



RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DE TRANSPORT

AUTORITE DE
COORDINATION DE
TRANSIT ET DE TRANSPORT
DU CORRIDOR NORD



**TRANSPORT
OBSERVATORY**
RELIABLE NORTHERN CORRIDOR PERFORMANCE DATA



Edition No. 9 | Novembre 2016



Liste des Figures	iv
Liste des Tableaux	v
ABBREVIATIONS	vi
AVANT PROPOS	vii
REMERCIEMENTS	ix
PARTIE I: INTRODUCTION	1
1.1. Contexte	1
1.2. Principaux indicateurs économiques et projections pour les États Membres du Corridor Nord	2
1.3. Suivi de la performance du Corridor Nord	3
1.4. Méthodologie	4
PARTIE II: RESULTATS ET DISCUSSION	5
CHAPITRE I: INDICATEURS DE VOLUME ET CAPACITE	5
2.1.1 Débit total des Marchandises au Port de Mombasa	5
2.1.2 Volume par Pays de Destination	7
2.1.3 Capacité de transport ferroviaire	8
2.1.4 Temps de transit par chemin de fer	11
2.1.5 Volume des Marchandises conteneurisées manutentionnées par mois au Port de Mombasa	12
2.1.6 Capacité de transport de l'oléoduc	13
CHAPITRE II: TARIFS ET COUTS DE TRANSPORT	15
2.2.1 Tarifs de transport routier le long du Corridor Nord	15
2.2.2 Tarifs de transport routier au Burundi	16
2.2.3 Tarifs de transport routier en RD Congo	16
2.2.4 Tarifs de transport routier au Kenya	17
2.2.5 Tarifs de transport routier au Rwanda	17
2.2.6 Tarifs de transport routier en Ouganda	18
CHAPITRE III: PRODUCTIVITÉ ET EFFICACITÉ	19
2.3.1 Temps de Rotation des Navires	19
2.3.2 Temps d'Attente des Navires avant accostage	20
2.3.3 Qualité des infrastructures de transport du réseau routier du Corridor Nord	21
2.3.4 Trafic au pont bascule	28
2.3.5 Conformité aux ponts - bascules	29
CHAPITRE IV: TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS	30
2.4.1 Temps de séjour au Port de Mombasa	30
2.4.2 Temps pris pour le dédouanement au DPC	31
2.4.3 Temps de dédouanement au guichet unique de Mombasa	32
2.4.4 Retard après autorisation d'enlèvement	33
2.4.5 Temps de transit de Mombasa vers diverses destinations	33
2.4.6 Temps de transit au Burundi	35
2.4.7 Temps de transit au Kenya	36
2.4.8 Temps de transit au Rwanda	36
2.4.9 Le Temps de séjour des camions au MAGERWA au Rwanda	37
2.4.10 Temps de transit en Ouganda	38
2.4.11 Temps de dédouanement à la frontière en République Démocratique du Congo	39
CHAPITRE V: COMMERCE INTRA-REGIONAL	40
2.5.1 Le commerce entre le Burundi et les autres Etats Membres du CN	40
2.5.2 Commerce entre la RDC et les Etats Membres du CN	42
2.5.3 Le commerce entre le Kenya et les autres Etats membres du CN	43
2.5.4 Le commerce entre le Rwanda et les autres Etats Membres du CN	44
2.5.5 Le commerce entre le Soudan du Sud et les autres Etats Membres du CN	46
2.5.6 Le commerce entre l'Ouganda et les autres Etats Membres du CN	47
CHAPITRE VI: RESULTATS DE L'ENQUETE GPS ET DE L'ENQUETE ROUTIERE	50
2.6.1 Echantillonnage	50
2.6.2 Temps de traversée du pont bascule et de la frontière	51
2.6.3 Nombre et raisons d'arrêts	53
CHAPITRE VII: SECURITE ROUTIERE	54
2.7.1 Sécurité routière au Kenya	54
PARTIE III: RECOMMANDATIONS	56

LISTE DES FIGURES

Figure 1:	Le Nombre de visiteurs de l'Observatoire de Transport	3
Figure 2:	Débit total des Marchandises ('000' Tonne métrique)	5
Figure 3:	Profil du débit total des Marchandises ('000' Tonne métrique)	6
Figure 4:	Total du trafic de transit de janvier à septembre 2016 (Tonnes métriques)	8
Figure 5:	Proportion de Volume de Marchandises transportées par chemin de fer en tonnes (janvier 2015 - septembre 2016)	9
Figure 6:	Poids total des tonnes '000' transporté par chemin de fer.	9
Figure 7 :	Disponibilité de Wagon en Conteneur	11
Figure 8:	Temps de transit par chemin de fer	11
Figure 9:	Volume total expédié par station terminale (m3), Avril - Septembre 2016	14
Figure 10:	Temps de Rotation des Navires Conteneurisés	19
Figure 11:	Temps d'Attente des Navires avant Accostage	20
Figure 12:	Moyenne du trafic pesé par jour pour les ponts bascules du Kenya	28
Figure 13:	Niveau de conformité aux ponts bascules au Kenya	29
Figure 14:	Durée de séjour des Marchandises conteneurisées au Port	30
Figure 15:	Temps pris au Centre de Traitement des Documents (DPC)	31
Figure 16:	Temps pris au guichet unique, Transit	32
Figure 17:	Retards après autorisation d'enlèvement	33
Figure 18:	Temps de transit de Mombasa jusqu'à Kigali, Juba et Kampala	34
Figure 19:	Temps de transit de Kanyaru-Haut à Bujumbura, Kayanza et à Gatumba	35
Figure 20:	Temps de transit de Gasenyi à Bujumbura et Kayanza, d'avril à septembre 2016	35
Figure 21:	Temps de transit de Mombasa à Malaba (heures.)	37
Figure 22:	Temps de transit au Rwanda	37
Figure 23:	Durée de séjour au Magerwa en heures, à partir du CN à Gatuna	38
Figure 24:	Répartition des Marchandises en provenance du Rwanda	38
Figure 25	Temps de transit à partir de Malaba en Ouganda	39
Figure 26:	Temps de transit à partir de Busia en Ouganda	39
Figure 27:	Part des importations et exportations	41
Figure 28:	Répartition des importations et exportations	42
Figure 29:	Répartition des exportations du Kenya	43
Figure 30:	Répartition des importations et exportations du Rwanda	45
Figure 31:	Répartition des importations et exportations du Soudan du Sud	46
Figure 32:	Proportion des Importations et Exportations entre les Etats Membres du Corridor Nord	49
Figure 33:	Temps moyen de traversée du pont bascule de Mariakani en minutes	51
Figure 34:	Temps moyen de traversée du pont bascule de Webuye, en minutes	51
Figure 35:	Temps moyen de traversée de la frontière de Malaba en heures	52
Figure 36:	Raisons d'arrêts	53
Figure 37:	Catégories des victimes, 2014-2016	54
Figure 38:	Catégories des victimes, Avril à Septembre 2016	55

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1:	Statistiques sur certains indicateurs économiques	2
Tableau 2:	IPL pour les Etats Membre du Corridor Nord	2
Tableau 3:	Trafic de Transit: Janvier à Septembre 2016 (Tonnes métriques)	7
Tableau 4:	Moyenne de locomotives en exploitation	10
Tableau 5:	Nombre de wagons disponibles pour le service	10
Tableau 6:	Tonne- Km (1.000.000) par Mois	11
Tableau 7:	Trafic de conteneurs (Equivalent de Vingt Pieds) manutentionnés	12
Tableau 8:	Expédition mensuelle de carburant vers diverses destinations (m ³)	13
Tableau 9:	Volume total par type de carburant expédié par station terminale (m ³)	14
Tableau 10:	Tarif de transport (en Dollars Américains) vers diverses destinations	15
Tableau 11:	Tarif et Voyages aller-retour au Burundi	16
Tableau 12:	Tarif et Voyages aller-retour en R.D du Congo	16
Tableau 13:	Tarif et Voyages aller-retour au Kenya	17
Tableau 14:	Tarif et Voyages aller-retour au Rwanda	17
Tableau 15:	Tarif et Voyages aller-retour en Uganda	18
Tableau 16:	Frais de transport par destination et par km	18
Tableau 17:	Temps de rotation de navires (jours) pour Jan - Sep 2016	20
Tableau 18:	Etas des Routes au Burundi	22
Tableau 19:	Etats de Routes en RDC	23
Tableau 20:	Etat des routes au Kenya	24
Tableau 21:	Etat des routes au Rwanda	25
Tableau 22:	Etat des routes au Soudan du sud	27
Tableau 23:	Moyenne du temps de transit de Mombasa vers diverses destinations, Avr. -Sept 2016	33
Tableau 24:	Nombre des documents enregistrés entre avril et Septembre 2016	36
Tableau 25:	Synthèse des importations et exportations formelles	40
Tableau 26:	Synthèse des importations et exportations formelles	42
Tableau 27:	Synthèse des importations et exportations formelles (USD), Jan -Août 2016	43
Tableau 28:	Importations et exportations formelles, d'Avril à Septembre 2016	44
Tableau 29:	Commerce informel au Rwanda	45
Tableau 30:	Importations et exportations formelles	46
Tableau 31:	Commerce entre l'Ouganda et les autres Etats Membres du CN	47
Tableau 32:	Commerce informel en Ouganda	48
Tableau 33:	Echantillon effectué par destination	50
Tableau 34:	Répartition des types de Marchandises échantillonnées par destination	50

ABBREVIATIONS

ACPLRWA	Association des Conducteurs de Camions à Longue Distance du Rwanda
ASYCUDA	Système Automatisé de Données douanières
BI	Burundi
DGDA	Direction Générale Des Douanes Et Accises
RDC	République Démocratique du Congo
DWT	Tonne métrique
ECTS	Système électronique de surveillance des Marandises
FEC	Fédération des Entreprises du Congo
GPS	Global Positioning System- Système de Positionnement Global
IABT	Association des Transporteurs Internationaux du Burundi
ICD	Dépôt intérieur de Conteneurs
TIC	Technologie de l'Information et de la Communication
IRI	Indice International de Rugosité
KE	Kenya
KeNHA	Autorité Nationale des Routes du Kenya
KPA	Autorité des Ports du Kenya
KPC	Autorité de Gestion de l'Oléoduc du Kenya
KRA	Office des Recettes du Kenya
KTA	Association des Transporteurs du Kenya
LPI	Indice de performance logistique
KWATOS	Système d'Exploitation du Terminal Automatisé de Kilindini
MAGERWA	Magasins Généraux du Rwanda
CN	Corridor Nord
ATTCN	Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord
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
PFAU	Poste Frontière à Arrêt Unique
RRA	Office des Recettes du Rwanda
RTDA	Agence de Développement des Transports du Rwanda
RVR	Rift Valley Railways
RW	Rwanda
SPSS	Programmes statistiques pour les sciences sociales
SSFévA	Association des Employeurs et des Entreprises du Soudan du Sud
TMEA	TradeMark East Africa
TO	Observatoire de Transport
TOP	Site en ligne de l'Observatoire de Transport
UFFA	Association des Transitaires de l'Ouganda
UG	Ouganda
UNRA	Autorité des Routes Nationales de l'Ouganda
URA	Office des Recettes de l'Ouganda
URC	Société des chemins de fer de l'Ouganda

AVANT PROPOS

Le rapport de l'Observatoire des Transports du Corridor Nord est une publication biannuelle qui fournit des informations utiles sur les indicateurs du commerce et des transports au public et aux décideurs. Les indicateurs contenus dans le rapport portent sur: (i) le temps de transit et les retards; (ii) le volume et la capacité; (iii) les tarifs et coûts; (iv) la Productivité et efficacité ainsi que sur (v) le commerce intra-régional.

L'analyse présentée dans cette publication vient compléter ce qui est fourni sur le portail en ligne de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord. Le portail en ligne présente plus d'une trentaine d'indicateurs qui mesurent la performance du Corridor en vue de fournir des informations fiables qui influencent dans la prise des décisions. Le contenu de ce rapport est également disponible en ligne à l'adresse <http://top.ttcanc.org> où les données désagrégées sur les indicateurs pour la période allant de 2012 à ce jour peuvent être trouvées.

A travers le cadre de suivi de l'Observatoire des Transports du Corridor Nord, des objectifs des indicateurs divers ont été fixés.

Suite à un suivi régulier, le plaidoyer et l'engagement des Parties prenantes, de nombreuses améliorations et initiatives se sont produits dans la chaîne logistique du Corridor Nord eut égard à la facilitation du commerce et du transport. Quelques une sont mises en lumières ci après :

- Avec la mise en place du guichet fixe d'accostage, le temps d'attente des navires avant l'accostage était de 6,45 heures en septembre 2016, par rapport à l'objectif qui est de 24 heures. Le temps de rotation des navires était de 56,2 heures, alors que l'objectif était de 72 heures.
- Le temps de séjour au port a enregistré une amélioration dans la performance par rapport à la même période en 2015, avec le temps de séjour de marchandises fixé à 3,6 jours qui a été enregistré en juillet 2016 par rapport à l'objectif de 3 jours. D'autres améliorations peuvent encore être atteintes.
- Le temps de transit vers les diverses destinations le long du Corridor s'est amélioré au cours de la période rapportée, avec Mombasa-Malaba qui a pris en moyenne 2,3 jours en juillet 2016, par rapport à l'objectif qui est en moyenne de 3 jours.
- Le temps moyen pris de Mombasa à Kampala pendant la période d'avril à septembre 2016 a été de 4,8 jours, ce qui représente une amélioration par rapport aux 5,9 jours enregistrés pendant la période d'avril à septembre 2015.
- Le temps de transit jusqu'à Kigali s'est aussi considérablement amélioré, passant d'une moyenne de 6,3 jours par rapport aux 10,3 jours qui ont été calculés d'avril à septembre 2015. D'autre part, le temps de transit de Mombasa à Juba s'est détérioré à une moyenne de 10,1 jours en partant des 6,9 jours pour la période d'avril à septembre 2015.

En général, on a observé une forte variation des coûts de camionnage sur la plupart des routes, avec des frais allant de 0,9 \$ / km à 6,55 \$ / km pour les principales destinations, une étude supplémentaire sur les variations /fluctuations des coûts devrait être effectuée pour déterminer les causes inhérentes des variations.

Il y a effectivement des défis identifiés et des recommandations ont été proposées pour améliorer la performance du Corridor. A l'avenir, le Secrétariat de l'ACTTCN élargira la portée des indicateurs et recueillera des données sur tous les domaines touchant le commerce et le transport. Cela comprendra la collecte de données sur le programme de transport écologique des marchandises et s'assurer que tous les indicateurs sont constitués de données y afférentes.

Le Secrétariat de l'ACTTCN est également en cours de la finalisation de la composante du Système d'Information Géographique de l'Observatoire de Transport. Cela permettra de schématiser tous les indicateurs aux fins de fournir une expérience visuelle de la performance du Corridor aux divers nœuds et sections de transit.



Fred TUMWEBAZE,
Secrétaire Exécutif a.i.

REMERCIEMENTS

Ce rapport a été élaboré avec l'appui du Conseil des Ministres et du Comité Exécutif des États Membres de l'ACTTCN, des différents Comités techniques spécialisés et de TradeMark East Africa (TMEA).

Le Secrétariat de l'ACTTCN remercie tout particulièrement TradeMark East Africa pour son appui et son partenariat stratégique.

Le Secrétariat de l'ACTTCN est reconnaissant envers toutes les Parties prenantes pour la fourniture continue des données utilisées en vue de produire les rapports de l'Observatoire de Transport. L'Observatoire de transport s'appuie fortement sur les données brutes des Parties prenantes pour en assurer la continuité. Les fournisseurs de données comprennent les administrations fiscales des États Membres, les Autorités des ports, les Offices des routes, les autorités chargées du développement et de la gestion des infrastructures ferroviaires et des oléoducs, les associations des opérateurs économiques du secteur privé ainsi que les représentants des entreprises.

Nous tenons également à exprimer notre profonde gratitude à l'Association des Transporteurs du Kenya (KTA) pour son partenariat dans le cadre des enquêtes sur le transport routier.

Enfin, nos remerciements s'adressent à toutes les autres parties qui ont directement ou indirectement contribué à l'élaboration de ce 9^{ème} rapport de l'Observatoire de Transport.



MIDLAND

DAF

CF

NBW 705Y

PARTIE I: INTRODUCTION

1.1 Contexte

Le Corridor Nord est un réseau de transport multimodal reliant les pays enclavés du Burundi, de la République Démocratique du Congo, du Rwanda, du Soudan du Sud et de l'Ouganda au port de Mombasa sur la côte kenyane. Les modes de transport comprennent le réseau routier, ferroviaire, les voies navigables intérieures et les oléoducs. Le Corridor transporte la plus grande partie de Marchandises vers la région de l'Afrique de l'Est. Afin d'améliorer la fiabilité de la chaîne logistique et la compétitivité de ses économies, la réduction du des affaires et des transports, l'élimination des barrières non tarifaires, la réduction des retards et des coûts administratifs associés à la chaîne logistique de transit, sont les principaux domaines d'intervention des États Membres du Corridor Nord. Par conséquent, il est important de diagnostiquer et d'identifier les goulots d'étranglement au flux du trafic et de recommander des actions politiques appropriées pour résoudre toute faiblesse identifiée.

Les Parties prenantes publiques et privées sont responsables du développement et de l'amélioration de tous les modes de transport en améliorant les infrastructures et en collaborant avec d'autres parties qui jouent un rôle dans les flux de marchandises vers l'arrière-pays. La diminution des coûts commerciaux, l'amélioration des infrastructures et des technologies de communication contribueront largement au développement économique.

Le rapport de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord est une publication biannuelle qui vise à approfondir la compréhension des tendances en matière de facilitation du commerce et des transports le long du Corridor Nord en mesurant et en suivant les changements dans les principaux indicateurs de performance allant du moment où les navires arrivent au port de Mombasa jusqu'au moment où les Marchandises arrivent à leurs destinations finales. Les informations sont fournies par les Parties prenantes des États Membres du Burundi, de la République Démocratique du Congo, du Kenya, du Rwanda, du Soudan du Sud et de l'Ouganda. D'autres sources incluent les enquêtes sur le transport routier et les enquêtes GPS aussi bien que les entretiens avec les utilisateurs du transport routier et les opérateurs économiques.

Les données statistiques présentées dans ce rapport portent sur la période allant d'avril à septembre 2016, avec des analyses quantitatives et qualitatives. Toutefois, des informations antérieures pour les périodes précédentes ont également été incluses pour permettre la comparaison. Les indicateurs de performance examinés dans le présent rapport portent sur le volume des Marchandises, le temps de transit, l'efficacité et la productivité, les coûts et les tarifs du transport et sur le commerce intra régional.

Les indicateurs de ces catégories font l'objet d'un suivi régulier à travers l'Observatoire de Transport qui est un outil de suivi du Corridor avec une plate-forme en ligne pour le suivi de la performance. L'ACTTCN gère également le Tableau de Bord de la Performance du Corridor Nord qui comporte 10 indicateurs qui peuvent être suivis sur une base hebdomadaire en vue d'ensemble. Plus de détails peuvent être obtenus sur les sites web <http://top.ttcanc.org> et www.kandalakaskazini.or.ke. Les indicateurs suivis fournissent un ensemble d'outils pour le diagnostic des problèmes affectant le Corridor Nord; contribuant ainsi à l'identification des domaines qui nécessitent une amélioration en matière de réduction des coûts de transport et en ce qui concerne l'évaluation de l'efficacité des programmes / projets visant à améliorer la compétitivité du Corridor. Les catégories et les définitions des indicateurs se trouvent à l'annexe 1 de ce rapport.

