moyen (en heures) passé au guichet unique



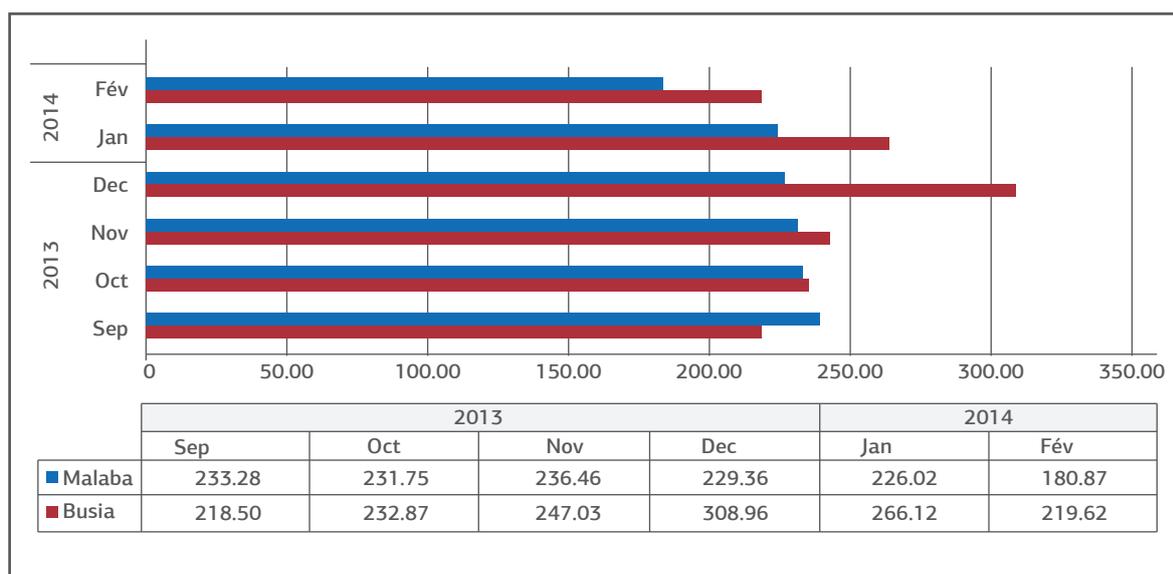
(KRA, Sep 2013 - Fév 2014)

La tendance indique une augmentation générale du temps passé au guichet unique. Toutefois, on a observé une légère baisse depuis deux mois.

3.3.1.3 Temps de transit au Kenya

Mesure le temps qui s'écoule entre le moment où la cargaison est enlevée du Port de Mombasa jusqu'au moment où le certificat d'exportation est délivré après la traversée du poste frontière (Malaba ou Busia).

Graphique 12 : Temps moyen de transit (en heures) au Kenya



(KRA, Sep 2013 - Fév 2014)

Le temps de transit était plus long entre les mois de décembre 2013 et en janvier 2014.

3.3.1.4 Données des douanes comparées aux données GPS.

Tableau 20: Comparaison des données fournies par les Douanes avec celles des relevés GPS sur les routes pour le temps de transit (en heures) (via Malaba)

Le tableau ci-dessous indique de manière comparée le temps de transit moyen selon les douanes et selon les données GPS. Le kit GPS est allumé lorsque le camion entame son voyage et dans la plupart des cas, le départ intervient plusieurs jours après l'autorisation d'enlèvement de la douane.

Tableau 21 : Comparison of the GPS and Customs Electronic Data (Hrs.)

Mois	GPS	Douanes	Différence
Sep, 2013	50.21	233.28	183.07
Oct, 2013	50.13	231.75	181.62
Nov, 2013	53.93	236.46	182.54
Déc, 2013	55.12	229.36	174.24

(KRA et relevés GPS sur les routes, (sep 2013 - déc 2013)

Les données collectées lors de l'enquête routière à partir des dispositifs GPS mesurent le temps qui s'écoule à partir du moment où le camion quitte effectivement Mombasa jusqu'au moment où le camion passe la frontière ; alors que les données tirées des systèmes électroniques douaniers mesurent le temps qui se passe à partir du moment où la douane libère la marchandise dans son système et le moment où la marchandise est saisie dans le même système comme ayant passé la frontière de sortie par le Douanier de la place. Il convient de rappeler que le temps qui s'écoule après la main levée douanière (voir 5.3.1.2) est de plus de 60 heures en moyenne et celui-ci fait partie du temps de transit selon les données des douanes. Il tombe sous la responsabilité du secteur privé notamment les transporteurs qui prennent trop de temps avant de récupérer la marchandise au Port et commencer effectivement le voyage.

L'écart entre les délais de transit enregistrés par les deux systèmes utilisés (GPS et Douaniers) est d'environ 180 heures. Ce qui équivaut en moyenne à sept jours. Plusieurs raisons ont été avancées à ce sujet : les transporteurs sont obligés d'évacuer la marchandise du Port suite à la période de grâce qui est limitée ; ensuite ils passent dans leurs entrepôts apprêter leurs camions, effectuer les dernières réparations et chercher des fonds nécessaires pour le long voyage. Certains transporteurs ont rapportés que ceci peut prendre même des jours en cas d'insuffisance des moyens financiers. Il convient de chercher des voies et moyens susceptibles d'améliorer le nombre de rotations qu'un camion peut faire par mois.

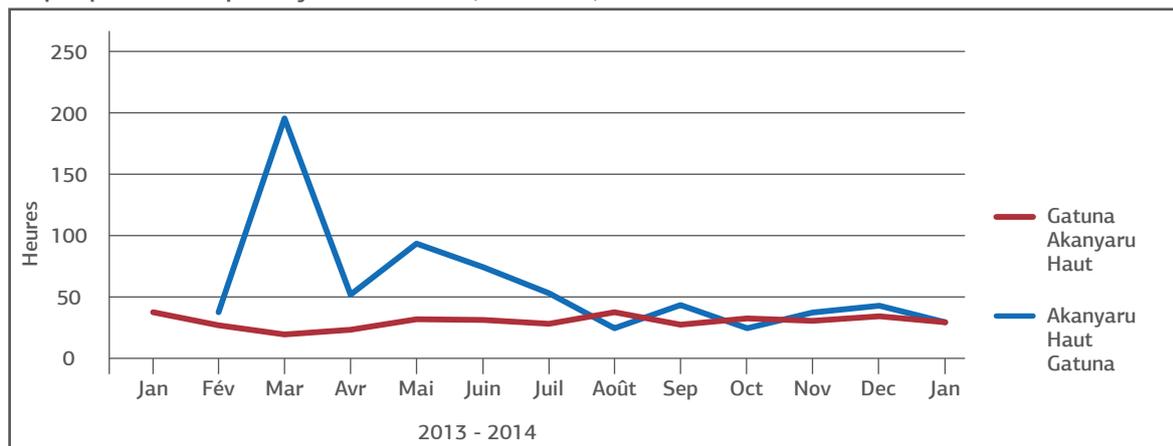
L'autre cause de délai se fait remarquer quand le transporteur doit d'abord faire peser la marchandise au pont bascule privé de Mikindani (à Mombasa) afin de vérifier s'il ne dépasse pas le poids autorisé par essieu en vue de prévenir les problèmes éventuels à Mariakani et autres ponts bascules de la région.