1.2 Principaux indicateurs économiques et projections pour les États Membres du Corridor Nord

Le commerce est un moyen essentiel pour lutter contre la pauvreté et atteindre les Objectifs de Développement Durable, notamment en améliorant l'accès aux Marchés et en fournissant un système de transport efficace, abordable et un système commercial prévisible.

Parmi les principaux indicateurs économiques et démographiques, figurent entre autres le Produit Intérieur Brut (PIB), la Population, l'Indice de Performance Logistique (IPL) et le commerce. Interroger les changements démographiques ainsi que les défis et opportunités qu'ils présentent est essentiel à la conception et à la mise en œuvre des politiques qui faciliteront le commerce et les transports.

Le tableau 1 ci-dessous donne un aperçu général de la croissance démographique et de la croissance du PIB réel des États Membres du Corridor Nord.

Tableau 1: Statistiques sur certains indicateurs économiques

	Projection de la Population (000)		IPL-BM	Croissance du PIB réel (%)		
	2016	2030	2016	2014	2015	2016
Burundi	9,65	17,36	2,51	4,66	-4,11	3,45
RDC	84,13	120,30	2,38	9,17	7,75	4,93
Kenya	45,48	65,41	3,33	5,33	5,59	5,98
Rwanda	11,59	15,79	2,99	6,96	6,94	6,30
Soudan du Sud	12,50	17,81	-	2,92	-0,17	-7,83
Ouganda	41,09	61,93	3,04	4,93	5,04	5,29

Source: Base de Données sur les Perspectives Economiques Mondiales 2016 et Indice de Performance Logistique de la Banque Mondiale (IPL - BM) 2016

La taille actuelle de la population des Etats membres du Corridor du Nord qui est d'environ 204 millions de personnes devrait atteindre environ 323 millions en 2030 selon les Perspectives Mondiales de population de l'ONU de 2015. Cette croissance de la population prédit un énorme Marché qui stimulera le commerce dans la région au cours de la prochaine décennie. La circulation rapide et efficace des biens et des personnes sera donc un pilier essentiel de la croissance dans la région. En 2016, on prévoit que l'Ouganda, le Kenya et le Rwanda auront une croissance économique annuelle positive variant entre 5 et 7%. Ce qui se rapporte à une région économique en expansion rapide, soutenue par une population toujours croissante.

L'IPL est un outil interactif d'analyse comparative qui permet des comparaisons entre 160 pays sur les défis et opportunités auxquels les pays sont confrontés dans leur performance en matière de logistique commerciale et sur ce qu'ils peuvent faire pour améliorer leur performance en matière de facilité et d'efficacité du transport des Marchandises à l'intérieur des pays. L'IPL repose sur une enquête mondiale auprès des opérateurs sur le terrain (Transitaires internationaux et transporteurs express), fournissant des commentaires sur la facilité logistique des pays dans lesquels ils opèrent et de ceux avec lesquels ils font les affaires. Les paramètres qui mesurent l'IPL sont les douanes, l'infrastructure, les expéditions internationales, la qualité et la compétence logistiques, le suivi et le traçage et la rapidité d'exécution.

Tableau 2: IPL pour les Etats Membre du Corridor Nord

Pays	Score global de l'IPL	Classement global de l'IPL	Douane	Infrastructure	Expéditions internationales	Qualité et Compétence logistiques	Suivi et Traçage	Rapidité d'exécution
Kenya	3,33	42	3,17	3,21	3,24	3,24	3,42	3,70
Ouganda	3,04	58	2,97	2,74	2,88	2,93	3,01	3,70
Rwanda	2,99	62	2,93	2,62	3,05	2,87	3,04	3,35
Burundi	2,51	107	2,02	1,98	2,42	2,46	2,68	3,45
RDC,	2,38	127	2,22	2,01	2,33	2,33	2,37	2,94
Moyenne	2,85		2,66	2,51	2,78	2,77	2,90	3,43

Source: Indice de Performance Logistique de la Banque Mondiale (IPL-BM) 2016

N.B : Le Soudan du Sud n'a pas été inclus dans l'enquête internationale sur Indice de Performance Logistique de la Banque Mondiale

Indice de Performance Logistique : En général (1= bas, 5 = élevé)

Les données montrent qu'à l'exception du Burundi qui a enregistré une baisse de l'IPL, tous les autres États membres ont enregistré une amélioration du score de l'IPL. Ce qui laisse supposer que l'efficacité s'est améliorée probablement en raison de l'amélioration des infrastructures et de l'élimination des barrières le long des modes de transport dans les pays respectifs. D'après le tableau 2, il est clair que pour l'ensemble, la moyenne de la performance des infrastructures a grandement influencé le score de l'IPL suivi par la douane et la qualité et la compétence logistiques. Cette analyse indique que des efforts plus importants doivent être déployés dans ces domaines pour améliorer davantage la performance.

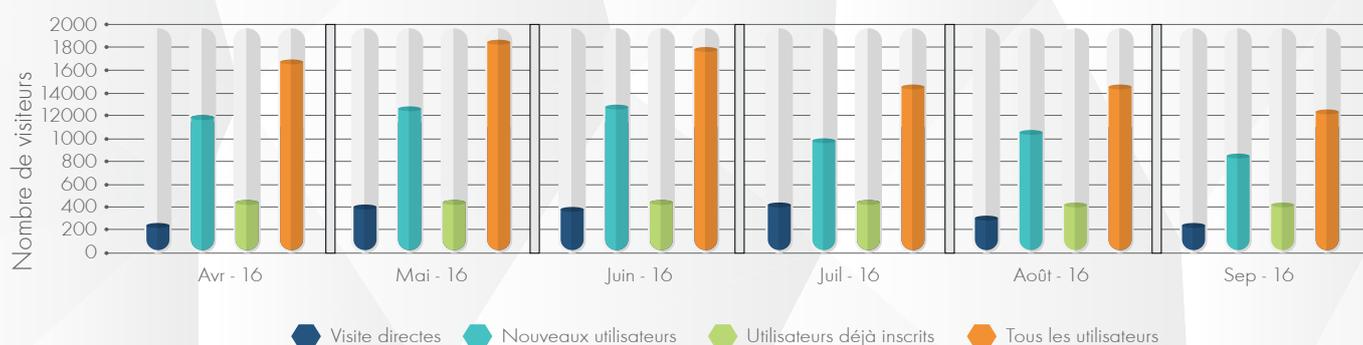
1.3 Suivi de la performance du Corridor Nord

Le mandat de l'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord est de faciliter le commerce et le transport et de faire le suivi de la performances le long du Corridor Nord. A travers l'Observatoire de Transport, le Secrétariat du CN assure le suivi de cette performance du Corridor et dissémine les informations probantes en vue d'orienter la prise de décisions et de l'amélioration des processus opérationnels. La performance est également suivie à travers le Tableau de Bord du Corridor Nord qui présente les principaux indicateurs sélectionnés qui peuvent être suivis sur base hebdomadaire. Grâce à la rétroaction et au suivi régulier de l'utilisation des site en ligne, le Secrétariat du CN est capable de comprendre les besoins des Parties prenantes ainsi que les raisons qui les poussent à visiter le site.

Il est essentiel d'avoir ensemble toutes les Parties prenantes pour élaborer des politiques hautement efficaces et apporter une réponse systématique à la mise en œuvre d'initiatives visant à améliorer l'efficacité du Corridor.

La figure 1 donne l'évolution du nombre de visites à l'Observatoire d'avril 2016 à septembre 2016.

Figure 1: Le Nombre de visiteurs de l'Observatoire de Transport



	Visite directes		Nouveaux utilisateurs		Utilisateurs déjà inscrits		Tous les utilisateurs	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Avril	336	358	1.139	1.235	502	521	1.641	1.756
Mai	649	487	1.125	1.359	767	535	1.892	1.894
Juin	478	411	1.100	1.336	691	516	1.791	1.852
Juillet	359	455	962	1.015	570	515	1.532	1.530
Aout	364	361	954	1.090	448	469	1.402	1.559
Sep	405	340	875	899	471	440	1.346	1.339
Total	4.606	4.428	8.170	8.950	5.464	5.012	11.619	11.946

Source: Observatoire de Transport du Corridor Nord, Septembre, 2016

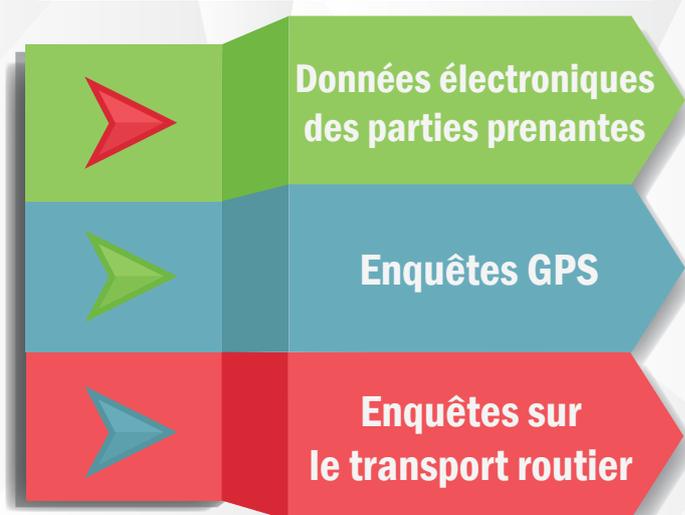
Le nombre total d'utilisateurs du site en ligne de l'Observatoire de Transport a légèrement Augmenté, passant de 11.619 en 2015 à 11.946 en 2016 au cours de la même période. L'Observatoire a été amélioré avec la composante SIG pour schématiser graphiquement les indicateurs sur la carte, et améliorer ainsi l'expérience de l'utilisateur et l'accès à l'information et aux données.

Le Secrétariat du CN déploie également des efforts pour collecter des données sur le programme de transport écologique des Marchandises qui verra l'Augmentation des indicateurs à partir des 31 indicateurs actuels.

1.4 Méthodologie

Les données de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord sont recueillies auprès des Parties prenantes en utilisant diverses méthodes, y compris des enquêtes le long du corridor et des données électroniques provenant des systèmes informatiques des Parties prenantes. Les données sont ensuite traitées, analysées et les rapports sont générés. Les informations validées sont téléchargées sur le site en ligne de transport du Corridor Nord et les rapports sont largement diffusés.

SOURCES DE DONNÉES



Les données du 9^e rapport de l'Observatoire de Transport ont été recueillies pour la période allant d'avril à septembre 2016. A travers l'enquête sur le transport routier, des données qualitatives en provenance des transporteurs et des conducteurs, portant sur les défis et les retards le long du corridor ont été saisies. Les questions ont porté sur l'observation de l'état des infrastructures physiques de transport et des installations en place, des procédures de traitement et de dédouanement des Marchandises le long du Corridor, de l'origine et de la destination des Marchandises, du type de véhicule, du type de Marchandises et de la durée et des raisons des arrêts. Des kits GPS ont également été distribués pour suivre les emplacements d'arrêts et la durée pendant la période d'enquête.

L'analyse des tendances est basée sur des indicateurs où des données suffisantes sont disponibles pour décrire les changements sur la période spécifiée. L'information est triangulée et présentée dans des graphiques et des tableaux pour produire le rapport final.

Des kits GPS sont normalement fournis aux chauffeurs des camions quand ils sont sur le point de commencer leur voyage à partir de Mombasa vers les différentes destinations. L'analyse comporte à la fois des données qualitatives et quantitatives en utilisant divers outils statistiques pour générer des indicateurs pour le Corridor.

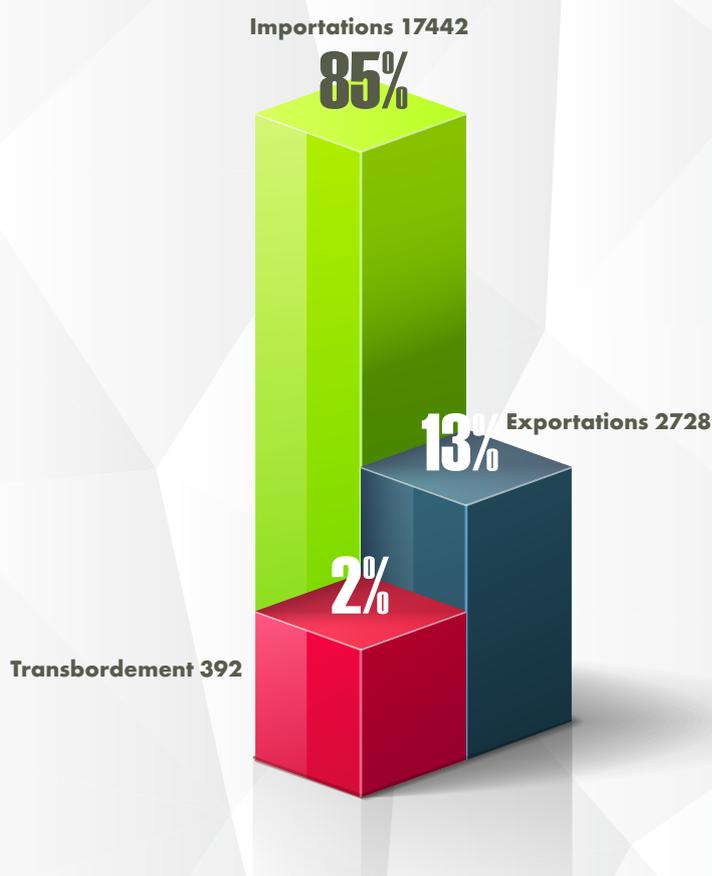
PARTIE II: RESULTATS ET DISCUSSION

Cette section présente des commentaires sur la performance de différents indicateurs pour la période d'avril à septembre 2016, et si possible, une comparaison est faite avec les mois / années précédents.

2.1.1 Débit total des Marchandises au Port de Mombasa

Le volume de Marchandise est défini comme la quantité moyenne de Marchandises qui traversent le port. La figure 2 montre les Marchandises importées, exportées et transbordées et manutentionnées au port de Mombasa pendant la période de janvier à septembre 2016.

Figure 2: Débit total des Marchandises ('000' Tonne métrique)



Source: KPA, Septembre 2016

Le volume total des Marchandises manutentionnées entre janvier et septembre 2016 pour les importations, les exportations et les transbordements a atteint 20.562.000 tonnes métriques, avec une moyenne de 6.854.000 tonnes métriques par mois. Il est évident que la région continue d'importer beaucoup plus de Marchandises qui représentent 85% qu'elle n'exporte, soit 13%

Figure 3: Profil du débit total des Marchandises ('000'Tonne métrique)



Mois	Vrac sec	Vrac liquide	Conventionnelle	Conteneurisé	Totale	Taux de Conteneurisation
Janvier	448	704	189	857	2.198	38,99%
Février	554	445	103	871	1.973	44,15%
Mars	553	808	157	760	2.278	33,36%
Avril	576	807	111	823	2.317	35,52%
Mai	817	628	199	927	2.571	36,06%
Juin	475	525	153	917	2.070	44,30%
Juillet	485	621	215	928	2.249	41,26%
Aout	736	704	174	884	2.498	35,39%
Septembre	764	622	161	863	2.410	35,81%
Total	5.408	5.864	1.462	7.830	20.564	

Source: Autorité des Ports du Kenya- KPA, Jan. – Sept., 2016

Le mois de mai a enregistré le volume le plus élevé de 2 571 000 Tonnes métriques, tandis que février a enregistré le volume le plus faible traité qui est de 1.973.000 Tonnes métriques. Le volume total des Marchandises d'importation conteneurisées a été de 7,830 millions de tonnes, soit environ 38% du volume total de Marchandises qui était de 20,564,000 sur la période de neuf mois. Le port de Mombasa a manutentionné à peu près le même volume de cargaison pendant la même période en 2015. Le taux de conteneurisation variait entre 35% et 45% sur une base mensuelle.

2.1.2 Volume par Pays de Destination

Cet indicateur est obtenu par la sommation du poids total de Marchandises manutentionnées dans le port par pays de destination. selon les données, le poids total des importations en transit s'est élevé à 5 563 819 tonnes métriques, soit 97% pour les États membres du Corridor Nord, 2% pour la Tanzanie et 1% pour les autres destinations.

Table 3: Transit Traffic: Jan to Septembre 2016 (DWT)

Pays	Type de Cargo	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Aout	Sep
BURUNDI	Importations	2.984	12.737	983	847	16.052	585	528	448	61
	Exportations	-	39	-	-	-	-	-	-	-
	TOTAL	2.984	12.776	983	847	16.052	585	528	448	61
R.D.C.	Importations	33.740	23.253	31.849	34.274	26.623	31.047	26.361	28.541	29.787
	Exportations	2.771	4.617	3.010	2.889	4.570	2.970	2.492	3.150	2.285
	TOTAL	36.510	27.870	34.860	37.162	31.193	34.017	28.853	31.691	32.072
RWANDA	Importations	25.474	14.736	26.504	12.756	11.933	10.268	15.195	17.963	9.881
	Exportations	1.331	875	1.101	726	1.032	671	853	1.242	1.332
	TOTAL	26.805	15.611	27.605	13.482	12.966	10.938	16.048	19.204	11.213
SOUDAN DU SUD	Importations	48.152	87.621	63.955	48.623	44.446	51.882	34.986	33.948	29.420
	Exportations	3.995	2.374	3.983	3.941	3.912	3.940	6.436	3.648	3.537
	TOTAL	52.148	89.995	67.938	52.564	48.358	55.822	41.421	37.596	32.957
OUGANDA	Importations	486.105	460.282	472.048	439.111	621.254	441.388	445.753	583.504	585.194
	Exportations	37.865	34.859	35.694	35.909	35.565	28.212	34.585	36.152	29.667
	TOTAL	523.970	495.141	507.742	475.020	656.818	469.599	480.337	619.656	614.861

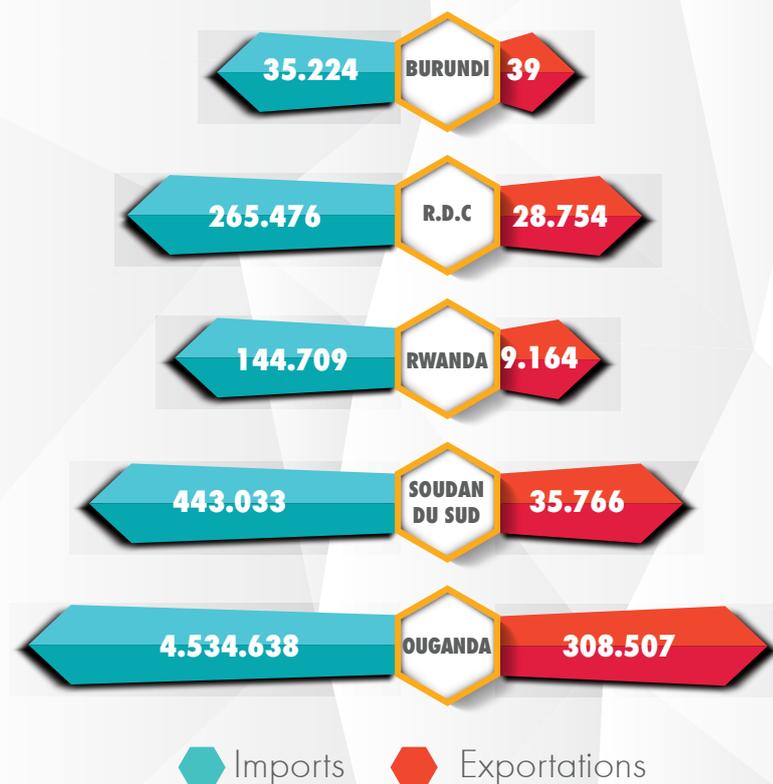
Source: KPA, Septembre, 2016

Il ressort de l'analyse que le volume total de Marchandises en transit importées s'élevait à 5.423.080 tonnes métriques, soit 93% du trafic total, comparativement au volume des Marchandises exportées des cinq pays de transit du Corridor Nord du Burundi, RDC, Rwanda, Soudan du Sud et de l'Ouganda qui s'élevaient à 382.230 tonnes métriques représentant un pourcentage de 7%. Au cours de la période considérée, il n'y a eu aucune exportation du Burundi, sauf en février 2016.

Il y a nécessité de sensibiliser les transporteurs sur l'utilisation de l'itinéraire alternatif en Tanzanie qui passe par Taita/Taveta-Voi et Mombasa. Ce qui réduit la distance parcourue d'environ 400 km et stimulera l'utilisation du port de Mombasa pour les Marchandises en provenance et à destination du Burundi.

Le renforcement des capacités, en particulier dans l'industrie émergente du pétrole et du gaz, qui vise à stimuler les exportations de la région, renforcera également la compétitivité des exportations de la région.

Figure 4: Total du trafic de transit de janvier à septembre 2016 (Tonnes métriques)



Source: KPA, Septembre, 2016

Les résultats montrent que l'Ouganda a le trafic de transit d'importation le plus élevé d'environ 83% pour les importations et de 81% pour les exportations, alors que le Burundi a le faible trafic de transit qui est de 1% par rapport aux autres États Membres.

Il est important que toutes les Marchandises destinées aux pays de transit soient dédouanées à la source pour réduire les retards et éviter la multiplicité des documents requis en cours de route.

2.1.3 Capacité de transport ferroviaire

Cet indicateur analyse la répartition modale en couvrant le nombre total de locomotives et de wagons par rapport à la proportion de la charge totale transportée par chemin de fer.

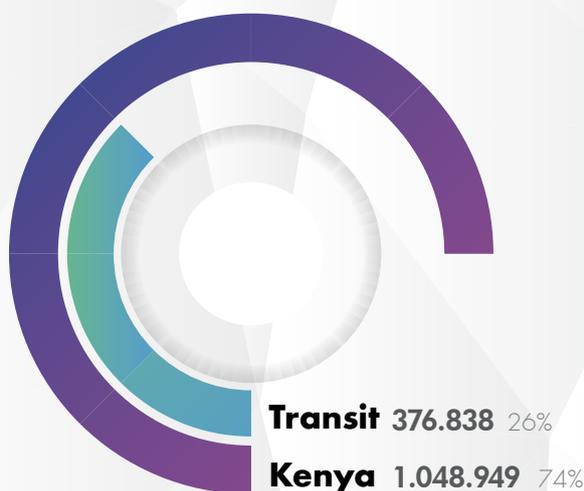
Le transport ferroviaire peut avoir un avantage par rapport au transport routier, car il offre des avantages potentiels sous forme de coûts de transport réduits, de délais de transport plus courts et d'un mode de transport plus écologique. Par conséquent, investir dans le transport ferroviaire est une façon efficace et durable de relever les défis futurs en matière de transport tout en apportant des avantages publics importants tels que la réduction de la congestion routière, la consommation de carburant, les coûts logistiques, les accidents routiers et des coûts d'entretien des infrastructures publiques, entre autres.

Le transport ferroviaire est en principe idéal pour les pays qui se trouvent à des longues distances de la mer et pour favoriser le commerce intra régional. Le long du Corridor Nord, le transport par chemin de fer n'est pas aussi flexible que celui par route puisque le réseau ferroviaire se compose essentiellement d'une seule voie ferrée de Mombasa passant par Nairobi, Nakuru, Kisumu / Eldoret, Jinja et Kampala vers Kasese à l'ouest de l'Ouganda (1650 km).

Il en a résulté que beaucoup de Marchandises sont transportées par camion, même sur de longues distances. Néanmoins, la construction d'un chemin de fer à écartement standard est en cours et il devrait être opérationnel d'ici 2017, pour la section entre Mombasa et Nairobi. Cela entraînera le transfert des Marchandises vers l'usage du chemin de fer qui deviendra plus concurrentiel et absorbera les Augtmentations projetées du mouvement des Marchandises à l'avenir causées par la croissance de la population et la croissance du mouvement intermodal des Marchandises.

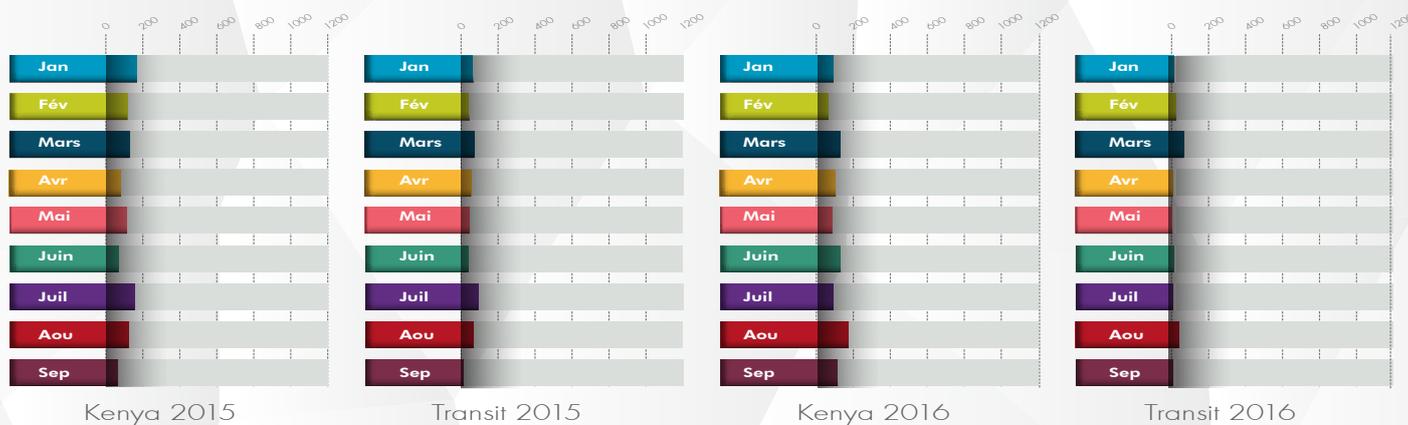
Le volume de trafic transporté par chemin de fer pour la période de janvier à septembre 2016 était de 1.425.787 tonnes, avec une moyenne mensuelle de 158.421 tonnes. Le volume de Marchandises pour le Kenya était 1.048.949 tonnes, ce qui représente 71% du total des Marchandises par voie ferroviaire. Les Marchandises en transit destinées à l'Ouganda étaient 376.838 tonnes, soit 26% des Marchandises totales, tel qu'indiqué dans la figure ci-dessous.

Figure 5: Proportion de Volume de Marchandises transportées par chemin de fer en tonnes (janvier 2015 - septembre 2016)



Source : RVR, Avril - Septembre 2016

Figure 6: Poids total des tonnes '000' transporté par chemin de fer.



Mois	Kenya 2015	Transit 2015	Kenya 2016	Transit 2016
Jan	148,25	35,80	106,87	32,14
Fév	121,04	67,59	99,83	35,45
Mar	135,26	68,81	125,39	47,64
Avri	129,67	56,00	112,32	35,41
Mai	134,15	59,24	107,33	42,56
Juin	122,00	56,04	126,14	43,52
Juli	138,30	60,63	113,12	30,14
Août	134,13	51,46	132,00	66,24
Sep	109,11	64,73	125,97	43,74

Source: KRC, Avril à Septembre 2016

Selon la figure ci-dessus, le volume transporté par chemin de fer a diminué par rapport au total enregistré en 2015 pour la même période pour les Marchandises locales et les Marchandises en transit. Alors que le trafic de conteneurs à Mombasa a augmenté ces dernières années, le nombre de conteneurs transportés par chemin de fer localement et en transit a diminué.

La capacité de conception à une vitesse commerciale moyenne de 55 km/h est de 6 millions de tonnes. Ce qui ne peut pas être atteint en raison du mauvais état des infrastructures, qui imposent des Restrictions Temporaires de Vitesse (TSR)

Tableau 4: Moyenne de Locomotives en exploitation

Moyennes de Locomotives en exploitation	Cédées	En exploitation /sept 2016
96 (2600hp)	-	17
94 (2910hp)	10	7,6
93 (2610hp)	25	19,5
92 (2550hp)	12	1,6
87 (1840hp)	11	0,3
72 (1240hp)	3	1
71 (1240hp)	4	4
62 (740hp)	31	3,9
47 (345hp)	27	10

Source: RVR, Avril - Septembre 2016

La moyenne des locomotives en exploitation a considérablement diminué. Ce qui entrave les efforts visant à Augmenter la part du chemin de fer dans le transport de Marchandises. Le tableau ci-dessous donne le nombre de wagons disponibles pour le service en septembre 2016.

Tableau 5: Nombre de wagons disponibles pour le service

Type de Wagons	Nombre de Wagons	
	Sep-2015	Sep-2016
Conteneur Plat	718	878
Réservoirs Huile, Carburant, Gaz	111	112
Autres Réservoirs	13	10
Couvert	617	562
Benne haute	28	20
Courte face	27	25
Autre	3	3
Le total de wagons de RVR de l'Office des recettes du Kenya	1517	1610
Ballast	12	12

RVR, Avril - Septembre 2016

Les wagons conteneurisés plats ayant la capacité de transport de 42 tonnes ont Augmenté à 878 en septembre 2016 à partir de 718 pour le même mois en 2015. La moyenne nette de tonnes par charge pour les wagons conteneurisés variait entre 22,12 et 28,4 tonnes tandis que le temps de retour du wagon conteneurisé était entre 0,5 jours à 13,2 jours entre janvier et septembre 2016.

Une analyse approfondie est nécessaire pour déterminer les raisons derrière les irrégularités des temps de rotation et les résoudre en usant des recommandations d'ordre politique appropriées. Une planification détaillée est requise dans chaque gare pour s'assurer que toutes les activités avant le départ du train sont exécutées en temps opportun. La fiabilité des wagons / locomotives est également faible et est couplée à un taux élevé de la défaillance des wagons et la faible disponibilité des wagons à cause des longs temps de rotation. La disponibilité des wagons variait entre 75% et 83% comme le montre la figure ci-dessous.

Figure 7 : Disponibilité des Wagons en Conteneur

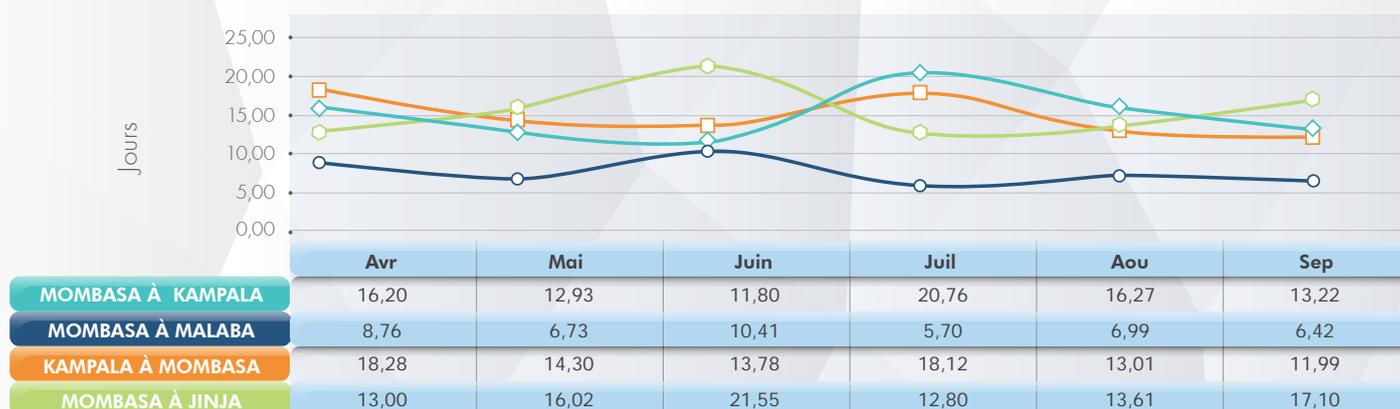


Source: RVR, Avril - Septembre 2016

2.1.4 Temps de transit par chemin de fer

La figure ci-dessous donne le temps de transit par chemin de fer pour les importations et les exportations en provenance de Mombasa.

Figure 8: Temps de transit par chemin de fer



Source: RVR, Avril - Septembre 2016

Le graphique de la figure 8 montre que le temps de transit ferroviaire de Mombasa à Kampala a augmenté de façon significative, a passé à 21 jours en juillet par rapport aux 12 jours enregistrés en juin 2016. La qualité des services ferroviaires pour l'Ouganda et le Kenya est allée en se dégradant ces derniers mois. Actuellement, les temps de transit sont excessifs et imprévisibles comme le montre la figure ci-dessus. D'autres facteurs attribuables au long temps de transit par le chemin de fer sont la disponibilité des Marchandises, la disponibilité du matériel roulant de locomotive, l'infrastructure et les heures de service de la gare ferroviaire.

Le tableau ci-dessous indique les tonnes-kilomètres pour les exportations et les importations.

Tableau 6: Tonne- Km (1.000.000) par Mois

	Avr	Mai	Juin	Juil.	Aout	Sept
Mombasa à Nairobi	25,36	20,61	22,17	27,27	21,95	24,10
Mombasa à Ouganda	44,62	55,32	62,68	39,10	67,90	56,40
Nairobi à Mombasa	7,30	3,78	4,31	4,58	4,24	10,93
Ouganda à Mombasa	15,13	9,89	10,44	11,94	12,54	12,22

Source: RVR, Avril - Septembre 2016

Le chemin de fer à écartement métrique est principalement utilisée pour les importations vers l'Ouganda et le Kenya à partir du port de Mombasa avec Tonnes -km allant de 39 millions de tonnes-km à 68 millions de tonnes-kms.

Parmi les défis auxquels sont confrontés les chemins de fer, il y a le vieillissement des voies et du matériel roulant, les ressources insuffisantes pour l'entretien et le mauvais suivi des wagons et des Marchandises. Il y a également le nombre insuffisant de locomotives et de wagons, le mauvais état de l'infrastructure ferroviaire pour le chemin de fer à écartement métrique a ralenti le développement dans le secteur du transport ferroviaire de Marchandises dans le Corridor Nord.

L'amélioration de la compétitivité ferroviaire profitera principalement aux usagers des transports à travers la réduction des temps de transit, l'amélioration des connexions et l'amélioration de la qualité de services et d'infrastructure ainsi que l'accessibilité.

2.1.5 Volume des Marchandises conteneurisées manutentionnées par mois au Port de Mombasa

Le transport conteneurisé permet une amélioration considérable de l'efficacité du transport en réduisant le temps de manutention, les coûts de la main-d'œuvre et les coûts d'emballage.

Table 7: Trafic de conteneurs (Equivalent de Vingt Pieds) manutentionnés

TYPE		Jan	Fév	Mar	Apr	Mai	Juin	Jul	Août	Sep	TOTAL
IMPORTATIONS	rempli	41.417	41.761	37.153	40.660	46.005	45.737	45.968	44.420	44.488	387.609
	Vide	201	576	267	1.053	2.042	2.075	1.218	56	198	7.686
EXPORTATIONS	rempli	9.743	12.547	10.677	11.065	11.715	12.489	12.028	10.776	8.690	99.730
	Vide	32.427	27.427	25.997	28.547	31.849	31.606	32.840	33.690	32.135	276.518
TRANSBORDEMENT	rempli	5.074	3.415	2.324	2.443	3.295	2.015	3.098	2.839	3.759	28.262
	Vide	578	1.195	667	482	530	469	112	88	110	4.231
TOTAL	rempli	56.234	57.723	50.154	54.168	61.015	60.241	61.094	58.035	56.937	515.601
	Vide	33.206	29.198	26.931	30.082	34.421	34.150	34.170	33.834	32.443	288.435
	TOTAL	89.440	86.921	77.085	84.250	95.436	94.391	95.264	91.869	89.380	804.036

Source: KPA, Septembre, 2016

De janvier à septembre 2016, un total de 804.036 EVP de Marchandises conteneurisées et de conteneurs vides ont été manutentionnés. De ce nombre, il y avait 387.609 EVP de Marchandises conteneurisées et 7.686 unités vides pour l'importation. Par contre, les exportations représentaient 99.703 EVP de Marchandises conteneurisées et 276.519 conteneurs vides. Le mouvement le plus élevé a été enregistré au mois de mai avec 95.264 conteneurs. Cette Aoûtmentation substantielle pourrait signifier que l'utilisation du conteneur comme support pour le transport de Marchandises est adoptée positivement. La plupart des exportations sont des conteneurs vides.

2.1.6 Capacité de transport de l'oléoduc

L'objectif principal de l'Autorité Kenyane de gestion de l'Oléoduc (KPC) est de fournir des moyens efficaces, fiables, sûrs et rentables de transporter les produits pétroliers de Mombasa vers l'arrière-pays.

Pour atteindre cet objectif, KPC a construit un réseau des oléoducs, des installations de stockage et de chargement pour le transport, le stockage et la distribution de produits pétroliers. Le réseau d'oléoducs est d'environ 1.221 km et va du port, le site de stockage pétrolier de Kipevu et la raffinerie à Mombasa vers Nairobi, Eldoret et Kisumu.

Les produits raffinés sont transportés par camion à partir de dépôts à Mombasa, Nairobi, Nakuru, Eldoret et Kisumu. KPC a amélioré l'infrastructure, ce qui a conduit à l'amélioration des produits pétroliers et leur disponibilité dans l'Ouest du Kenya avec le deuxième pipeline qui va à Kisumu. Cela a facilité l'accès au Marchés des Etats Membres du Corridor Nord et la Tanzanie. La construction d'une deuxième ligne qui va de Mombasa à Nairobi qui est presque terminée permettra de stimuler la performance de ce mode de transport.

Tableau 8: Expédition mensuelle de carburant vers diverses destinations (m3)

2016	Kenya	Ouganda	RDC	Burundi	Rwanda	Soudan du Sud	Tanzanie
Avril	76.978	45.171	16.714	478	197	25.475	1.387
Mai	95.256	71.407	17.506	274	1.636	35.272	2.790
Juin	102.868	93.7023	16.272	163	900	25.689	2.306
Juillet	99.544	89.674	17.782	262	1.092	17.195	2.787
Aout	73.610	50.561	19.288	257	2.960	21.236	1.981
Sept	97.012	92.339	20.159	318	3.009	28.800	93

Source: KPC, Avril - Septembre, 2016

Le tableau 8 fournit un résumé du volume moyen mensuel de carburant expédié aux différents États Membres du Corridor Nord et à la Tanzanie. Les produits incluent; les spiritueux Premium pour moteurs d'automobiles, Motor Spirit Regular (MSR), Gazole Automobile (AGO), Jet A-1 et Kérosène Illuminant (IK).