Enfin, comme les garanties douanières ne sont pas automatiquement supprimées à la sortie des marchandises dans toutes les frontières, des temps de retards additionnels peuvent être enregistrés en attendant que les garanties soient supprimées dans le système surtout en cas de pannes techniques.

3.3.1.5 Temps de transit au Rwanda

Le graphique 8 ci-après indique le temps de transit au Rwanda, à partir de Gatuna jusqu'à Akanyaru-Haut et vice versa.

Graphique 13: Temps moyen de transit (en heures) au Rwanda



(RRA, de Janvier 2013 à Janvier 2014)

Il faut compter 28 à 32 heures pour parcourir le trajet qui se situe entre Gatuna et Akanyaru-Haut.

3.3.1.6 Temps d'attente des conteneurs au Port de Mombasa

Ces données mesurent, en moyenne, le temps d'attente des conteneurs au Port à partir du moment où ils sont débarqués des navires et le moment où ils quittent le Port de Mombasa.

Ces données mesurent, en moyenne, le temps d'attente des conteneurs au Port à partir du moment où ils sont débarqués des navires et le moment où ils quittent le Port de Mombasa.

Graphique 14: Temps d'attente moyen au Port (en heures)



(KPA, Sep 2013 - Fév 2014)

Kenya Ports Authority s'est fixé comme objectif d'atteindre un temps d'attente moyen de 72 heures d'ici l'an 2017..

Le temps d'attente en février 2014 était de 84,08 heures. Tous les efforts doivent viser à réduire le temps d'attente jusqu'à 72 heures d'ici 2017.

3.3.2 Volume et Capacité

3.3.2.1 Mouvement des cargaisons au Port de Mombasa

Les projections de volume fournissent les informations nécessaires aux investissements dans les installations de stockage et pour l'expansion de l'infrastructure portuaire. Le tableau 11 ci-dessous indique les importations par type de cargaison au Port de Mombasa. Le taux de conteneurisation a légèrement augmenté, passant à 35 % contre 28% en 2009. Grâce à la conteneurisation, le type de produit transporté intervient peu dans le coût de transport puisque les taux sont fixés par conteneur. Le transport conteneurisé se traduit par une réduction significative des taux de transport de fret dans le monde entier.

Tableau 22: Importations au Port de Mombasa (en tonnes) par type de cargaison

Année	Cargaison en conteneur	En vrac	Divers	Carburants et huiles	Huile végétale	Total	Taux de conteneurisation %
2009	4,821,080	4,640,676	1,351,327	5,723,478	707,990	17,244,552	28
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
2013	6,979,688	4,912,935	1,666,954	5,699,533	816,552	20,075,662	34.8

(KPA, Jan - Déc 2013)

3.3.2.2 Volume des importations et des exportations au Port de Mombasa

Les déséquilibres entre les importations et les exportations ont un impact sur les coûts de transport. Pour le transport par conteneurs, les déséquilibres commerciaux signifient le déplacement de conteneurs vides qui doit être pris en compte dans les coûts de transport. Le tableau ci-dessous indique le total des importations et des exportations qui transitent par le Port de Mombasa.

Tableau 23: Comparaison des mouvements à l'importation et à l'exportation des au Port de Mombasa

Année	Importations	Exportations	Total
2009	17,244,551.52	1,885,652.04	19,130,203.56
2010	15,594,435.44	1,899,201.23	17,493,636.67
2011	17,736,273.83	2,166,478.46	19,902,752.29
2012	19,532,302.36	2,140,760.41	21,673,062.77
2013	20,075,662.14	2,230,305.38	22,305,967.52

(KPA, Jan - Déc 2013)

Total imports through Mombasa port was about 20.08 million tonnes for the year, 2013 while the total exports Le total des importations à travers le Port de Mombasa s'est élevé à près de 20,08 millions de tonnes en 2013 tandis que les exportations totales ont été de 2,23 millions de tonnes durant la même période. Ceci indique que la région est un importateur net et c'est aussi un facteur qui rend la région très peu compétitive par rapport aux autres marchés et aux autres économies au Monde.

Entre les années 2009 et 2013 les importations et exportations ont augmentées respectivement de 16,42 % et 18,28 %. Le mouvement total a augmenté de près de 17 %. Les données révèlent des écarts importants entre les sens de transport le long du Corridor Nord. La balance commerciale est très négative (plus d'importations que d'exportations). Ce qui fait que les coûts de transport pour les importations ont tendance à être plus élevés que pour les exportations, étant donné qu'il n'y a pas de cargo au retour.

Tableau 24: Importations mensuelles des États Membres à travers le Port de Mombasa

Mois/2013	Burundi	DRC	Kenya	Rwanda	S Sudan	Uganda
Janvier	28	38,592	1,328,798	16,418	15,237	340,655
Février	60	35,418	1,028,421	18,501	20,124	234,387
Mars	1,198	43,139	909,666	12,314	22,121	367,123
Avril	20,268	44,964	1,271,868	11,428	23,700	346,370
Mai	255	44,920	1,156,164	12,912	27,817	395,979
Juin	253	48,246	922,966	17,742	31,524	415,455
Juillet	20,207	47,525	1,205,052	16,285	29,429	354,191
Août	729	44,844	1,357,945	14,493	30,691	449,892
Septembre	765	37,257	1,118,760	23,847	34,223	360,328
Octobre	866	36,974	1,334,407	21,903	33,765	527,893
Novembre	20,835	37,575	1,194,595	34,709	60,708	433,706
Décembre	761	31,913	1,029,266	22,580	34,767	273,596
Total	66,226	491,368	13,857,907	223,131	364,107	4,499,577

(KPA, Jan - Déc 2013)

Le faible volume à destination du Burundi, ajouté au fait que moins de transporteurs opérant à partir de ce Pays utilisent le Corridor Nord signifie que les coûts de transport restent élevés. Des voies et moyens pour encourager l'utilisation du Corridor par le Burundi devrait être explorés.