Outre le Marché intérieur, le réseau d'oléoducs alimente les pays voisins de l'Ouganda, Rwanda, l'Est de la République Démocratique du Congo, le Nord de la Tanzanie, Burundi et du Soudan du Sud. Le Kenya a reçu la quantité la plus élevée de carburant expédiée qui s'élève à 43%, suivi de l'Ouganda à 35% tandis que le Soudan du Sud et le Rwanda ont reçu le volume net de carburant le moins élevé expédié, qui est de 1 pourcent. Au cours de la période considérée, le mois de septembre 2016 a enregistré le plus grand volume de carburant expédié par rapport au reste.

KPC dispose des dépôts suivants: Embakasi Aviation, le terminal de Nairobi, l'aéroport de Moi, l'installation de stockage de pétrole de Kipevu, Nakuru, Eldoret, Kisumu et Konza. Le terminal de Nairobi est le deuxième plus grand entreposage de 100.528 m³, le stockage de combustible blanc de Raffineries Pétrolières du Kenya 'Kenya Petroleum Refineries Limited' a une capacité de 140 millions de litres, le dépôt de Konza Petrocity a une capacité de stockage de 38,5 millions de litres et l'installation de stockage de pétrole de Kipevu détient 326.333 m³. La construction de réservoirs de stockage supplémentaires à Nairobi est prévue.

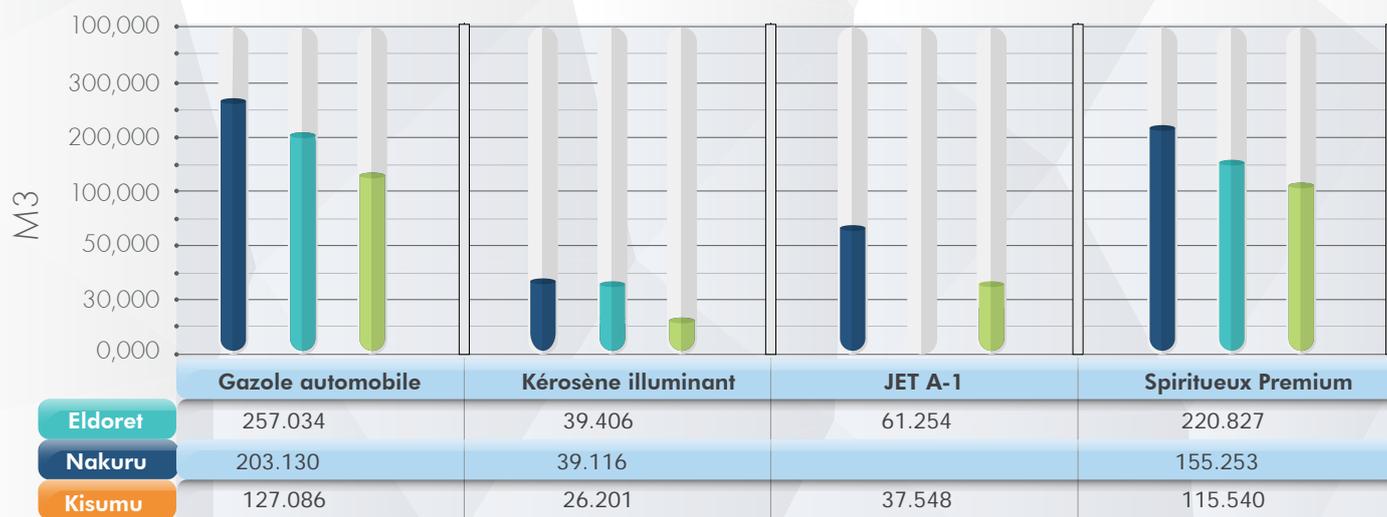
Le volume de carburant transporté par le réseau pipelinier entre avril et septembre 2016 a été évalué à 1.282.395,73 m3 pour le Motor Spirit Premium, le gazole automobile, le kérosène illuminant et le jet A-1, tel qu'indiqué ci-dessous pour trois des 8 dépôts.

Tableau 9: Volume total par type de carburant expédié par station terminale (m3)

Dépôt	Gazole automobile	Kérosène illuminant	Jet a-1	Spiritueux Premium	Volume total
Nakuru	203.130	39.116		155.253	397.499
Eldoret	257.033	39.406	61.254	220.827	578.520
Kisumu	127.086	26.201	37.548	115.540	306.376
Total	587.250	104.723	98.802	491.621	1.282.396

Source: KPC, Avril - Septembre 2016

Figure 9: Volume total expédié par station terminale (m3), Avril - Septembre 2016



Source: KPC, Avril - Septembre 2016

La figure 9 donne une comparaison de l'expédition de carburant en provenance des dépôts d'Eldoret, Kisumu et Nakuru d'avril à septembre 2016. Il est évident que le dépôt d'Eldoret a livré le plus grand volume de produits pétroliers par rapport à Kisumu. KPC joue un rôle essentiel dans la promotion du développement et de la croissance dans la région en assurant un approvisionnement suffisant et fiable en produits pétroliers. Cependant, l'Autorité Kenyane de Gestion des oléoducs rencontre plusieurs défis au cours de la mise en œuvre de son mandat, notamment, 'ceux en rapport avec les infrastructures, les pannes de courant qui causent des retards et imprévisibilité du Marché.

*KPC devrait accélérer l'amélioration des installations de chargement pour améliorer la rotation des camions et l'efficacité ;
Afin d'appuyer la Charte d'autorégulation à la charge à l'essieu sur les objectifs de contrôle de la charge des véhicules, KPC devrait assurer l'étalonnage correct et la charge des camions citernes à ses points de chargement.*

CHAPITRE II: COUTS ET TARIFS DE TRANSPORT

Bien que le présent rapport estime les effets potentiels et isolés des variations des coûts et des tarifs de transport, il convient de noter que d'autres facteurs affectent également les flux commerciaux et que les effets estimés ici peuvent être amplifiés ou compensés par ces autres facteurs.

Les barrières non tarifaires (BNT) constituent une source de plus en plus importante de coûts, de tarifs et de retards dans la facilitation du commerce. Un recouvrement suffisant des coûts, fondé autant que possible sur les coûts économiques déterminés par le Marché, devrait garantir un prix équitable des services de transport et éviter une mauvaise allocation des ressources et des distorsions structurelles dans les économies nationales.

Dans les sous-secteurs routiers et ferroviaires qui constituent les principaux modes de transport le long du Corridor, la facilitation du commerce est essentielle pour réduire les coûts commerciaux, qui restent élevés malgré la forte baisse des coûts des transports, l'amélioration des technologies de l'information et de la communication et la réduction des obstacles au commerce dans de nombreux pays.

2.2.1 Tarifs de transport routier le long du Corridor Nord

Tableau 10: Tarif de transport (en Dollars Américains) vers diverses destinations

En provenance de	VERS						
	Mombasa	Nairobi	Kampala	Kigali	Bujumbura	Goma	Juba
Mombasa		856	2.170	3.625	5.000	6.133	4.750
Nairobi	408		1.650	2.900	4.000	5.000	4.000
Kampala	800	700		1.600	3.500	3.000	2.200
Kigali	3.000	2.000	1.600		50*	1.000	7.000
Bujumbura	160*	130*	60*	275*		80*	-
Goma	3.640	3.360	2.240	2.000**	2.240**		-
Juba	3.000**	3.000**	1.500**	-	-	-	

Source: Analyse de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord, septembre 2016

*Tarif par tonne, ** Tarif pour Avril, 2016

Le tableau 10 résume les tarifs de transport pour les conteneurs de 20/40 pieds à destination et en provenance de divers endroits en septembre 2016. La section suivante fournira les changements survenus à partir d'avril 2016.

2.2.2 Tarifs de transport routier au Burundi

Le tableau 11 résume les frais de transport par conteneur à destination et en provenance de Bujumbura, en Dollars Américains, par tonne et par kilomètre pour les conteneurs de 20 pieds pour l'exportation. Il indique également le nombre de voyages aller-retour réalisés pour les différentes destinations.

Les données indiquent que les tarifs de transport vers Kampala sont passés de 0,10 \$ à 0,08 \$ par tonne par kilomètre. Les autres destinations ont affiché une légère Augmentation des tarifs de transport entre septembre 2015 et 2016.

Tableau 11: Tarif et Voyages aller-retour au Burundi

En Provenance de	Vers	Distance	Septembre, 2015		Septembre, 2016	
			Tarif Par Tonne/Km	Voyage Aller-Retour	Tarif Par Tonne/Km	Voyage Aller-Retour
Bujumbura	Goma	431	0.12	2	0.19	2
Bujumbura	Kampala	788	0.10	2	0.08	2
Bujumbura	Kigali	275	0.15	3	0.15	3
Bujumbura	Juba	1.441	-	-	-	0
Bujumbura	Nairobi	1.476	0.07	2	0.09	1
Bujumbura	Mombasa	1.957	0.09	1	0.08	1

Source : Association des Transporteurs Internationaux du Burundi, Septembre 2016

Le nombre de voyages aller-retour est resté relativement constant, sauf vers Nairobi, qui est maintenant à un voyage par mois.

Le tarif pourrait être beaucoup plus bas vers Mombasa et vers Nairobi, étant donné la réduction de la distance à travers la Tanzanie et les routes qui sont dans un état passable. L'utilisation de la route de Taita Taveta et de la route de Namanga qui passent à travers la Tanzanie pourrait être une route moins chère et plus rapide pour accéder respectivement Mombasa et Nairobi.

2.2.3 Tarifs de transport routier en RD Congo

Le tableau 12 résume les tarifs de transport par conteneur de 40 pieds de Goma vers diverses destinations le long du Corridor Nord.

Les données rapportées montrent les tarifs de transport vers Kampala, Nairobi et Mombasa.

Tableau 12: Tarif et Voyages aller-retour en R.D du Congo

En Provenance de	Vers	Distance	Septembre, 2015		Septembre, 2016	
			Tarif Par Tonne/Km	Voyage Allé-Retour	Tarif Par Tonne/Km	Voyage Allé-Retour
Goma	Bujumbura	431	-	7	-	-
Goma	Kampala	669	2,99	6	3,35	2
Goma	Kigali	156	-	5	-	-
Goma	Juba	1,322	-	1	-	-
Goma	Nairobi	1,360	2,21	3	2,47	1
Goma	Mombasa	1,840	1,77	2	1,98	1

Source: FEC, Septembre 2016

Le nombre de voyages aller-retour a considérablement diminué et les tarifs par kilomètre ont Augmenté. Goma-Kampala a vu le nombre de voyages aller-retour diminué de 6 à 2 par mois entre septembre 2015 et 2016.

2.2.4 Tarifs de transport routier au Kenya

Le tableau 13 montre les tarifs de transport des villes kényanes de Nairobi et de Mombasa vers d'autres villes des États Membres du Corridor Nord, en dollars américains. Il donne la moyenne de tarif de transport par conteneur par km pour déplacer un conteneur de Mombasa vers les principales destinations le long du Corridor Nord.

Le tarif de transport de Mombasa jusqu'à Goma et Juba est passé respectivement de \$1,98 et \$2,45 à \$3,33 et \$2,86 par conteneur par kilomètre. Le nombre de voyages aller-retour à Juba est réduit de moitié, soit à 2 voyages par mois.

Il sied de noter que le coût des longues distances demeure élevé. Cela indique que la logistique transfrontalière et d'autres préoccupations, y compris la sécurité, ont un impact sur le coût du transport de Marchandises vers les différentes destinations. Il est également clair que les différences sur la moyenne de coût sont influencées par des facteurs qui varient en fonction de la route de destination.

Tableau 13: Tar if et Voyages aller-retour au Kenya

En Provenance de	Vers	Distance (KM)	Septembre, 2015		Septembre, 2016	
			Tarif Par Tonne/ Km	Voyage Allé-Retour	Tarif Par Tonne/ Km	Voyage Allé-Retour
Mombasa	Nairobi	481	2,24	10	1,78	10
Mombasa	Kampala	1.169	2,61	4	1,86	4
Mombasa	Kigali	1.682	2,11	2	2,16	3
Mombasa	Bujumbura	1.957	1,74	3	2,55	2
Mombasa	Goma	1.840	1,98	2	3,33	2
Mombasa	Juba	1.662	2,45	4	2,86	2

Source: Enquête sur les Transports Routier, Avril - Septembre 2016

La moyenne du nombre de voyages aller-retour effectués par les camions est en grande partie déterminée par la distance vers les villes de destination le long du Corridor. Le voyage Mombasa-Nairobi a enregistré le plus grand nombre de voyages en raison de la courte distance parcourue. Bujumbura, Goma et Juba ont enregistré le nombre le plus faible de 2 voyages par mois. Une efficacité accrue et l'élimination des goulots d'étranglement le long du Corridor pourraient entraîner une Augtmentation des voyages aller-retour, la rotation des camions et donc une efficacité opérationnelle pour les transporteurs.

2.2.5 Tarifs de transport routier au Rwanda

Le tableau 14 présente les tarifs pour le transport d'un conteneur de 20 pieds en provenance de Kigali. Les tarifs de transport sont plus élevés sauf vers Mombasa et Nairobi, qui se situe entre \$1,67 et \$1,78 par conteneur par km. Les tarifs de transport vers Goma ont considérablement baissé, passant d'un maximum de \$20,51 à \$6,41 par conteneur par kilomètre.

Tableau 14: Tarif et Voyages aller-retour au Rwanda

En Provenance de	Vers	Distance (km)	Septembre, 2015		Septembre, 2016	
			Tarif par tonne/ km	Voyage Aller-Retour	Tarif par tonne/ km	Voyage Aller-Retour
Kigali	Goma	156	20,51*	7	6,41	10
Kigali	Kampala	513	3,12	6	3,12	7
Kigali	Bujumbura	275	8,00*	5	6,55	
Kigali	Juba	1.166	6,00	1	6	1 à 1,5
Kigali	Nairobi	1.201	1,67	3	1,67	4
Kigali	Mombasa	1.682	1,78	2	1,78	2 à 2,5

*Mars 2015

Source: ACPLRWA, Septembre 2016

Kigali-Goma a enregistré le nombre le plus élevé de voyages aller-retour avec une moyenne de 10 voyages aller-retour, bien que le coût de transport soit élevé si l'on compare avec les 7 voyages aller-retour pour Kigali- Kampala, 4 pour Nairobi et une limite supérieure de 2,5 pour Mombasa. Il est évident qu'en dépit des coûts de transport plus élevés tels que mentionnés plus tôt, Goma reste une destination clé pour les Marchandises de Kigali. La distance moyenne (km) parcourue par camion par an entre Kigali - Goma est de 37.440 km tandis que Kigali - Mombasa est de 72.060 km par an.

Les coûts élevés de transports sont un obstacle au commerce, il revient aux décideurs, en rapport avec les routes qui affichent des coûts élevés, de travailler pour l'élimination des goulots d'étranglement logistiques et infrastructurels qui peuvent exister.

2.2.6 Tarifs de transport routier en Ouganda

Le tableau 15 montre les frais de transport routier pour les conteneurs de 20 ou 40 pieds pour les destinations sur le Corridor à partir de Kampala. Il montre que les exportations vers Nairobi et Mombasa étaient les moins chères tandis que les exportations de Kampala vers Goma et Bujumbura attirent des frais de transport les plus élevés. Goma et Bujumbura affichent les frais de transport les plus élevés respectivement jusqu'à \$4,48 et \$4,4 par kilomètre.

Les données pour le mois de septembre pour 2015 et 2016 montrent que Kampala-Nairobi a montré à la fois une Augmentation des voyages aller-retour qui sont passés de 4 à 5 voyages et une réduction des tarifs de transport.

Tableau 15: Tarif et Voyages aller-retour en Ouganda

En Provenance de	Vers	Distance (km)	Avr, 2016		Septembre, 2016	
			Tarif Par Conteneur/Km	Voyages Aller-Retour	Tarif Par Conteneur/Km	Voyages Aller-Retour
Kampala	Kigali	513	3,22	7	3,12	5
Kampala	Bujumbura	788	4,82	5	4,44	4
Kampala	Juba	653	2,76	5	3,37	5
Kampala	Nairobi	688	1,16	4	1,02	5
Kampala	Mombasa	1.169	0,68	5	0,68	4
Kampala	Goma	669	3,59	4	4,48	4

Source: UNTA, Septembre 2016

Le tableau 16 ci-dessous résume les frais de transport par destination et par km.

Tableau 16: Frais de transport par destination et par km

En provenance de	VERS						
	Mombasa	Nairobi	Kampala	Kigali	Bujumbura	Goma	Juba
Mombasa		1,78	1,86	2,16	2,55	3,33	2,86
Nairobi	0,93		2,40	2,40	2,71	3,68	3,49
Kampala	0,68	1,02		3,12	4,44	4,48	3,37
Kigali	1,78	1,67	3,12		6,55	6,41	6
Bujumbura	2,24*	2,52*	2,24*	4,2*		5,32*	-
Goma	1,98	2,47	3,35	-	-		-

*Conteneur de 28-tonnes

Source: Analyse de l'Observatoire de Transport / ACTTCN

En général, les données montrent les variations des tarifs de transport sur les différentes sections du Corridor, les variations étant significatives pour les destinations transfrontalières. Cela suggère qu'il existe des facteurs dans les différents pays auxquels dépendent les tarifs de transport. Cela nécessite des études plus approfondies afin de déterminer les facteurs qui font que les tarifs de transport sur certaines routes soient élevés et proposer des mesures d'atténuation appropriées.

CHAPITRE III: PRODUCTIVITÉ ET EFFICACITÉ

L'accès facile au Port de Mombasa est essentiel pour intégrer les économies dans un système de production de plus en plus mondialisé plutôt que de rester en marges du commerce mondial.

Avec ses partenaires, le Port de Mombasa s'engage sans cesse pour que le port reste toujours accessible aux clients et autres utilisateurs ainsi que par tous les modes de transport.