Tableau 25: Part des importations qui transitent par le port de Mombasa

Pays	Total	%
Kenya	13,857,907	69.03
Ouganda	4,499,577	22.41
RDC	491,368	2.45
Soudan du Sud	364,107	1.81
Autres	362,801	1.81
Rwanda	223,131	1.11
Tanzanie	180,141	0.9
Burundi	66,226	0.33
Somalie	30,405	0.15

(KPA, Jan - Déc 2013)

3.3.3 Productivité et efficacité

Indicateurs de pesage

Cette section présente le trafic aux ponts-basculés et les charges par véhicule sur la base des limites de charge en vigueur au sein des Pays de l'Afrique de l'Est (CAE).

3.3.3.1 Trafic aux ponts-basculés en Ouganda

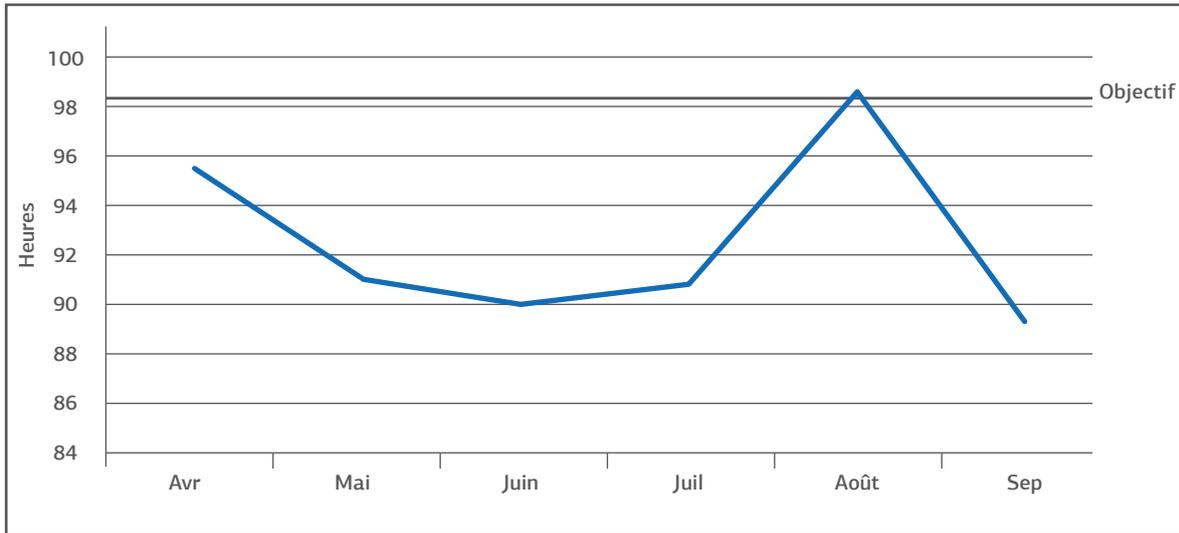
Tableau 26: Trafic pesé aux ponts-basculés

Weighbridge	2013										2014
	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	Jan	
Busia	4210	3377	3545	3759	4161	1167					
Busitema	901	5544	753		910		6292	5327	6474	3578	
Kasese	198	211	161	113	273	350	386	425	281		
Luwero	1461	1922	1537	1635	1581	804	721	1362	1097		
Magamaga	8585	11038	11292	3352			3653	9977	8346	945	
Mbale	916	1133	1582	1466	1061	109	728	1568	1578	1291	
Mbarara	868	2154	2257	1937	1898	2166	2508	1814	866		

(UNRA, Avr 2013 - Jan 2014)

Sur le territoire Ougandais, les ponts basculés de Busitema et Magamaga ont enregistré des moyennes de trafic les plus élevés si l'on compare les données de la période allant du mois d'Avril 2013 au mois de Janvier 2014. Les ponts-basculés qui ont un trafic supérieur devraient penser à installer les systèmes de pesée rapide des véhicules mouvement (HSWM) afin de pouvoir gérer le flux du trafic toujours croissant et éviter toute congestion possible.

Graphique 15. Taux de conformité du trafic pesé

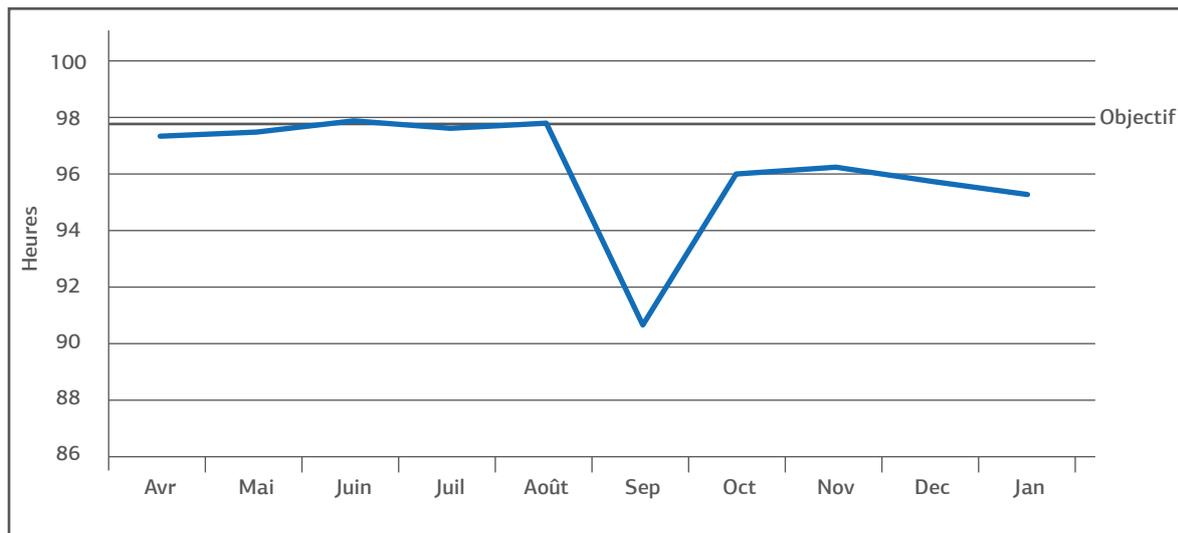


UNRA, Apr 2013 - Jan 2014)

3.3.3.2 Niveaux de conformité pour le trafic pesé aux ponts-bascules en Ouganda

Les niveaux de conformité ne sont pas constants ; à l'exception du mois d'août, la conformité à Busia était en dessous de l'objectif de 97%.

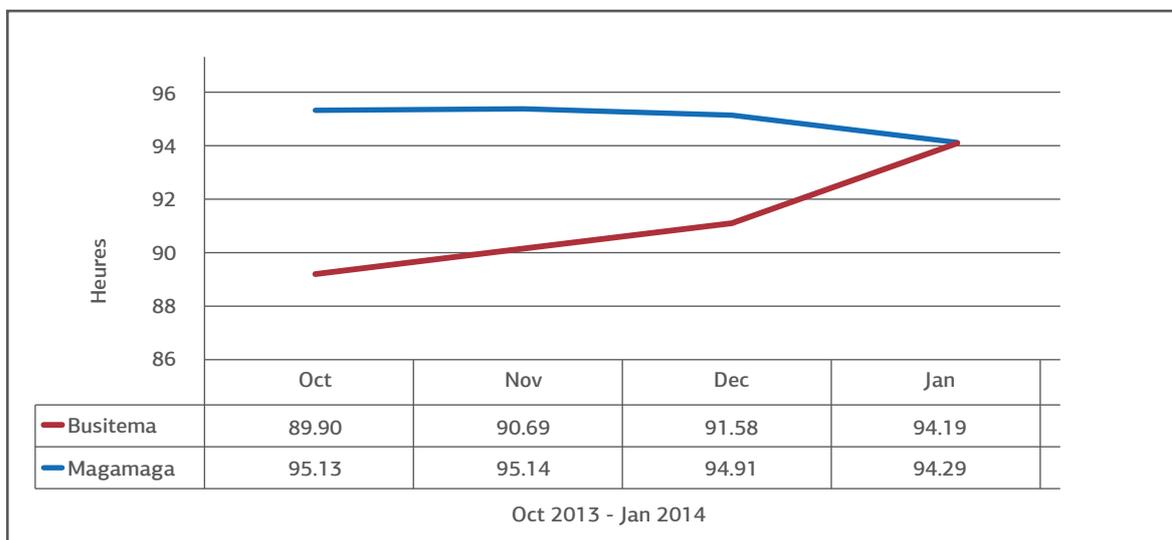
Graphique 16: Conformité du trafic pesé au niveau du pont-basculé de Mbale



(UNRA, avril 2013 –janvier 2014)

La conformité aux normes a considérablement chuté en septembre 2013. Le taux de conformité à Busia est inférieur à celui de Mbale, qui varie entre 95 et 98 %.

Graphique 17: Conformité du trafic pesé aux ponts bascules de Busitema et Magamaga



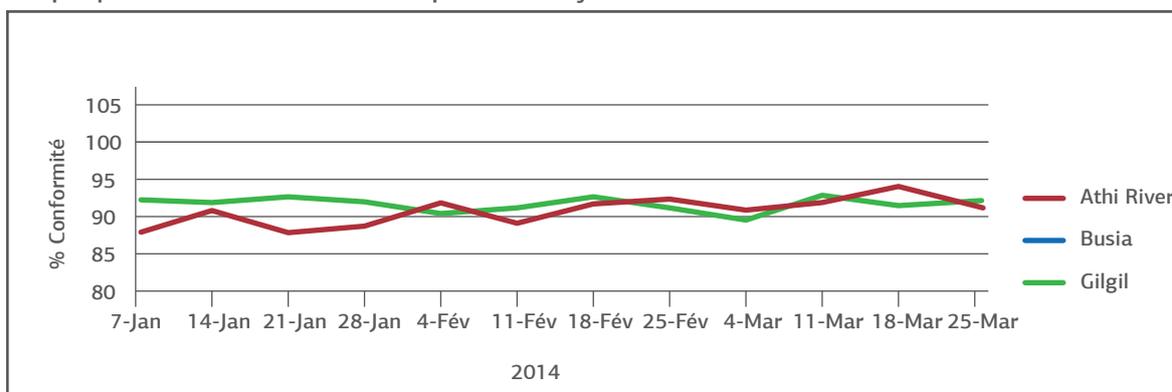
(UNRA, avril 2013-janvier 2014)

La tendance indique une augmentation de la conformité au pont-bascule à Busitema, tandis qu'à Magamaga, la conformité est en baisse. Celle-ci reste inférieure au taux de référence de 97 %.

3.3.3.3 Niveaux de conformité du trafic pesé au Kenya

Les graphiques 15 et 16 ci-après indiquent les niveaux de conformité aux ponts-bascales d'Athi River, Busia, Gilgil ainsi que Mariakani

Graphique 18: Conformité du trafic pesé au Kenya.

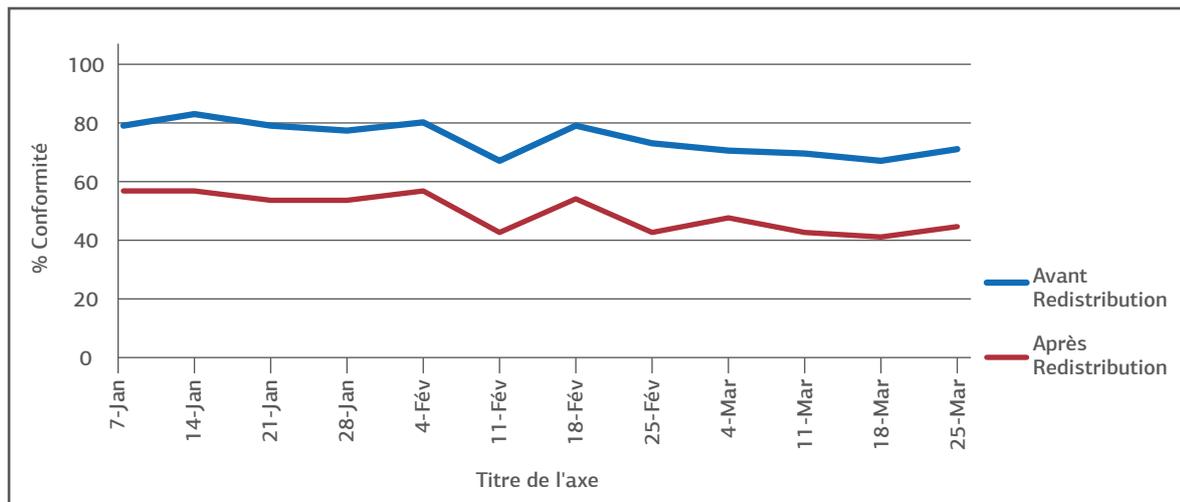


(KeNHA, 2014)

Le niveau de conformité aux normes est plus élevé à Busia qu'à Athi River et Gilgil, dont les niveaux de conformité sont en dessous du taux de référence de 97%. L'accent devrait être mis sur une campagne en faveur du respect volontaire des niveaux de conformité.

Graphique 19: Conformité avec les limites de poids aux ponts-basculés du Kenya

Le niveau de conformité au pont-basculé de Mariakani est basé uniquement sur le trafic pesé. Depuis l'introduction complète de la pesée à grande vitesse, la pesée des camions sur les bascules fixes ne concerne que les véhicules qui ne passent pas la limite fixée lors de la pesée en mouvement ou ceux qui semblent suspects.