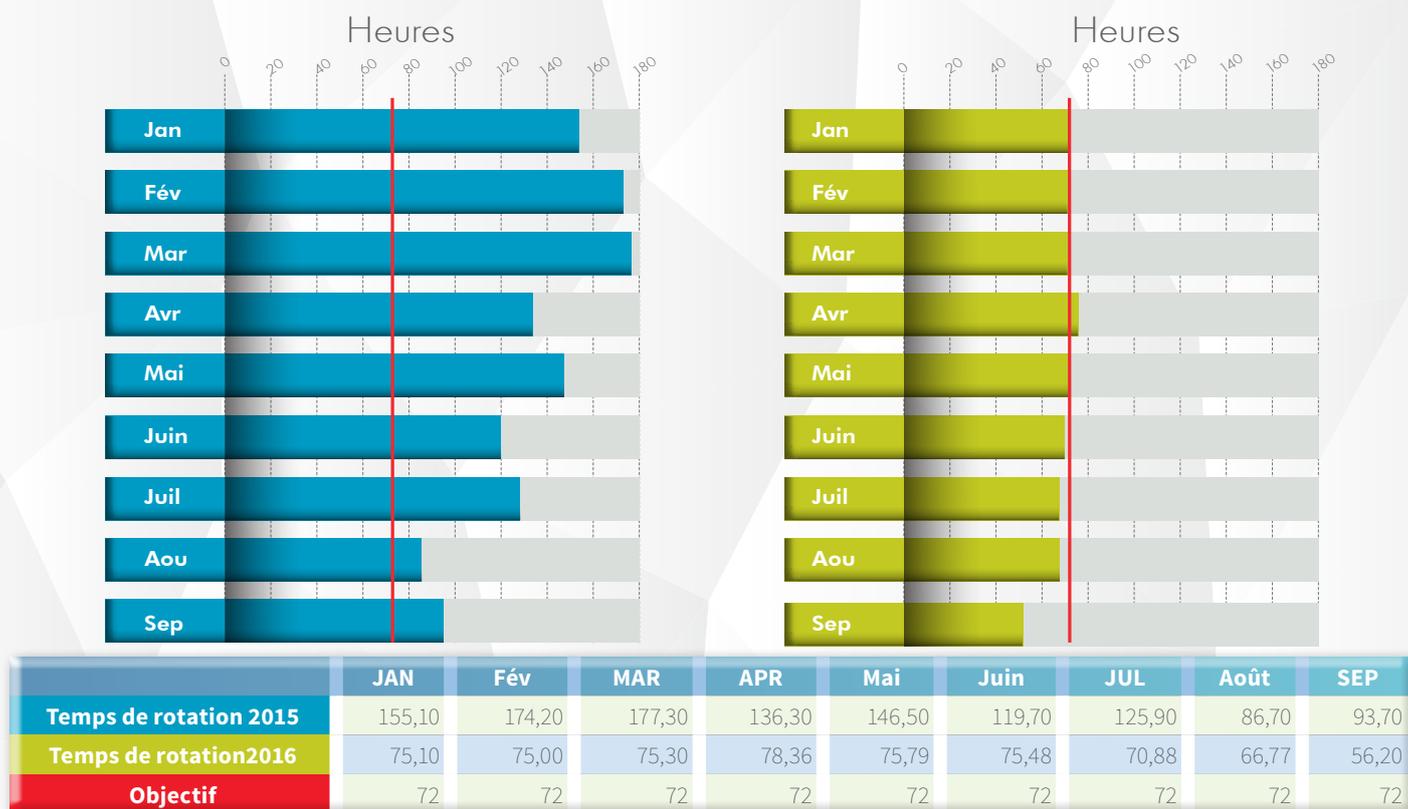
Les indicateurs suivants mettent la lumière sur l'efficacité au Port de Mombasa et le long du Corridor.

2.3.1 Temps de Rotation des Navires

Cet indicateur est mesuré à partir du moment où le navire arrive dans la zone du port jusqu'à son départ du port.

La Figure 10 montre la comparaison de la performance dans le temps de rotation des navires pour les années 2015 et 2016.

Figure 10: Temps de Rotation des Navires Conteneurisés (Jan-Sept 2015 / 2016)



Source: KPA, Septembre 2016

La performance dans le temps de rotation des navires s'est améliorée avec un objectif de 3 jours (72 heures) qui a été réalisé à partir de juillet 2016. La performance a continué à s'améliorer pour s'établir à 56,2 heures en septembre 2016.

Cette performance positive soutenue est en partie attribuable à la disponibilité de l'équipement, à l'amélioration de la productivité des équipes et à la mise en place du Guichet Fixe d'Accostage par KPA d'août 2015 à ce jour. Le tableau ci-dessous présente la tendance du temps de rotation par type des navires de janvier à septembre 2016.

Tableau 17: Temps de rotation de navires (Jours) pour Jan - Sep 2016

TYPE	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOÛT	SEP
Barge	5,0	3,5	5,0	1,7	2,8	3,6	0,5	-	10,2
Vrac	3,8	4,4	4,6	4,9	4,7	4,8	3,5	5,6	4,8
Porteur de Voitures	0,7	0,6	0,8	0,9	1,0	0,7	1,0	1,0	0,9
Conteneur	2,4	2,5	2,7	2,5	2,9	2,5	2,5	2,3	2,4
Pêcheur	-	-	1,9	-	2,7	2,2	2,8	2,2	3,3
Marandise Générales	3,7	4,1	3,1	3,3	2,8	2,3	2,2	2,1	2,9
Roro	1,1	1,9	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5	1,8	1,5
Pétrolier	3,4	4,8	4,2	4,0	3,6	3,6	2,6	4,5	4,5
Remorqueur	1,5	2,1	2,8	1,8	1,6	2,1	1,5	2,6	2,1
Autres	1,5	2,8	1,5	4,3	2,3	1,9	2,2	2,6	3,0
Moyenne du Temps de rotation	2,7	3,1	2,8	3,2	3,1	2,8	2,4	3,0	3,2

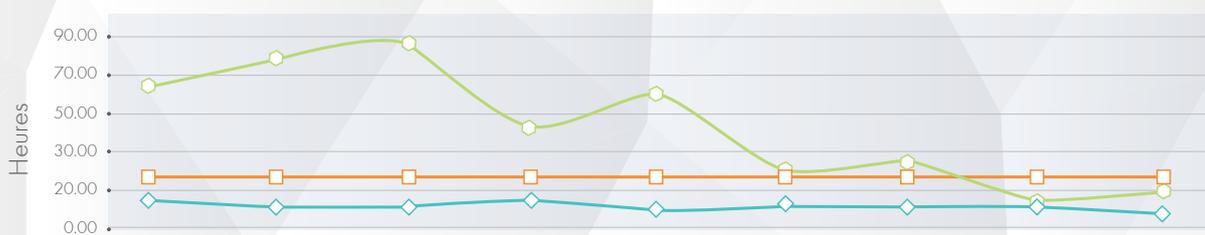
Source: KPA, Jan - Sept 2016

2.3.2 Temps d'Attente des Navires avant Accostage

Cet indicateur est mesuré à partir du moment où le navire arrive dans la zone du port (bouée de chenal) jusqu'au moment de son premier accostage.

La Figure 11 montre la performance de la tendance pour le temps d'attente du navire pour 2016 et 2015. L'objectif est de 24 heures.

Figure 11: Temps d'Attente des Navires avant l'Accostage



	JAN	Fév	MAR	APR	Mai	Juin	JUL	Août	SEP
Temps d'Attente avant Accostage 2015	68.6	79.5	86.5	46.9	62.8	27.7	13.5	13.5	17.9
Temps d'Attente avant Accostage 2016	12	10.8	11.6	13.97	8.3	10.94	10.4	10.31	6.45
Objectif	24	24	24	24	24	24	24	24	24

Source: KPA, Jan - Sept 2016

Le temps d'attente des navires s'est amélioré et est passé de 13,5 heures en août 2015 à 6,45 heures en septembre 2016, dépassant de loin l'objectif de 24 heures.

En général, la plupart des indicateurs affichent une tendance positive, les indicateurs maritimes affichant des résultats particulièrement bons. L'infrastructure physique du port est l'une des exigences les plus importantes pour créer et soutenir un environnement commercial qui facilite le commerce, la croissance économique et la création de l'emploi.

L'amélioration continue des infrastructures routières en cours autour du Port apportera plus de progrès. Ces initiatives en place devraient être soutenues pour permettre une amélioration continue de l'efficacité. L'engagement avec KPA est en cours pour revoir à la baisse l'objectif pour le temps d'attente du navire en vue de s'assurer que cette dynamique est ininterrompue et contribuer et contribuer à sa productivité.

2.3.3 Qualité des infrastructures de transport du réseau routier du Corridor Nord

L'ensemble du réseau routier du Corridor Nord couvre environ 14.108 km qui passe à travers le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi, le Soudan du Sud et la RD Congo. Le transport routier est entièrement libéralisé et représente plus de 96% du flux total de trafic de transit dans le Corridor Nord. Il est essentiel d'estimer l'efficacité et la capacité des modes de transport, car ils ont un impact direct sur les coûts de transport. L'insuffisance des infrastructures se traduit par des coûts de transport plus élevés, des retards et des conséquences économiques négatives.

En avril 2016, à travers l'Observatoire de Transport du Corridor Nord, le constat montre que seulement 28% de la longueur totale de la route du Corridor était en mauvais état, nécessitant ainsi des travaux urgents de réhabilitation / reconstruction. De plus, la majorité des tronçons routiers étaient en bon état ou en état passable (63% ou 9%). Des sections importantes étaient en cours de construction ou de réhabilitation.

Ce rapport se focalise sur les données de septembre 2016 qui donnent un aperçu général de l'état des routes dans les États Membres du Corridor Nord. Lorsque des données existent, L'Indice International de Rugosité (IRI) est fourni. L'IRI aide non seulement à déterminer les coûts pour les usagers de la route, mais aussi à assurer la performance des chaussées routières. Les routes sont conçues pour répondre aux exigences structurelles et fonctionnelles de la circulation et de l'ensemble du public voyageur. Essentiellement, la qualité du service détermine le niveau d'état minimal auquel une route est autorisée à être avant qu'un certain traitement soit déclenché



a) **Etats des Routes au Burundi**

La majorité du réseau routier du Corridor Nord au Burundi est pavé. Par conséquent, cet état concerne des routes pavées, plus particulièrement les autoroutes nationales qui ont un état qui est entre acceptable et bon état avec quelques exceptions.

Tableau 18: Etas des Routes au Burundi

Section de Route	Longueur (km)	AADT	Indice de Rugosité IRI	Projet planifié / actuel sur ce lien	État actuel du projet	Coût du projet (Mill \$Dollars)	Observations générales
Gasenyi - Gashoho	68,379	Béton bitumineux	2	N/A	N/A	N/A	N/A
Gashoho - Ngozi	40,357	Bicouche	5	N/A	N/A	N/A	N/A
Ngozi - Kayanza	32	Bicouche	5	N/A	N/A	N/A	N/A
Kanyaru Haut -Kayanza	22,105	Béton bitumineux	7	1 m supplémentaire	N/A	N/A	N/A
Kayanza-Bugarama	59,169	Béton bitumineux	3	1 m supplémentaire	N/A	N/A	N/A
Bugarama-Bujumbura	35,005	Béton bitumineux	3	1 m supplémentaire	N/A	N/A	N/A
Bujumbura-Gatumba	23	Béton bitumineux	2	En cours	100% Complet	600000 euro	
Ruhwa-Nyamitanga	50,712	Béton bitumineux	2	N/A	N/A	72million USD	51Km Phase 1 terminée
Nyamitaanga-Gihanga	10,1	latérite	8	N/A	N/A	40Mill USD	phase 2
Gihanga-Bujumbura20	20	Bicouche	4	N/A	N/A	40Mill USD	N/A
Kanyaru Bas - Ngozi	24.7	latérite					
Ngozi	80	Béton bitumineux	8	N/A	N/A	N/A	N/A
Ngozi-	102	Béton bitumineux					
Gitega	80	Bitumen concrete	2	N/A	N/A	N/A	N/A
Gitega-							
Bujumbura	102	Bitumen concrete	3	N/A	N/A	N/A	N/A

Source : Office des Routes, Septembre 2016

b) Etats des Routes en RDC

Tableau 19: Etats de Routes en RDC

ITINERAIRE/ROUTE	Classification routière	Type de chaussée	Longueur (Km)	Travaux réalisés ou En Cours	Projection/Plan d'amélioration	Etat de la route (Km)		
						Bon	Moyen	Mauvais
1. AXE BUKAVU-KINDU-KISANGANI								
BUKAVU - BURHALE	RN2	RT	55	Maintenance	Réhabilitation	55	0	0
BURHALE - SHABUNDA - LUBILE	RP503	RT	363	Maintenance	Réhabilitation	38	188	137
LUBILE - KALIMA - MALI	RN32	RR	117	Maintenance	Réhabilitation	28	89	0
MALI - KINDU	RN31	RR	36	Maintenance	Réhabilitation	36		
MALI - LUBUTU	RN31	RT	318	Rehabilitation/ Maintenance	Réhabilitation	176	93	49
LUBUTU - KISANGANI	RN3	RR	297	Maintenance	Réhabilitation	93	103	101
LUBUTU - OSOKARI - WALIKALE	RN3	RR	221	Maintenance	Réhabilitation	189	32	
WALIKALE - HOMBO	RN3	RT	107	Maintenance	Modernisation	0	107	0
HOMBO - MITI	RN3	RR	93	Maintenance	Réhabilitation	0	40	53
MITI - BUKAVU (included in Kavumu - Bukavu)	RN2	RR	PM					
2. AXE BUKAVU-UVIRA								
BUKAVU - KAMANYOLA	RN5	RT	55	Tarmaking/ Maintenance		53	2	0
KAMANYOLA - UVIRA	RN5	RR	86	Maintenance	Modernisation	66	15	5
UVIRA - KAMVIVIRA - FRONT BURUNDI	RN30	RR	10	Maintenance	Réhabilitation	0	10	0
3. AXE KISANGANI - BENI - KASINDI								
KISANGANI - NIANIA - KOMANDA	RN4	RT	650	Maintenance GENIS		650	0	0
KOMANDA - LUNA	RN4	RT	65	Maintenance		65	0	0
LUNA - BENI	RN4	RR	60	Maintenance	Modernisation	60		
BENI - KASINDI	RN4	RT	80	Maintenance	Modernisation	38	18	24
4. AXE KOMANDA - BUNIA - MAHAGI								
KOMANDA - BUNIA	RN27	RT	71		Modernisation	0	69	2
BUNIA - MAHAGI - GOLI - FR OUGANDA	RN27	RT	190			0	62	128
5. AXE KISANGANI - ISIRO - ARU								
KISANGANI - NIANIA	RN4	RT	PM		Réhabilitation			
NIANIA - ISIRO	RN25	RT	232	Maintenance	Réhabilitation	38	108	86
ISIRO - WATSA - ARU	RN26	RT	511			20	40	451
6. AXE BENI - BUTEMBO - GOMA - BUKAVU								
BENI - NDOLUMA	RN2	RT	132	Maintenance		48	44	40
NDOLUMA - RUTSHURU - GOMA	RN2	RR	199	Maintenance	Réhabilitation		194	5
GOMA - SAKE - MINOVA	RN2	RR/RT	58	Rehabilitation/ Maintenance	Réhabilitation	22	26	10
MINOVA - KAVUMU - BUKAVU	RN2	RR/RT	152	Strengthening RR and Maintenance		49	32	71
RUTSHURU - BUNAGANA	RN28	RT	27	Maintenance		0	27	0
RUTSHURU - ISHASHA	RP1035	RT	63	Maintenance	Modernisation	42	21	0

Source: Office de Routes, RD Congo, Septembre, 2016

La majorité du réseau routier du Corridor Nord en RD Congo est en état passable.

c) Etat des routes au Kenya

Le tableau ci-dessous donne l'état des routes au Kenya, évalué sur base de l'Indice International de Rugosité. Les routes du Kenya sont cruciales puisque ce sont elles qui servent de lien entre le Kenya et les autres Etats Membres du Corridor.

Tableau 20: Etat des routes au Kenya

Section à partir de	Section vers	Distance (Km)	Moyenne IRI	Observation
Nairobi	Mombasa	481,35	2,26	Bon
Mombasa	Nairobi	370,48	3,16	Bon
Nairobi	Eldoret	312,17	3,2	Bon
Eldoret	Malaba	125,68	3,73	Bon
Busia	Kisumu	116,16	3,67	Bon
Kisumu	Nakuru	186,29	3,84	Bon
Nakuru	Nairobi	157,67	2,96	Bon

Source: KeNHA, Septembre, 2016

En général, la plupart des routes du Kenya sont en bon état et certaines sections jugées en mauvais état sont maintenant en cours de réhabilitation et maintenance, et l'état des routes sera meilleur une fois que les travaux de réhabilitation seront achevés. Par exemple, certains tronçons entre Voi - Mombasa qui étaient défectueux sont en cours de réhabilitation.



d) **Etat des routes au Rwanda**

La plupart du réseau routier du Corridor Nord au Rwanda est pavé et est en bon état.

Tableau 21: Conditions des routes au Rwanda

Sections selon ACTTCN	Tronçon de route	Classification des routes	Longueur (km)	Type de surface	IRI1 (m/Km)	Etat actuel	Projection / plan de réhabilitation
Kagitumba-Akanyaru Haut							
Kagitumba-Kigali	Kagitumba-Kayonza	NR24		Double couche de surface	4,2	Approvisionnement pour la réhabilitation et l'élargissement en cours	Réhabilitation et l'élargissement à 7m
	Kayonza- Kigali	NR4	77,00	Goudron béton	1,7	L' EAC a commandité une étude de faisabilité et une conception d'ingénierie détaillée. étude est en cours	Réhabilitation et l'élargissement à 7m
Kigali-Huye	Kigali-Muhanga	NR1	47,50	Goudron béton	2,3	L'étude pour la réhabilitation et l'élargissement est disponible	Réhabilitation et l'élargissement à 7m
	Muhanga- Huye	NR1	75,70	Goudron béton	1,6	L'étude pour la réhabilitation et l'élargissement est disponible	Réhabilitation et l'élargissement à 7m
Huye-Akanyaru Haut	Huye-Akanyaru Haut	NR1	34,60	Double couche de surface	2,6	L'étude pour la réhabilitation et l'élargissement est disponible	Réhabilitation et l'élargissement à 7m
Kagitumba- Cyangugu							
Huye-Rusizi	Huye-Kitabi	NR10	53,00	Double couche de surface	3,5	L'approvisionnement pour la réhabilitation et l'élargissement est en cours	Réhabilitation et l'élargissement à 7m prévu de commencer mi 2017
	Kitabi- Buhinga	NR10	62,60	Goudron béton	2,1	Le projet est dans sa période d'engagement	Récemment réhabilitée
	Buhinga- Rusizi	RN11	30,60	Goudron béton	2,2	Le projet est dans sa période d'engagement	Récemment réhabilitée
Gatuna - Cyangugu							
Gatuna-Kigali	Gatuna-Rukomo	RN3	29,00	Goudron béton	1,3	La route a été réhabilitée et elle est maintenant en bon état et dans la période d'engagement	Récemment réhabilitée
	Rukomo- Kigali	RN3	49,00	Goudron béton	1,4	La route a été réhabilitée et elle est maintenant en bon état et dans la période d'engagement	Récemment réhabilitée

Kigali - Musanze							
Kigali-Musanze	Kigali-Base	RN2	44.00	Goudron béton	1.8	Les travaux de réhabilitation sont terminés. Les déficiences sont en train d'être réparées	Récemment réhabilitée
	Base- Musanze		44.00	Goudron béton	1.7	Les travaux de réhabilitation sont terminés. Les déficiences sont en train d'être réparées	Récemment réhabilitée
Rusizi- Ruhwa							
Rusizi-Bugarama	Rusizi-Bugarama	RN11	38.70	Goudron béton	2.4	Les travaux récurrents de maintenance sont en cours, l'étude pour la réhabilitation est supposée être disponible d'ici la fin de 2016	Rehabilitation and widening to 7m
	Bugarama-Ruhwa	RN11	7.50	Goudron béton	1.7	La période de maintenance est en cours	Récemment réhabilitée
Cyanika-Rubavu							
Cyanika - Musanze	Cyanika-Musanze	RN17	25.00	Double couche de surface	4.1	1. Travaux d'urgence pour réparer les déficiences en cours	Rehabilitation and widening to 7m
Musanze-Rubavu	Musanze-Rubavu	RN2	62.00	Goudron béton	1.7	Période de maintenance est en cours	Réhabilitation et élargissement à 7m

Source: RTDA, Septembre 2016



e) Etat des routes au Soudan du Sud

Tableau 22: Etat des routes au Soudan du Sud

Route	Type de chaussée	Configuration	Longueur (Km)	Etat des travaux	Planifié	Eta de la route (Km)/ IRI		
						Bon	Passable	Mauvais
Nimule - Nesitu - Juba	Pavé	Deux voies	192	Construit	Maintenance		Passable	
Nadapal - Kapoeta - Torit - Nesitu	Gravier	Deux voies	335	Conçu	En attente de Construction	-	-	Mauvais
Juba - Lainya - Yei - Kaya	Gravier	Deux voies	225	N/A	N/A	-	-	Mauvais
Yei - Maridi	Gravier	Deux voies	180	N/A	N/A	-	-	Mauvais
Juba - Mundri - Maridi - Yambio - Nabiapai	Gravier	Deux voies	427	N/A	N/A	-	-	Mauvais
Yambio - Tambura - Wau - Aweil	Gravier	Deux voies	591	N/A	N/A	-	-	Mauvais
Wau - Kwacjok - Agok - Maiom - Bentiu	Gravier	Deux voies	520	N/A	N/A	-	-	Mauvais
Juba - Bor - Ayod - Malakal	Gravier	Deux voies	614	N/A	N/A	-	-	Mauvais
Mundri - Rumbek - Wau	Gravier	Deux voies	459	N/A	N/A	-	-	Mauvais

Source: Etat des routes au Soudan du Sud, Septembre 2016

Le du Soudan du Sud a conçu un certain nombre de routes ainsi leurs frontières connexes dans le cadre du réseau routier du Corridor Nord tel que décrit dans le tableau ci-dessus. Il s'agit ici de la route Nimule – Nesitu – Juba (192km) qui est complètement construite; les travaux de conception du tronçon Nadapal - Kapoeta - Torit - Nesitu (335km) sont terminés et la route est en attente de la phase de construction; Juba – Lainya – Yei - Kaya (225km); Yei – Maridi (180km). La majeure partie de la route est en gravier et n'est pas en bon état.

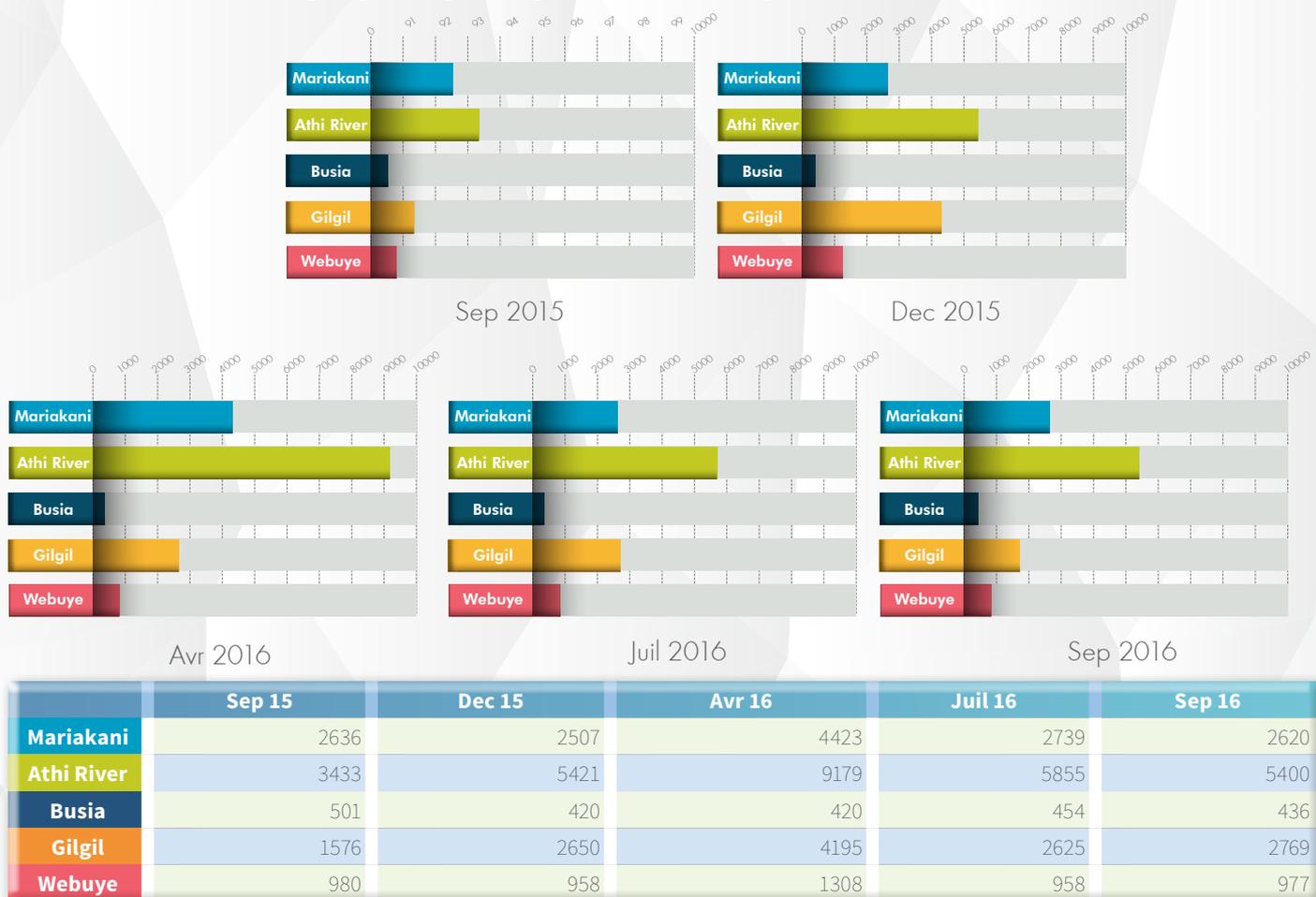
La qualité des infrastructures est un élément clé à considérer pour atteindre les objectifs régionaux de l'intégration et du développement. Un suivi régulier de ces conditions au niveau régional est requis pour fournir des informations relatives aux sections à prioriser en termes d'amélioration. L'élargissement des routes du corridor pour atteindre les normes de 7 mètres de route et 2 mètres d'accotement ainsi que le développement des voies de montée suite à l'aboutissement de la circulation vont aider dans l'amélioration du temps de transit et ainsi accélérer le commerce. La plupart du réseau routier du Corridor Nord est constituée d'une route à double voies, d'où la réduction de la vitesse et la nécessité de dépassement sur les voies montantes sur les collines étant donné que la vitesse des véhicules diminue sur les voies montantes. A cela s'ajoute la réhabilitation des nids de poule, la mise à niveau des routes. Il est recommandable de remarquer le développement en cours des routes à deux chaussées séparées sur plusieurs sections de transit notamment les voies de sortie de Mombasa-Mariakani et Machakos.

2.3.4 Trafic au ponts bascules

L'indicateur mesure le nombre moyen des camions pesés par jour sur un pont bascule au Kenya.

L'Autorité du Corridor Nord évalue la performance effective des ponts bascules et le niveau de la mise en œuvre de la charte de contrôle de la charge des véhicules qui exige aux usagers du Corridor à se conformer aux limites du contrôle de la charge du véhicule en vue de protéger les routes contre l'endommagement prématuré suite à la surcharge. Les ponts bascules sont principalement installés le long du Corridor pour aider à protéger les routes contre ces dommages mais aussi servent à mesurer les comptages de la circulation qui informent l'expansion de la route, la planification et la prise de décision.

Figure 12: Moyenne du trafic pesé par jour pour les ponts bascules du Kenya



KeNHA, Kenya, Septembre 2015 - Septembre 2016

Le pont bascule Athi River a enregistré la moyenne la plus élevée de circulation par jour (5.400), suivi par les ponts bascules Gilgil (2.769) et Mariakani (2.620) en Septembre 2016. Néanmoins, il est important de noter que cette circulation sur les ponts bascules a connu des fluctuations par rapport à l'année précédente.

Pour assurer une parfaite mise en œuvre du pesage routier dynamique à grande vitesse (HSWIM), les camions pesés sur une balance fixe sont ceux qui ne sont pas conformes au HSWIM. Athi River connaît une des moyennes les plus élevées des flux de circulation par jour suite aux camions en provenance également de Namanga et de Nairobi qui y convergent.

D'autre part, le pont bascule de Busia a enregistré le trafic le moins élevé par rapport au reste. Cela pourrait être dû au fait que certains tronçons de la route sont en construction. Ce qui cause un retard au transport de Marchandises. De plus, le pont-bascule de Busia ne met pas en œuvre le pesage routier dynamique à grande vitesse.

La modernisation du contrôle de la limite de la charge à l'essieu pour ces ponts bascules a réduit le temps de pesage et a ainsi réduit les retards.

2.3.5 Conformité aux ponts - bascules

L'indicateur mesure le pourcentage des camions qui sont conformes aux poids brut du véhicule et aux limites de la charge à l'essieu avant et après la redistribution de la cargaison selon la Loi de l'EAC sur le Contrôle de la Charge des Véhicules.

Le règlement stipule que la limite maximale autorisée de charge à la fois l'essieu est de 10 tonnes et une masse maximale pour le poids brut du véhicule de 56 tonnes. La conformité implique la conformité à la charge à l'essieu et au poids brut du véhicule (loi sur la circulation routière Chap.403). Tous les Gouvernements membres des pays de l'EAC se sont engagés à promouvoir la convergence et la compatibilité avec les tendances régionales en adoptant une approche unifiée aux questions d'intérêt commun dans le secteur du transport, desquelles le contrôle de la surcharge s'avère cruciale. Le Rwanda, le Burundi, la RDC et le Soudan du Sud n'appliquent pas encore les limites de la charge à l'essieu faute des ponts bascules. L'application est basée à la fois sur la limite du poids brut du véhicule et la charge à l'essieu.

Figure 13: Niveau de conformité sur les ponts bascules au Kenya



KeNHA, Septembre 2015 - Septembre 2016

La conformité avec les limites de la charge des véhicules est au-delà de 90% à partir de décembre 2015 sauf sur le pont bascule de Busia où la conformité a diminué et est maintenant à 76% en septembre 2016. L'objectif de la conformité à 100% n'est pas encore atteint, le but du contrôle de la charge à l'essieu est de contrôler les effets néfastes causés par la surcharge des véhicules lourds, qui peut entraîner une détérioration accélérée, des coûts de maintenance élevés, et le besoin d'une réhabilitation précoce de ces routes. Au fur et à mesure que les véhicules lourds passent sur une route, ils causent une déformation, des tensions et un stress au revêtement de la route.

CHAPITRE IV: TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS

Le temps pris pour dédouaner les Marchandises sur les frontières constitue l'une des principales sources de retard affectant la circulation des Marchandises et le transport le long du corridor. Les retards résultent du besoin de se conformer aux formalités liées au mouvement du commerce et du transport. Il s'agit notamment de l'examen, l'inspection, l'approbation des documents, le processus d'expédition en douane ainsi que la manutention des cargaisons aux terminaux.

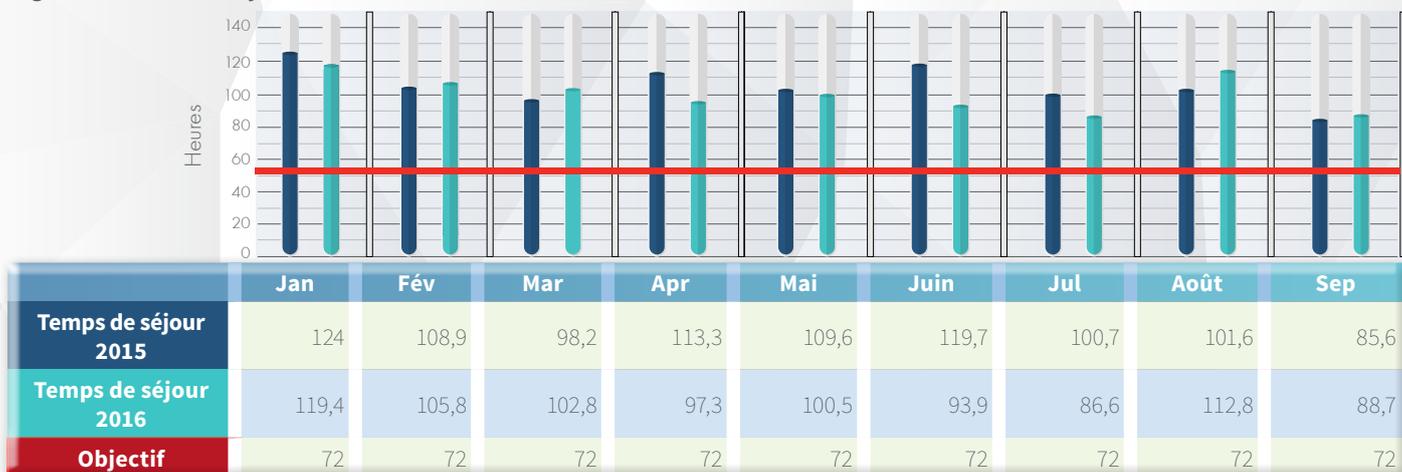
Il est essentiel d'identifier les principaux problèmes à la base des retards qui affectent le mouvement des Marchandises et les mesures proposées qui peuvent être prises pour accélérer les procédures de dédouanement en vue de réduire les coûts et le temps. La réussite de la modernisation des douanes est due aux principes bien établis qui sont mis en œuvre pour cette fin.

2.4.1 Temps de séjour au Port de Mombasa

Le temps de séjour est la mesure du temps qui s'écoule entre le temps d'arrivée des Marchandises et le temps de sortie des enceintes du Port.

La figure 14 montre une analyse comparative du temps de séjour au Port de Mombasa pour les années 2015 et 2016.

Figure 14: Durée de séjour des Marchandises conteneurisées au Port



Source: KPA data Janvier 2015 - Septembre 2016

Le meilleur temps de séjour des Marchandises pour 2016 a été enregistré en juillet 2016 avec une durée de 86,6 heures qui était encore en delà de l'objectif de 72 heures (3 jours). La performance pour 2016 montre des améliorations une fois si l'on compare avec celle de 2015, à l'exception du mois d'août 2016 où une durée de 112,8 heures a été enregistrée contre 101,6 heures enregistrées en 2015. La rationalisation de l'identification et l'évacuation des conteneurs aux diverses stations du fret des conteneurs sont certaines des mesures à être entreprises pour réduire le temps de séjour.

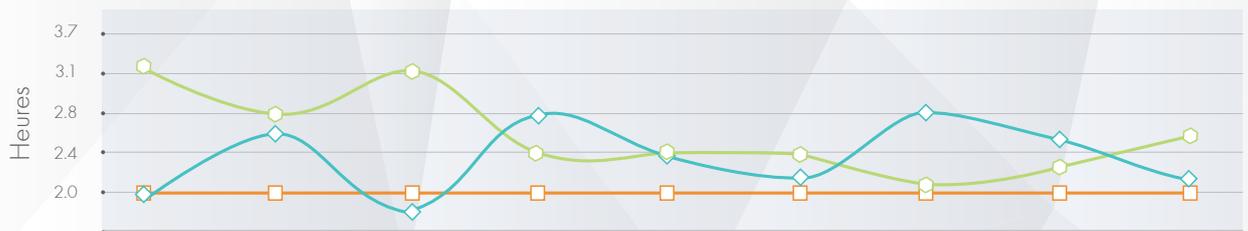
Le temps de séjour est affecté par plusieurs facteurs au sein du port passant de l'Office des Recettes puisque les Marchandises ne peuvent pas sortir sans autorisation, et d'autres intervenants sur les Marchandises. La période de grâce de 9 jours, a aussi un impact sur l'évacuation à temps des Marchandises au Port, une approche informée par la recherche sur la manière d'établir un équilibre entre la période de grâce et l'objectif du temps de séjour est nécessaire. L'objectif devrait être revu sur base de la recherche et l'engagement avec les Parties prenantes.

2.4.2 Temps pris pour le dédouanement au DPC

Il s'agit du temps pris par les douanes pour enregistrer la déclaration déposée par un Agent de dédouanement. Cette durée contribue au total du temps de séjour au Port.

La figure 16 montre le temps pris par les douanes pour enregistrer la déclaration déposée par un Agent de dédouanement pour la période de janvier à septembre pour les années 2015 et 2016. Cette durée contribue au total du temps de séjour au Port et le temps cible est de 2 heures.

Figure 15: Temps pris au Centre de Traitement des Documents (DPC)



	Jan	Fév	Mar	Apr	Mai	Juin	Jul	Août	Sep
Temps de transit au DPC 2015	2,0	2,6	1,8	2,8	2,4	2,2	2,8	2,5	2,2
Temps de transit au DPC 2016	3,2	2,8	3,1	2,4	2,4	2,4	2,2	2,3	2,5
Temps cible	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Source: Données de KPA, Janvier 2015- Septembre 2016

La durée de traitement des documents a oscillé autour d'un maximum de 3,2 heures en janvier 2016 et un minimum de 2,2 heures en juillet 2016 et s'est stabilisée à 2,5 heures en Septembre 2016. La durée de traitement des documents implique l'approbation de la Valeur Douanière, la classification des Marchandises et les taxes /cautions à payer par le bureau des douanes. Le traitement à temps pourrait être largement influencé par une soumission dans les délais des documents conformes par les agents en douanes.

La sensibilisation des agents en douanes sur la soumission conforme et à temps ainsi que l'automatisation complète des procédures serviraient à la réduction du temps pris pour le traitement des documents.

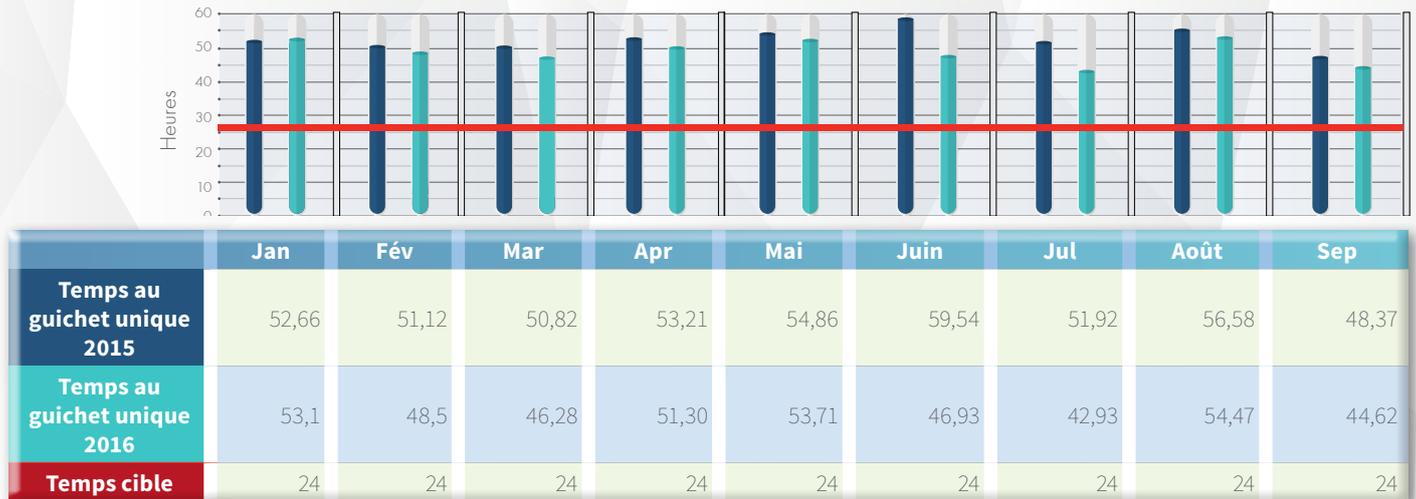


2.4.3 Temps de dédouanement au guichet unique de Mombasa

La durée de dédouanement au guichet unique mesure le temps moyen qui s'écoule entre le temps de l'enregistrement de la déclaration en douanes et l'émission de l'autorisation d'enlèvement.