(KeNHA , 2014)

La différence entre la conformité aux normes avant et après redistribution semble être constante et le taux diminue légèrement avec le temps. Un bon ciblage des véhicules à peser sur la bascule fixe aurait pour effet de réduire cette différence.



4. QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

L'efficacité et la capacité des modes de transport ont un impact direct sur les coûts de transport. Des infrastructures inadéquates se traduisent par des coûts de transport plus élevés et des retards dont les conséquences économiques sont négatives.

Un système de transport plus fiable permet davantage de mouvements et donc des coûts de transport plus faibles.

Le Corridor Nord est un système de transport multimodal qui fait intervenir des oléoducs, de voies ferroviaires, le transport routier et le transport par voies navigables intérieures. Près de 95% des marchandises en provenance du Port de Mombasa sont acheminés par le réseau routier, ce qui met à dure épreuve la capacité des routes existantes. La construction d'un chemin de fer à écartement standard devrait absorber un pourcentage considérable des cargaisons transportées actuellement par route. Lorsqu'il est bien géré, le chemin de fer est considéré comme étant plus économique, plus efficace et plus respectueux de l'environnement par rapport au transport routier. Ce qui devrait réduire le coût des activités commerciales dans la région.

L'un des projets prioritaires prévus dans le Plan directeur de l'infrastructure est la mise en place de postes frontières à guichet uniques (OSBP) le long du Corridor Nord. L'achèvement des travaux pour tous les postes frontières devrait réduire considérablement le temps de passage de la frontière.

Le réseau routier concerné le long du Corridor Nord est de près de 9.840 km. Le Corridor est important pour le développement socio-économique des États Membres qui sont le Burundi, la RDC, le Kenya, le Soudan du Sud et l'Ouganda.

Les tableaux 27 à 31 montrent la qualité de certains tronçons du Corridor Nord à travers le Kenya, l'Ouganda, la RDC, le Rwanda et le Burundi.

Tableau 27: État des routes au Kenya (km)

L'ensemble du réseau routier du Corridor Nord au Kenya est asphalté. L'état indiqué concerne donc des tronçons asphaltés.

TRONÇON	Longueur (en Km)	Condition et travaux effectués
Mombasa - Miritini	14	Road condition good. Entretien en cours
Miritini – Maji ya Chumvi	35	En Réfection.
Bachuma Gate - Voi	50	Condition moyenne. Entretien en cours.
Voi – Mtito Andei	93	Bon état. Entretien en cours.
Mtito Andei – Sultan Hamud	123	Bon état. Entretien de routine.
Sultan Hamud – Nairobi	90	Réfection sur 12KM de voie double.
Athi River – Rironi	54	Le tronçon de 36 km entre Athi River et Uthiru est dans un état moyen, tandis que le tronçon de 18 km entre Kinoo et Rironi est en mauvais état.
Rironi - Kimende	20	Entretien en cours.
Lanet – Njoro Turnoff	16Km Dual	Bon état
Njoro Turnoff - Timboroa	84	in Bon état
Timboroa – Eldoret	73	Réfection en cours
Eldoret – Webuye	59	Réfection en cours
Webuye – Malaba	61	Réfection en cours
Mau Summit – Kericho	57	Réfection en cours
Kericho – Nyamasaria	76	Réfection en cours
Nyamasaria – Kisumu - Kisian	25 Km (Dual)	Travaux de construction en cours. La construction du périphérique sud de Kisumu devrait réduire le trafic traversant la ville.
Kisian – Sidindi – Busia	100	La route est dans un état moyen. Entretien en cours
TOTAL	1,030 Km	

(KeNHA, 2014)

Tableau 28: État des routes en Ouganda (km)

La majorité des routes du Corridor Nord en Ouganda sont asphaltées. Les tronçons qui ne le sont pas sont en cours de réfection ou d'asphaltage. Cet état concerne donc des routes asphaltées.

Tronçon du Projet	Longueur (km)	Planned intervention and Current Status
Malaba-Bugiri/Busia-Namutere	82	Très bon état. Réfection récente
Bugiri - Jinja	72	Très bon état. 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	État moyen. Achats en cours pour la réfection. 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, Réfection récente
Lira - Kamdini	68	Bon état, Reconstruction à un stade avancé stage
Kamdini-Gulu	62	Mauvais état, travaux de réfection viennent tout juste de commencer
Gulu - Atiak	74	Mauvais état, travaux de réfection viennent tout juste de commencer
Atiak - Elegu / Nimule	35	Mauvais état, travaux de réfection viennent tout juste de commencer
Kamdini - Pakwach	118	Très bon état, Réfection récente
Packwach-Nebbi	54	État moyen. Soumissions en cours pour la réfection. En cours d'entretien
Nebbi - Goli	15	État moyen. Stade de préconception pour la réfection. En cours d'entretien
Goli - Vurra	104	État moyen air. Stade de préconception pour la réfection. En cours d'entretien.
Vurra - Arua - Oraba	92	Mauvais état, travaux de réfection viennent tout juste de commencer
Kamdini-Karuma-Kiryandongo	59	Bon état, Reconstruction à un stade avancé
Kiryandongo-Kafu	45	Très bon état, au stade de la conception pour la réfection. Revêtement récent
Kafu Kawempe	166	Bon état, Reconstruction (revêtement) à un stade avancé.
Kampala Northern Bypass Phase 2	21	Très bon état. Réfection récente. Soumissions en cours pour la mise à double voie
Busega-Nsangi-Kamengo-Lukaya	63	Très bon état, Réfection récente
Nsangi-Kamengo-Lukaya-Masaka-Katonga Bridge	51	Bon état, Reconstruction à u stade avancé
Masaka-Mbarara	148	Très bon état, réfection récente
Mbarara Bypass	14	Nouveau tracé en construction
Mbarara-Katuna	150	Bon état, Réfection en cours
Mbarara - Bushenyi - Ishaka	60	Bon état, légers travaux de réfection commencés
Ishaka - Kikorongo - Kasese	108	Bon état. Entretien de routine
Kikorongo - Mpondwe	39	Très Bon état. Entretien de routine
Rukungiri - Ntungamo	57	Bon état. Entretien de routine
Ntungamo-Mirama Hills	78	Bon état. Entretien de routine. Plan détaillés de réfection terminée
LONGUEUR TOTALE	2,179	

(UNRA, 2014)



Tableau 29: Tronçons du Corridor Nord en RD du Congo (Km)

La majeure partie du réseau routier du Corridor Nord en République Démocratique du Congo n'est pas asphaltée. L'état indique donc des routes non revêtues. En RDC, 28% des routes mentionnées étaient en mauvais état, tandis que 1153 Km sur 3541 sont en reconstruction.

Tronçon du Project	Longueur (km)	Intervention prévue et état actuel
Bukavu -Burhale	55	Bon état. En cours d'entretien
Burhale -Shabuda- Kalima	413	En cours d'entretien (HIMO). 118km (29%) in Bon état, 155km (37%) en état moyen et 140km (34%) en mauvais état.
Kalima - Mali	30	Bon état. En cours d'entretien (HIMO)
Mali - Kindu	36	Bon état. En cours de réfection
Mali - Lubutu	318	Actuellement en cours de réfection. 260km (82%) en bon état, 15km (5%) en état moyen et 43km (13%) en mauvais état.
Lubutu - Kisangani	297	En cours de réfection. 275km (93%) en bon état, 9km (3%) in fair condition and 13km (4%) in poor condition.
Bukavu - Kamanyola	52	En cours d'entretien. 4km (8%) en bon état, 30km (58%) en état moyen et 18km (34%) en mauvais état.
Kamanyola - Uvira	86	Bon état. En cours d'entretien
Uvira – Kavimvira (DRC-Burundi border)	7	Réhabilitation presque complète.
Kisangani – Niania - Komanda	650	En cours d'entretien. 210km (32%) en bon état, 190km (29%) en état moyen et 250km (39%) en mauvais état.
Komanda - Luna	65	En cours d'entretien. 7km (11%) en bon état, 20km (31%) en état moyen et 38km (58%) en mauvais état.
Luna - Beni	60	Bon état. En cours d'entretien
Beni - Kasindi	80	En cours de réfection. 69km (86%) en bon état et 11km (14%) en état moyen.
Komanda - Bunia	71	Pas de travaux en cours. 45km (63%) en bon état, 6km (9%) état moyen et 20km (28%) en mauvais état.
Bunia - mahagi	175	Bon état. En cours de réfection

Tronçon du Project	Longueur (km)	Intervention prévue et état actuel
Mahagi – Goli (Uganda Border)	15	Pas de travaux en cours. 8km (29%) en bon état, 54km (11%) en état moyen et 386km (81%) in mauvais état.
Kisangani - Niania		Pas de travaux en cours. 171km (86%) en bon état et 28km (14%) en état moyen.
Niania - Isiro	232	Pas de travaux en cours. 130km (98%) en bon état et 2km (2%) en état moyen.
Isiro - Faradge – Aba (South Sudan Border)	478	État moyen. Pas de travaux en cours.
Beni - Ndoluma	199	En cours d'entretien. 44km (70%) en bon état, 5km (22%) en état moyen et 14km (8%) en mauvais état.
Ndoluma – Rutshuru - Goma	132	1940km (55%) en bon état, 606km (17%) en état moyen et 995km (28%) en mauvais état.
Rutshuru - Bunangana	27	État moyen. Pas de travaux en cours.
Rutshuru - Ishasha	63	En cours d'entretien. 44km (70%) en bon état, 5km (22%) en état moyen et 14km (8%) en mauvais état.
LONGUEUR TOTALE	3541	1940km (55%) en bon état, 606km (17%) en état moyen et 995km (28%) en mauvais état.

(OdR, 2014)

Tableau 30: Tronçons en cours de réfection au Burundi (Km)

La plus grande partie du réseau routier du Corridor Nord au Burundi est asphaltée. L'état indiqué concerne donc des tronçons revêtus.

Tronçon du Projet	Longueur (km)	Intervention prévue et état actuel
Bujumbura-Bugarama-Kayanza-Kanyaru Haut	115	État moyen
Bujumbura-Gatumba- Frontière RDC	19	4km (20%) en bon état et 15km (80%) en état moyen.
Bujumbura-Nyamitanga-Ruhwa	80	50km (60%) en bon état et 30km (40%) en mauvais état.
Kayanza-Ngozi-Gashoho	72	État moyen
Gashoho-Kirundo-Gasenyi	67	34km (40%) en bon état et 33km (40%) en état moyen.
LONGUEUR TOTALE	353	88km (25%) en bon état, 235km (67%) en état moyen et 30km (8%) en mauvais état

(OdR, DR Congo 2013)

Tableau 31: Tronçons en cours de réfection au Rwanda (Km)

La plus grande partie du réseau routier du Corridor Nord au Rwanda est asphalté. L'état mentionné concerne donc des tronçons asphaltés.

Tronçon du projet	Longueur (km)	Intervention prévue et état actuel
Kigali-Huye-Akanyaru	158	Bon état. Des dégâts commencent cependant à apparaître sur le revêtement.
Kigali-Musanze-Rubavu	150	Bon état. Route refaire récemment. Toutefois, des dégâts légers commencent à apparaître à quelques endroits.
Kigali - Gatuna	70	Très Bon état. Reconstituée récemment.
Kigali-Kayonza-Rusumo	166	Une section du tronçon Kayonza vers Rusumo est en mauvais état à cause des réparations de nids-de-poule et des charges à l'essieu élevées.
Kigali-Nyamata-Nemba	62	Bon état. En général IRI est de 4m/km.
Huye-Kitabi-Buhinga	115	Très bon état à état moyen. Tronçon refait récemment depuis la Crête Congo-Nil jusqu'à Buhinga. Le tronçon restant attend des travaux de réfection.
Nyakinama-Musanze-Cyanika	34	Bon état. Le tronçon Nyakinama-Musanze est en cours de réfection tandis que celui de Musanze à Cyanika est une vieille structure revêtue.
Musanze-Kinigi-Rubavu	23	Revêtement plus ou moins ancien
Kayonza-Kagitumba	117	En mauvais état à cause des réparations de nids-de-poule et de la vétusté du revêtement. Les travaux prévus n'ont pas encore commencé.
LONGUEUR TOTALE	895	185km (21%) en très bon état, 404km (45%) en état moyen et 306km (34%) en mauvais état.

(RTDA, Rwanda 2013)

Le réseau routier du Corridor Nord au Soudan du Sud

Depuis son adhésion à l'ACTTCN, le Soudan du Sud a désigné, conformément au Protocole no 2 de l'Accord de Transit et de transport, un certain nombre d'itinéraires de transit et de transport et leurs bureaux des Douanes dans le cadre du Corridor Nord. Il s'agit des tronçons Nimule - Nesitu - Juba (192 km) ; Nesitu - Torit - Nadapal (400 km) ; Juba - Lainya - Yei (150 km) ; Yei - Aba (45 km) ; Yei - Morombo - Kaya (285 km) ; Yei - Maridi - Yambio (315 km) et Yambio - Ezo (200 km).