Ce temps est lié au processus de traitement par diverses agences et a l'objectif ciblé qui est fixé à 24 heures.

Figure 16: Temps pris au guichet unique



Source: KPA, Janvier 2015- Septembre 2016

Les données rapportées pour la période allant de janvier à septembre 2016 montrent que le temps pris au guichet unique s'est amélioré si on la compare avec la même période en 2015. Néanmoins, le temps enregistré a considérablement dépassé l'objectif de 24 heures, avec une meilleure durée de 42,93 heures enregistré en juillet 2016. Pour améliorer cette durée, la conduite d'une vérification conjointe et la vérification des Marchandises en transit dans les pays de destination sont certaines des stratégies proposées dans la charte du Port et devraient être renforcées. Le Système Régional électronique de suivi des cargaisons (R-ECTS) en cours de déploiement permettra de renforcer ces stratégies si elles englobent l'ensemble des cargaisons du Corridor Nord.

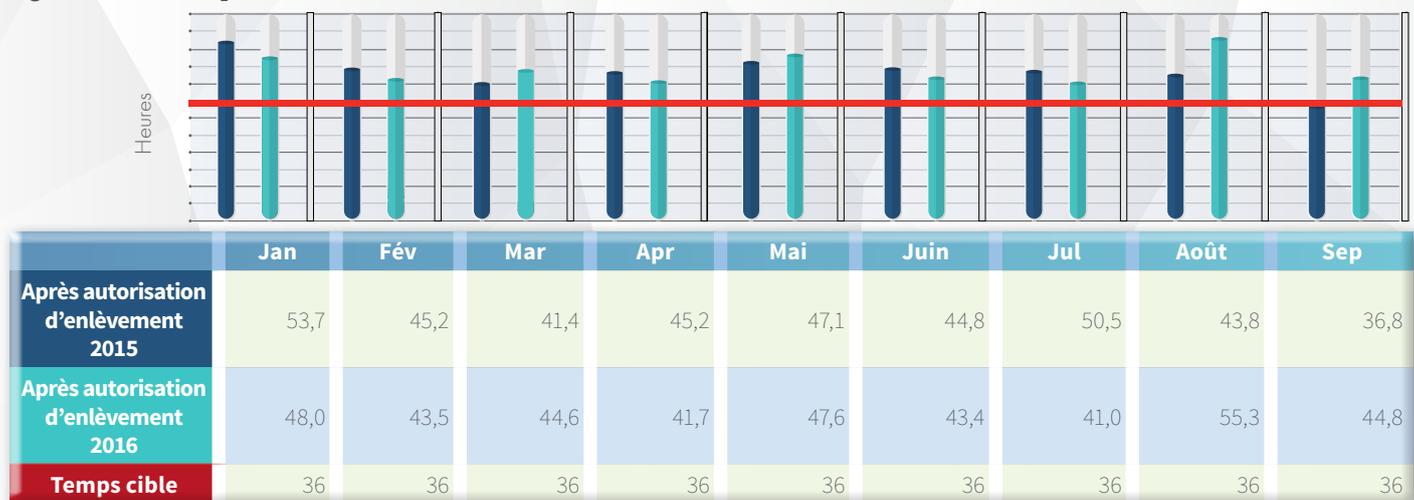


2.4.4 Retard après autorisation d'enlèvement

L'indicateur se réfère au temps qui s'écoule entre l'obtention de l'autorisation d'enlèvement et l'évacuation des Marchandises du Port.

Le retard après l'autorisation d'enlèvement se réfère au temps qui s'écoule avant d'évacuer les Marchandises au port et l'autorisation formelle d'enlèvement. Ceci implique les processus suivants: l'agent de douane crée un ordre de sortie et de livraison dans le système KWATOS, le paiement des frais et droits portuaires, l'autorisation de sortie émise sur KWATOS, l'approbation de l'ordre de sortie et de livraison par KPA et émission du laissez passer à la porte de sortie du port, le chargement du camion, le contrôle à la porte de sortie et émission de la note de sortie. Le temps cible est de 36 heures. La Figure 15 ci-dessous montre le temps pris pour évacuer les Marchandises au port après autorisation d'enlèvement pour la période d'avril 2016 à septembre 2016.

Figure 17: Retards après autorisation d'enlèvement



Source: Données de KPA, Janvier 2015- Septembre 2016

Le retard après l'autorisation d'enlèvement a légèrement Augmenté, passant de 41,7 heures en avril 2016 à 44.8 heures en septembre 2016. La performance en septembre s'est dégradée et a montré une réduction par rapport aux 36,8 heures enregistrées en Septembre 2016.

Le retard après l'autorisation d'enlèvement constitue une importante variable explicative du temps de séjour au Port et contribue ainsi à l'inefficacité du Port. Certaines des mesures d'intervention incluent une autorisation automatisée de sortie du Port, installation des portes spéciales aux CFS et travailler 24 heures.

2.4.5 Temps de transit de Mombasa vers diverses destinations

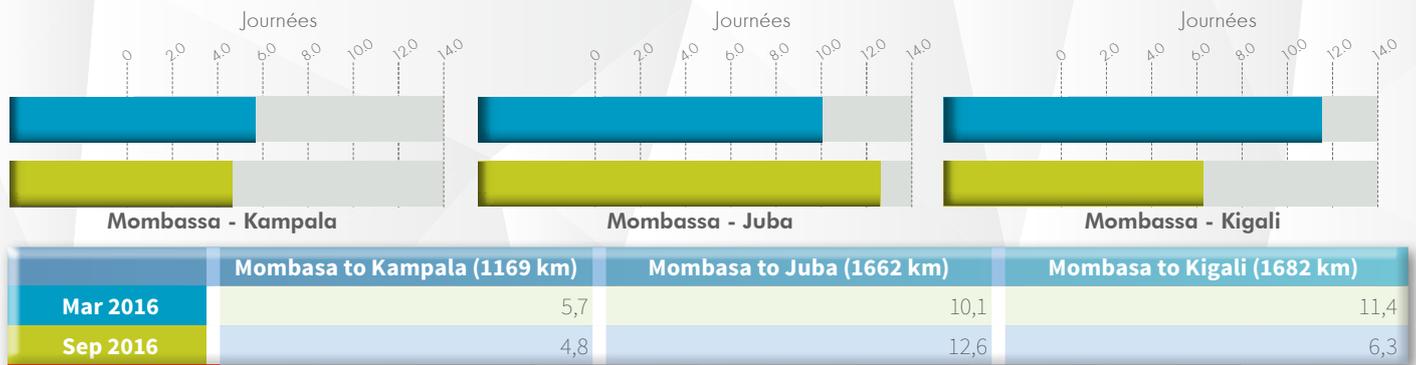
Le temps de transit est mesuré à partir du moment où les Marchandises ont obtenues la mainlevée de la douane à Mombasa jusqu'au moment où elles arrivent à diverses destinations le long du Corridor. Ce temps de transit inclue les retards après la mainlevée des douanes et les arrêts le long du Corridor. Les données utilisées dans l'analyse de cet indicateur sont obtenues à partir d'une enquête GPS qui a été menée d'avril à septembre 2016.

Tableau 23: Temps moyen de transit de Mombasa vers diverses destinations, Avr. -Sept 2016

Destination	Journées					
	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept
Mombasa à Kampala (1.169 Km)	5.1	5.3	5.1	3.4	4.6	5.5
Mombasa à Malaba (933 km)	3.2	2.6	2.7	2.3	2.6	3.5
Mombasa à Juba (1.662 km)	12.3	8.9	11.4	13.5	13.7	16.1
Mombasa à Kigali (1.682 km)	4.4	9.7	4.7	4.7	7.0	7.6
Mombasa à Goma (1.838 km)	5.8	7.6	4.6	4.5	5.4	7.6

Source: Données de l'enquête GPS, Avril - Septembre 2016

Figure 18: Temps de transit de Mombasa jusqu'à Kigali, Juba et Kampala



La moyenne du temps pris de Mombasa jusqu'à Kampala pendant la période d'avril à septembre 2016 était de 4,8 jours, ce qui représente une amélioration en partant des 5,7 jours enregistrés pendant la période d'octobre 2015 à mars 2016.

Le temps de transit vers Kigali s'est aussi considérablement amélioré passant d'une moyenne de 6,34 jours pour la période, comparés aux 11,4 jours qui étaient la moyenne de la période d'Octobre 2015 à Mars 2016. D'autre part, le temps de transit de Mombasa à Juba s'est détérioré passant à une moyenne de 10,1 jours à partir de 8.4 jours enregistrés pendant la même période. Le temps de transit vers Juba s'est empiré au mois de juillet s'établissant à 11.9 jours en Septembre.

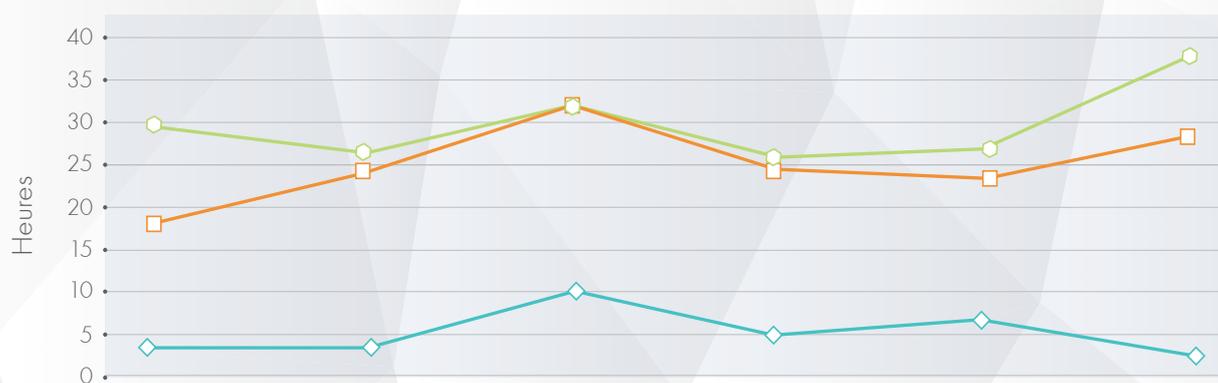
Il est nécessaire d'améliorer la sécurité le long de la route Nimule-Juba en vue de garantir la sécurité des Marchandises et des chauffeurs des camions.



2.4.6 Temps de transit au Burundi

Le Temps de transit au Burundi a été mesuré à partir de Kanyaru Haut et Gasenyi, jusqu'aux nœuds et postes frontières des douanes au Port de Bujumbura, à Kayanza et à Gatumba. La Figure 19 présente le temps de transit à Kanyaru Haut pour la période d'avril à septembre 2016.

Figure 19: Temps de transit de Kanyaru-Haut à Bujumbura, Kayanza et à Gatumba

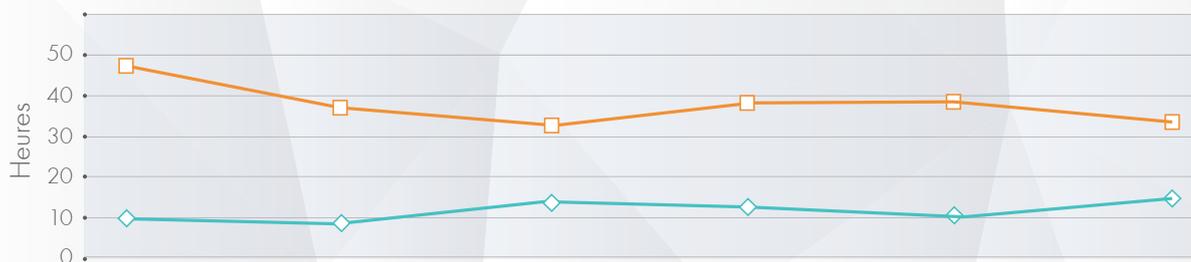


	Apr	Mai	Juin	Jul	Août	Sep
Kanyaru haut à Kayanza (24km)	3	4	11	5	6	2
Kanyaru haut à Gatumba (138km)	19	24	32	26	24	28
Kanyaru haut à Bujumbura (118km)	31	26	33	28	27	38

Source: OBR, Avril - Septembre, 2016

Les données montrent que le temps de transit de Kanyaru Haut jusqu'à Bujumbura était plus élevé, à 38 heures en septembre 2016 pour une distance de 118 km, par rapport aux 28 heures vers Kayanza (138 km) pendant le même mois. Il est évident qu'il y a des retards de transit sur la route de Kanyaru Haut vers Bujumbura. La figure 20 montre le temps de transit de Gasenyi jusqu'à Bujumbura et Kayanza pendant la période d'avril à septembre 2016. Le temps pris à Gasenyi a diminué, partant de 46 heures, en Avril 2016 pour passer à 38 heures en septembre 2016. Pendant la même période, le temps pris de Gasenyi à Kayanza a Augmenté, passant de 10 à 15 heures.

Figure 20: Temps de transit de Gasenyi à Bujumbura et Kayanza, d'Avril à Septembre 2016



	Avr	Mai	Juin	Jul	Août	Sep
Gasenyi - Kayanza (148km)	10	9	13	12	10	15
Gasenyi - Bujumbura (242km)	46	37	32	38	38	34

Source: OBR, Avril - Septembre, 2016

2.4.7 Temps de dédouanement à la frontière en République Démocratique du Congo

L'indicateur est mesuré en prenant la différence entre l'heure d'arrivée et le temps du départ du camion à un poste frontière de dédouanement particulier. Les données douanières pour la RDC ne nous permettent pas de faire une analyse objective en raison d'un très petit nombre des cas/documents enregistrés au cours de la période allant d'avril en septembre 2016.

Table 24: Nombre de dossiers enregistrés entre avril et septembre

Bureau de traitement	Moyenne de retard à la frontière (Heures)	Mois	Nombre de documents
MAHAGI	-	Juin	4
KAROMBO	-	-	1
BUNAGANA	167,83	Avr	3
BUNAGANA	30,41	Mai	3
BUNAGANA	19,21	Juin	4
BUNAGANA	17,90	Juil	1
BUNAGANA	2,69	Août	2
KASINDI	18,34	Juil	19

Source: Données de la DGDA 2016, RDC

Il ressort du tableau 24 que la frontière de Karombo a enregistré seulement un cas d'avril à septembre 2016 alors que Kasindi a enregistré le plus grand nombre de documents (19 dossiers). Au mois de juillet 2016, le retard à la douane à Kasindi était de 18,34 heures. Pendant la période d'avril - septembre 2016, la frontière de Mahagi a enregistré seulement 4 dossiers, suivis par Bunagana (13 dossiers). Il est nécessaire d'arriver à enregistrer un plus grand nombre de documents déclarés en vue d'avoir des données suffisantes pour une analyse plus riche.

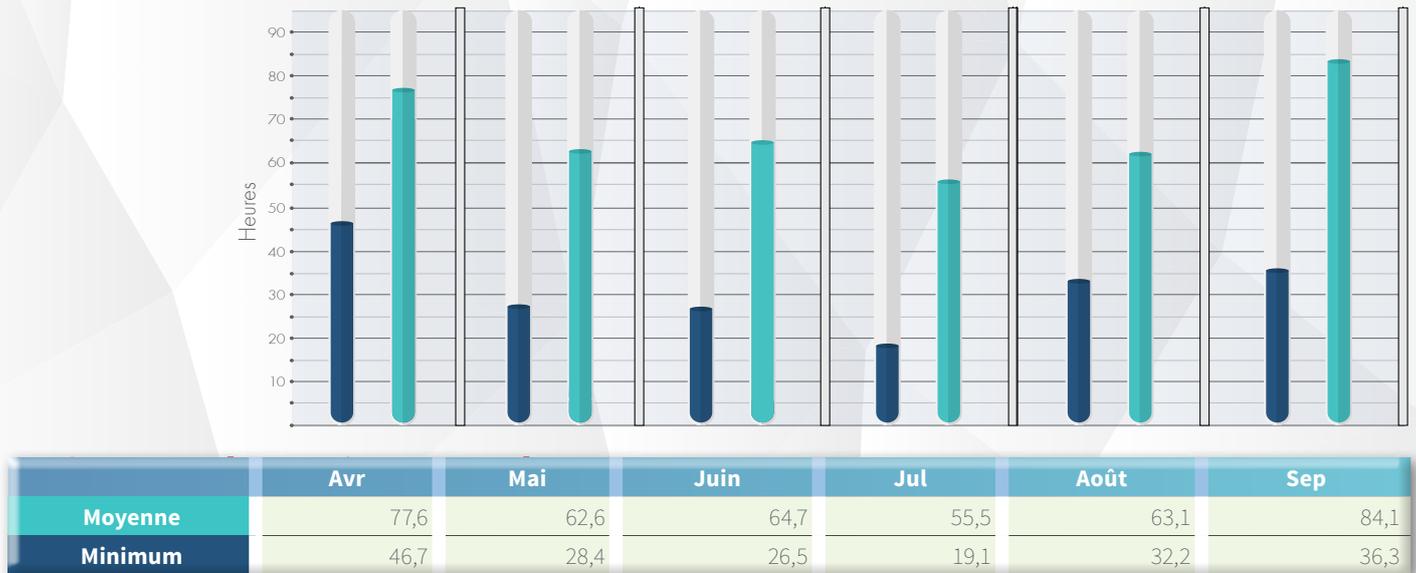
Au cours de l'atelier de validation, il a été signalé que la majeure partie des Marchandises destinées à la RDC finit dans le dernier pays de transit (Ouganda ou Rwanda) et sont par après transbordées en RDC sous l'étiquette d'un commerce transfrontalier. Il convient à la RDC d'accélérer les procédures d'adhésion au territoire douanier unique (TDU) pour mettre fin à ce problème et dans l'entretemps, suivre par un scellé électronique (R-ECTS) toutes des Marchandises en destination de la RDC pourrait contribuer à améliorer la situation.



2.4.8 Temps de transit au Kenya

Le temps de transit au Kenya est déterminé en estimant la différence entre le temps de départ du camion à Mombasa et le temps de son arrivée à la frontière de Malaba ou Busia. Obtenu en utilisant les données des douanes, il peut aussi être estimé à partir du temps auquel l'appel sur contrat est émis au port de Mombasa au temps auquel l'autorisation d'enlèvement est émise après avoir traversé la frontière à Malaba ou Busia, en utilisant les données à la douane pour les Marchandises en transit.

Figure 21: Temps de transit de Mombasa à Malaba (heures.)



Source: GPS, Avril 2015 to Septembre 2016

Selon l'analyse, le temps moyen de transit de Mombasa à Malaba qui est une distance de 933 km, d'avril 2015 à septembre 2016, se situait entre 55,5 heures et 84,1 heures ou entre 2,3 jours et 3,5 jours. Il y a eu une amélioration significative, partie de 99 heures en avril 2015 à 84 heures en septembre 2016.