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

Le revêtement de la route Nimule - Juba (192 Km) commence à montrer des signes d'usure intense sur certaines sections. La construction de cette route a été achevée en février 2012 grâce à une subvention de l'USAID. Ce poste étant la route principale vers le Soudan du Sud depuis le Port de Mombasa, le trafic qui emprunte ce tronçon est maintenant beaucoup plus important que ce qui avait été prévu initialement. Cela s'ajoute au sur chargement que subit le revêtement de la chaussée et qui est responsable de la dégradation rapide de la structure de la route.

De même, un pont étroit à deux voies construit avec une armature en acier traverse le Nil à l'entrée de Juba. Ce pont a été réparé en janvier 2012 après un fléchissement et un écroulement partiel. Le pont subit également des charges lourdes qui n'avaient pas été prévus dans sa conception et il se trouve dans un état précaire. L'Agence japonaise de Coopération internationale (JICA) a terminé les études de faisabilité et les plans préliminaires pour une nouvelle structure permanente sur le Nil. Le nouveau pont, qui devrait être achevé en 2016 est situé à près d'un km et demi en amont du pont actuel.

Il existe aussi une proposition pour la réfection du tronçon Eldoret - Lokichoggio – Juba, afin de faciliter l'interconnexion du Soudan du Sud avec la région de la Communauté de l'Afrique de l'Est et avec le Port de Mombasa au Kenya. Ce tronçon est important pour la région car il devrait permettre d'améliorer l'interconnexion entre les corridors Nord et LAPSET, favoriser le développement socio- économique dans la région de Turkana, au Kenya et la région de Toposa au Soudan du Sud et également améliorer l'accès au Port de Lamu, au Kenya. Il est envisagé d'inclure l'itinéraire Eldoret - Lokichoggio - Juba au réseau du Corridor Nord reliant le Soudan du Sud au Kenya. Pour le développement de cette route, certains engagements des bailleurs de fonds ont été obtenus, sous l'égide de la Banque mondiale



5. CONSIDÉRATIONS STRATÉGIQUES

L'outil de l'Observatoire des transports a pour objectif d'évaluer et mesurer la performance du Corridor pour ainsi permettre de concevoir des interventions pour répondre aux résultats obtenus. Il est supposé nous indiquer comment le Corridor fonctionne et les changements intervenus au fil du temps. La disponibilité d'une bonne information n'est pas suffisante en elle-même pour l'élaboration de politiques. Un effort concerté doit être fourni par toutes les parties prenantes afin de promouvoir des politiques et des actions destinées à réduire le coût des activités commerciales dans la région.

Résumé des résultats et des actions proposées.

1. Le nombre d'arrêts aux ponts-basculés n'a pas diminué, même si le temps nécessaire pour les traverser a fortement diminué.
 - Assurer un suivi afin de veiller à ce que les camions en transit ne soient pesés que deux fois, au point d'entrée et au point de sortie.
 - Mise à niveau de tous les ponts-basculés afin de réduire encore davantage le temps de pesage.
 - Respect volontaire de la charge par essieu par les transporteurs.
2. Le temps de transit au Kenya a considérablement diminué (autour de 55 heures même s'il est encore bien loin de l'objectif de 48 heures).
 - Application complète de la directive Présidentielle sur la suppression de tous les barrages routiers et des contrôles de police.
3. Le temps passé au dédouanement est légèrement en deçà de l'objectif fixé.
 - Renforcer les initiatives en faveur du territoire douanier unique
 - Mettre à niveau les systèmes douaniers
 - Adopter le guichet unique.
4. Le temps d'attente au poste frontière de Malaba du côté ougandais est légèrement plus long.
 - Le plan OSBP devrait examiner la possibilité d'inclure les infrastructures de réseau LAN et WAN dans le système, avec des groupes électrogènes de secours pour réduire l'impact des coupures intempestives de courant causées par les fortes pluies et les variations de courant.
 - Sensibiliser les transporteurs aux règlements et aux procédures de dédouanement et d'immigration.
 - Un scanner numérique est nécessaire pour réduire au minimum les retards et pour faciliter la vérification des marchandises aux postes frontières.

5. Redevances et frais payables le long du Corridor..
 - Sensibiliser les camionneurs grâce à des brochures d'information sur les redevances officielles
 - Mise en application du Territoire douanier unique, du système régional de garantie douanière et de la déclaration douanière unique pour la région, ainsi que les autres instruments de facilitation du commerce.
6. Le taux de conformité aux ponts-bascules est en dessous de 97%.
 - Plaider pour une conformité volontaire dans toute la région avec les limites de charge à l'essieu et mener une campagne en ce sens. exigences
7. Les États Membres du Corridor Nord investissent dans les infrastructures et davantage de tronçons sont reconstruits.
 - Mettre en place de contrôle des véhicules et des charges à l'essieu, installer un pont-bascule le long de la route Nimule - Juba car celle-ci se dégrade en raison du chargement excessif des camions.
 - Les différents modes de transport se caractérisent par différents coûts de transport, étant donné que chacun d'entre eux a ses propres limites de chargement et ses propres conditions de fonctionnement. Lorsque deux ou trois modes de transport sont en concurrence directe sur le même marché, le résultat est souvent une réduction des coûts de transport. Les investissements dans le transport ferroviaire auront pour effet de réduire le coût des activités commerciales à terme.
8. Evaluation de l'impact de la performance du Corridor : des gains et des économies qui permettront de réduire les coûts.



6. ANNEXES

Annex 1: Glossaire Indicatif

A. Volume et Capacité

- 1. Volume de fret total au Port de Mombasa (TCPMSa) par rapport au trafic de transit (TTPMSa) en tonnes.**
TCPMSa = La somme des poids de toutes les marchandises manutentionnées dans le Port (tonnes) ;
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 (VPP).**
VPP par Pays de destination = La somme des poids de toutes les marchandises manutentionnées dans le Port par Pays de destination (tonnes).
Suivi : Trimestriel
- 3. Taux de conteneurisation du trafic de transit en pourcentage (RCTT), chaque année dans le Port de Mombasa.**
$$RCTT = \left(\frac{\text{Somme des poids des cargaisons conteneurisés}}{\text{TTPMSa}} \right) \times 100$$

Suivi : Trimestriel
- 4. Evolution de la flotte de camions agréée par Pays (TF).**
TF = Somme des véhicules immatriculés (autorisés) utilisés pour le transport international de marchandises ou pour le transit, par année et par Pays.
Suivi : Trimestriel
- 5. Distance moyenne annuelle par camion en km par an (AvanDist).**
AvanDist = distance moyenne réalisée par camion par année (ou le nombre moyen de 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) (TraCstRd).**
TraCstRd = La somme des coûts par transporteur pour le transit et les autres frais par la route et / ou par tronçon de l'article.
Suivi : Trimestriel
- 8. Coût du fret ferroviaire.**
Fret = tarif facturé par l'opérateur de chemin de fer par tronçon et / ou par voie.
Suivi : Trimestriel
- 9. Coût du fret routier.**
Fret = tarif pratiqué par le transporteur par tronçon ou 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. Nombre de points de contrôle, NPC (pont-bascule, police, douanes, péage) par Pays et par trajet..**
PCN = 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, RFDD (pourcentage du transit total).**
RFDD = 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.**
Descriptions qualitatives définies selon l'état des infrastructures, de 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 marchandises conteneurisées ou en vrac manutentionnées par jour, par mois, par trimestre au Port de Mombasa.

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

Suivi : Trimestriel

17. Nombre d'accidents par itinéraire.

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

Suivi : Trimestriel

18. Trafic aux ponts-basculés par rapport au temps

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

Suivi : Hebdomadaire

19. Conformité de poids

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

Suivi : Hebdomadaire

D. Temps et retards

20. Temps de transit 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 RDC (Route).

TT = Date de sortie des cargaisons moins la date de 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 le 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 à destination moins date de départ du point d'origine (port d'entrée).(Basé sur des données des 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)

Suivi : Hebdomadaire

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 de KPA)

Suivi : Hebdomadaire

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

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

Suivi : Trimestrielle

25. Durée du processus de dédouanement au Centre de traitement des documents.

TPD = Date de validation de la déclaration moins la date de dépôt (Basé sur le T812 de KRA)

Suivi : Hebdomadaire et trimestriel

26. Temps de transit au guichet unique de Mombasa

TT = Date d'autorisation d'enlèvement moins 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 : Trimestrielle

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

TT = Date de départ du dépôt de conteneurs moins date d'arrivée.

Suivi : Trimestriel

31. Temps de traversée du pont-bascule

TT = Date de départ du pont-bascule moins date d'arrivée (Sur base des données obtenues grâce aux relevés GPS).

Suivi : Trimestriel



Annex 2: Distances (en Kilomètres) des tronçons de Transit du Corridor Nord

	De	À	KM
1	Mombasa	Mariakani	36
2	Mariakani	Mtito Andei	217
3	Mariakani	Taveta	123
4	Mtito Andei	Athi River	199
5	Athi River	Nairobi	29
6	Nairobi	Namanga	163
7	Nairobi	Isebania	405
8	Nairobi	Mai Mahiu	71
9	Nairobi	Gilgil	121
10	Gilgil	Mai Mahiu	67
11	Gilgil	Kisumu	235
12	Mai Mahiu	Kisumu	276
13	Kisumu	Busia	113
14	Gilgil	Eldoret	210
15	Eldoret	Nadapal	620
16	Eldoret	Webuye	60
17	Webuye	Malaba	61
18	Malaba	Busitema	51
19	Malaba	Mbale	52
20	Malaba	Busia	33
21	Busia	Busitema	13
22	Busitema	Magamaga	87
23	Magamaga	Kampala	98
24	Kampala	Lukaya	102
25	Lukaya	Mutukula	
26	Lukaya	Mbarara	
27	Mbarara	Ntungamo	84
28	Ntungamo	Kabale	69
29	Ntungamo	Ishasha	130
30	Kabale	Katuna	22
31	Kabale	Kisoro	68

	De	À	KM
32	Mbarara	Mpondwe/ Kasindi	175
33	Mbarara	Ishasha	202
34	Kisoro	Cyanika	
35	Kisoro	Bunagana	
36	Ntungamo	Merama Hills/ Kagitumba	
37	Mbale	Lira	222
38	Lira	Gulu	108
39	Lira	Kamdini	82
40	Gulu	Elegu/Nimule	115
41	Kamdini	Gulu	64
42	Kamdini	Pakwachi	118
43	Pakwachi	Goli	69
44	Pakwachi	Arua	110
45	Arua	Oraba/Kaya	75
46	Arua	Afogi/Kajo Keji	
47	Arua	Vura	
48	Arua	Goli	179
49	Gulu	Kitgum	
50	Kitgum	Madi Opei	
51	Kampala	Luwero	68
52	Luwero	Kamdini	210
53	Katuna	Kigali	81
54	Kagitumba	Kigali	212
55	Cyanika	Kigali	
56	Kigali	Nemba/Gasenyi	69
57	Kigali	Butare	
58	Butare	Rusizi	
59	Butare	Akanyaru Haut	
60	Rusizi	Bukavu	

	De	TO	KM
61	Kigali	Shyorongi	23
62	Shyorongi	Ruhengeri	70
63	Ruhengeri	Cyanika	
64	Ruhengeri	Rubavu/Goma	45
65	Rubavu	Rusizi	186
66	Nadapal	Narus	
67	Narus	Kapoeta	
68	Kapoeta	Torit	127
69	Torit	Nesitu	111
70	Nesitu	Juba	18
71	Juba	Yei	156
72	Yei	Lasu	45
73	Yei	Rasul	
74	Rasul	Maridi	
75	Maridi	Yambio	
76	Yambio	Nabiapai	
77	Yambio	Ezo	138
78	Nimule	Nesitu	178
79	Kaya	Yei	78
80	Lasu	Abba	
81	Aba	Faradje	
82	Faradje	Watsa	
83	Watsa	Isiro	
84	Watsa	Bunia	251
85	Gasenyi	Kayanza	148
86	Kanyaru Haut	Kayanza	24
87	Kayanza	Bujumbura	104
88	Bujumbura	Gatumba/ Kavimvira	20
89	Kasindi	Beni	80
90	Beni	Butembo	55
91	Butembo	Rutshuru	213
92	Bunagana	Rutshuru	30
93	Ishasha	Rutshuru	63
94	Goma	Rutshuru	71
95	Goma	Bukavu	184
96	Beni	Komamda	125
97	Goli	Mahagi	15

	De	À	KM
98	Mahagi	Bunia	175
99	Bunia	Komanda	71
100	Komanda	Mambassa	
101	Mambassa	Nia Nia	
102	Nia Nia	Bafwasende	
103	Bafwasende	Kisangani	
104	Bukavu	Walikale	
105	Walikale	Lubutu	
106	Lubutu	Kisangani	297
107	Nia Nia	Isiro	
108	Isiro	Niangara	
109	Niangara	Dungu	
110	Dungu	Nabiapai	
111	Dundu	Faradje	
112	Aba	Ariwala	
113	Arua	Lia	
114	Lia	Aru	
115	Aru	Ariwala	
116	Ariwala	Aba	



Le Secrétariat permanent

Autorité de coordination de transit et de transport du Corridor Nord

House 1196, Links Road, Nyali

P O Box 34068, Post - Code 80118 Mombasa, Kenya

Phone: +254 41 4470734, +254 20 2000881

Telefax: +254 41 4470735

Email: ttca@ttcanc.org

www.ttcanc.org