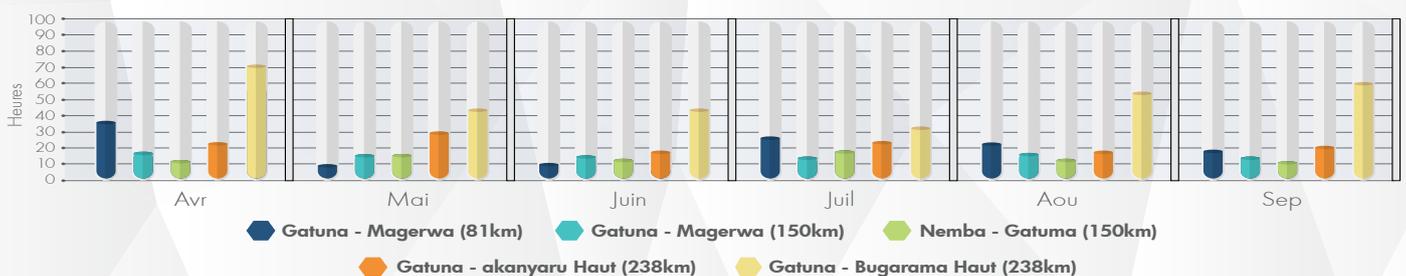
Il importe de remarquer qu'il n'y a pas de règlements exigeant aux transporteurs de sortir endéans les 3 jours de l'objectif ciblé; néanmoins, les transporteurs qui choisissent de transiter rapidement le font au cours cette période spécifique.

2.4.9 Temps de transit au Rwanda

Le temps de transit est mesuré par la différence entre le temps où les Marchandises entre au Rwanda et le temps où elles arrivent à la destination finale (ICD pour les Marchandises locales) ou sortent du pays

Les principales sections du Corridor Nord au Rwanda incluent: de Gatuna à Akanyaru Haut, de Gatuna à MAGERWA, de Gatuna à Nemba, et de Gatuna à Bugarama. 98% du trafic de transit provient de la frontière de Gatuna.

Figure 22: Temps de transit au Rwanda



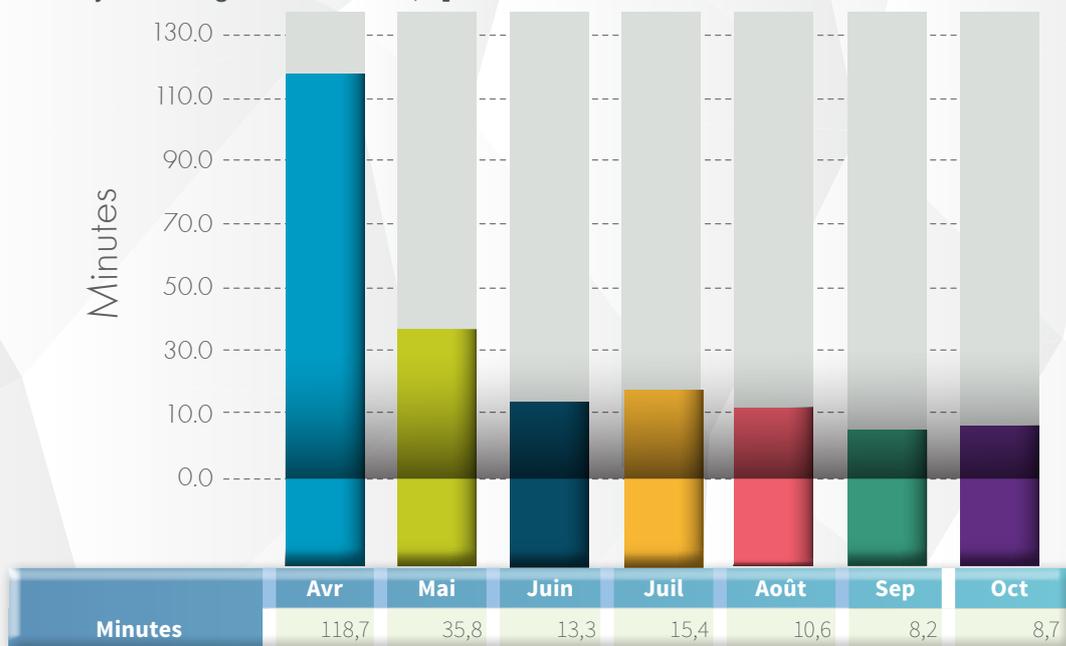
Source: RRA, Avril - Septembre 2016

La figure 22 indique que le temps moyen pris de Gatuna à Nemba était relativement constant (environ 14 heures). Le temps pris jusqu'à Bugarama a connu une légère augmentation pour la période de juillet à septembre 2016.

2.4.10 Le Temps de séjour des camions au MAGERWA au Rwanda

Le temps de séjour des camions au MAGERWA est mesuré à partir du temps où le chauffeur du véhicule reçoit l'autorisation d'entrer à la porte de MAGERWA jusqu'au départ du camion à la porte de sortie du terminal.

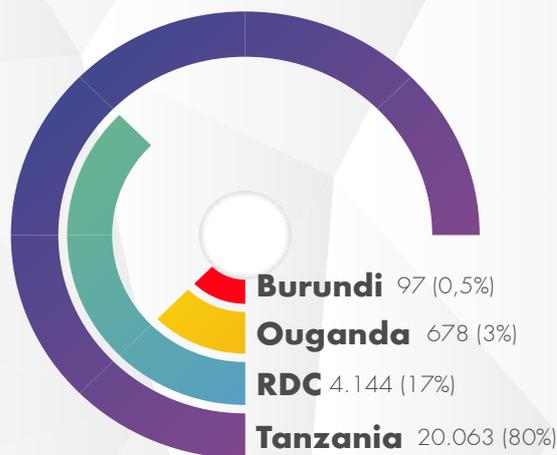
Figure 23: Durée de séjour au Magerwa en minutes, à partir du CN à Gatuna



Source: (RRA, Avril - Septembre 2016)

La figure 23 ci-dessus montre que la tendance du temps de séjour des camions au MAGERWA est positive pendant la période analysée. Le temps de séjour n'a cessé de diminuer, passant de 2 heures, en avril, à 8 minutes en septembre 2016. La provenance des Marchandises dédouanées à MAGERWA est décrite dans le tableau ci-dessous.

Figure 24: Répartition des Marchandises en destination de MAGERWA



Source: RRA, Septembre 2016

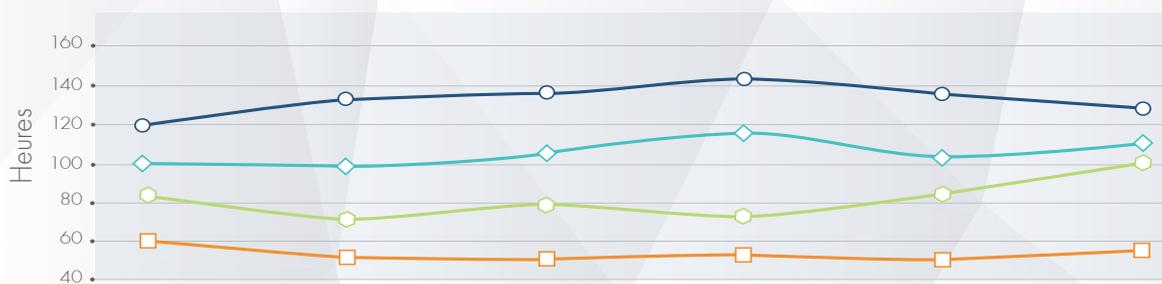
La figure 24 montre que 80 pourcent des Marchandises qui vont à MAGERWA proviennent de la Tanzanie (Corridor Central), suivies par 17% en provenance de la RDC et 3% en provenance de l'Ouganda. Puisque la plupart des Marchandises vers le Rwanda sont dédouanées au Port de Mombasa sous le régime TDU (territoire douanier unique), MAGERWA est principalement utilisé pour la consolidation des cargaisons.

2.4.11 Temps de transit en Ouganda

Temps de transit en Ouganda - à partir des données d'ECTS

La mise en œuvre complète de la plateforme commune ECTS dans la région va aussi permettre de collecter des données meilleures et précises en retraçant le temps de transit et en identifiant les sections qui contribuent la plus grande partie du temps de transit en vue d'une action appropriée. Les figures 25 et 26 fournissent les temps de transit à partir de Malaba et Busia en Ouganda.

Figure 25 Temps de transit à partir de Malaba en Ouganda

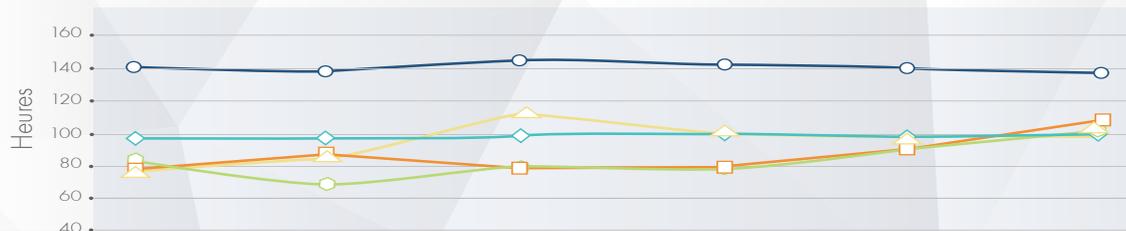


	Avr - 16	Mai - 16	Juin - 16	Juil - 16	Août - 16	Sept - 16
Malaba - Goli (543 km)	117,80	132,27	135,56	143,23	136,28	127,68
Malaba - Elegu (497 km)	101,47	99,80	106,94	118,46	105,66	113,16
Malaba - Mpondwe (678 km)	85,64	72,28	80,39	74,23	87,22	104,91
Malaba - Kampala (236 km)	58,65	49,89	48,32	51,02	48,33	52,76

Source: ECTS URA, Avril - Octobre 2016

Il ressort de l'analyse des données que Malaba - Goli présente un temps de transit élevé malgré que la distance soit courte par rapport à Malaba - Mpondwe. Malaba - Mpondwe présente le temps de transit le plus court par kilomètre se situant entre 6 et 10 minutes par kilomètre.

Figure 26: Temps de transit à partir de Busia en Ouganda



	Avr - 16	Mai - 16	Juin - 16	Juil - 16	Août - 16	Sept - 16
Busia - Goli (570 km)	142,08	138,36	144,48	142,92	139,97	137,75
Busia - Vura (621 km)	96,33	96,32	96,37	98,53	96,39	96,44
Busia - Mpondwe (640 km)	84,22	71,55	80,05	75,19	91,22	103,27
Busia - Bunagana	77,59	87,02	83,05	75,36	93,21	113,80
Busia - Katuna (630 km)	78,26	86,50	109,31	96,34	96,38	96,42

Source: URA ECTS, Avr to Octobre 2016

Busia - Goli ont le temps de transit le plus élevé, estimé à 5,7 jours en septembre 2016. Busia - Mpondwe et Busia - Katuna qui sont des distances comparables, ont leur temps de transit variant entre 3 et 4,6 jours.

CHAPITRE V: COMMERCE INTRA- REGIONAL

L'objectif de cette section est à la fois de présenter le niveau du commerce entre les Etats Membres du Corridor Nord et fournir des recommandations politiques en vue de réaliser plus de profits et maximiser ainsi tout le potentiel du Corridor Nord dans le domaine de commerce intra régional, favoriser les opportunités d'affaires dans la région et renforcer la coopération et l'intégration.

2.5.1 Le Commerce entre le Burundi et les autres Etats Membres du CN

Le tableau 25 donne une synthèse des importations et exportations entre le Burundi et les autres Etats Membres du Corridor Nord. La valeur totale des importations pour la période de janvier à juin était de \$65 Millions alors que les exportations étaient évaluées à \$25,8Millions. Les principaux produits d'exportation sont le café, l'or, le thé, le savon, couvercles en plastique, sucre, le coton et les peaux. Il s'avère en outre que les volumes commerciaux pour les exportations et les importations ont baissé au plus bas de tous les temps, au mois de juin 2016. Au moment de la compilation de ce rapport, les données pour les mois de Juillet à Septembre 2016 ont été obtenues à partir des données sur le commerce intra régional avec les autres Etats membres.

Tableau 25: Synthèse des importations et exportations formelles

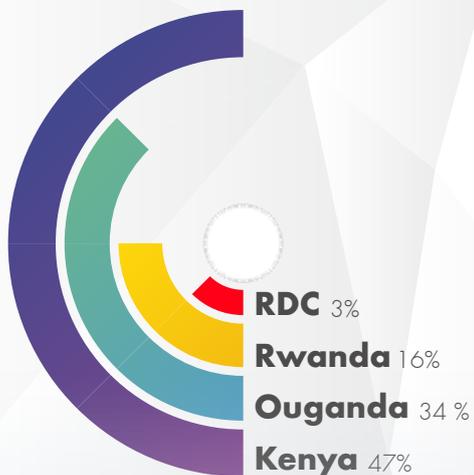
Importations du Burundi (USD)					
Mois	RDC	Kenya	Rwanda	Uganda	Total mensuel
Jan	163.631	3.066.362	380.774	1.721.161	5.331.928
Fév	170.498	3.416.226	448.638	2.955.720	6.991.082
Mar	242.590	2.844.153	1.518.347	1.487.966	6.093.056
Apr	192.830	2.517.931	731.397	1.791.081	5.233.239
Mai	336.514	3.045.918	1.048.505	2.708.076	7.139.013
Juin	155.453	1.452.316	1.520.225	1.116.875	4.244.869
Juil	0	8.645.719	2.196.150	4.517.339	15.359.208
Août	0	5.368.798	1.990.951	5.558.621	12.918.370
Sept	0	0	1.720.015	0	1.720.015
Total des importations	1.261.516	30.357.423	11.555.002	21.856.839	65.030.780
Exportations du Burundi (USD)					
Mois	RDC	Kenya	Rwanda	Uganda	Monthly Total
Jan	2.488.678	1.484.404	344.207	77.365	4.394.654
Fév	2.572.659	1.372.167	429.667	124.993	4.499.486
Mar	2.350.933	1.239.930	296.267	182.320	4.069.450
Apr	2.746.845	1.880.723	290.134	210.352	5.128.054
Mai	1.987.644	1.369.530	271.657	479.320	4.108.151
Juin	1.375.473	606.890	147.388	0	2.129.751
Juil	0	71.658	761.074	59.060	891.792
Août	0	81.412	230.650	115.936	427.998
Sept	0	0	174.706	0	174.706
Total des Exportations	13.522.232	8.106.714	2.945.750	1.249.346	25.824.042

Source: Burundi Bureau of Statistics. Jan-Juin 2016: Transport Observatory Analysis/NCTTCA

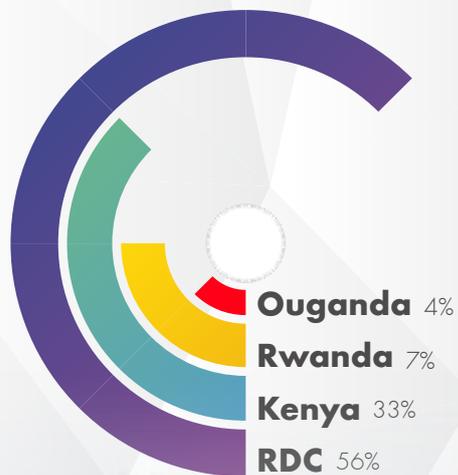
La figure 27 montre que le Kenya et l'Ouganda constituent la plus grande source des importations intra régionales pour le Burundi, comptant respectivement pour 47 % et 34%. D'autre part, la RDC était la plus grande destination des exportations pour le Burundi prenant jusqu'à 56% de toutes les exportations, suivies par le Kenya avec 34%.

Figure 27: Part des importations et exportations

Importations du Burundi



Exportation du Burundi



2.5.2 Commerce entre la RDC et les Etats Membres du CN

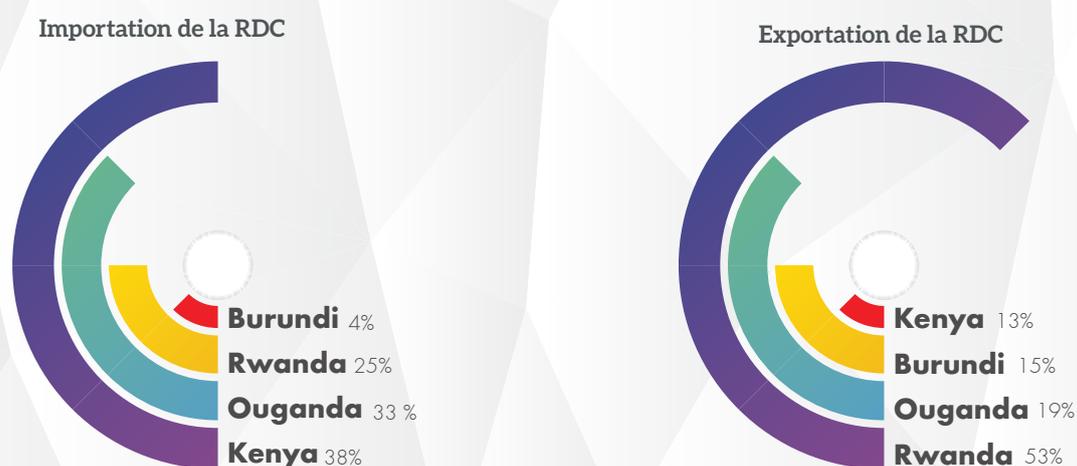
Le tableau ci-dessous fournit des statistiques commerciales entre la RDC et les autres Etats Membres du Corridor Nord pour la période de janvier à septembre 2016. Au cours de cette période, les exportations formelles de la RDC vers la région étaient évaluées à approximativement 344 Millions de dollars américains alors que les importations formelles étaient évaluées à un peu plus de 8 Millions de dollars américains pendant la même période.

Tableau 26: Synthèse des importations et exportations formelles

Importations de la RDC (USD)					
Pays	BURUNDI	KENYA	RWANDA	OUGANDA	TOTAL
Jan	2.488.678	15.384.261	-	15.349.666	33.222.605
Fév	2.572.659	15.339.939	-	14.583.405	32.496.003
Mar	2.350.933	15.848.636	-	15.266.626	33.466.195
Avr	2.746.845	16.969.665	14.660.099	10.497.390	44.873.999
Mai	1.987.644	14.986.754	15.792.464	13.232.885	45.999.747
Juin	1.375.473	17.161.016	1.028.974	13.146.409	32.711.872
Juיל	-	14.790.359	18.223.926	15.109.777	48.124.062
Août	-	20.050.826	18.231.084	17.701.027	55.982.937
Sep	-	-	17.197.102	-	17.197.102
Total des Importations	13.522.232	130.531.456	85.133.649	114.887.185	344.074.522
Exportations de la RDC (USD)					
Jan	163.631	154.962	-	318.538	637.131
Fév	170.498	122.905	-	220.537	513.940
Mar	242.590	44.319	-	182.195	469.104
Avr	192.830	60.122	751.510	95.693	1.100.155
Mai	336.514	119.137	818.897	142.128	1.416.676
Juin	155.453	101.674	868.244	183.952	1.309.323
Juיל	-	180.743	551.107	254.313	986.163
Août	-	254.521	676.212	144.356	1.075.089
Sep	-	-	737.118	-	737.118
Total des Exportations	1.261.516	1.038.384	4.403.088	1.541.712	8.244.700

Source: Analyse de l'Observatoire de Transport / ACTTCN

Figure 28: Répartition des importations et exportations



Le Kenya et l'Ouganda constituent la plus grande source des importations régionales pour la RDC, comptant respectivement pour 38 % et 33%. D'autre part, le Rwanda constituait la plus grande destination des exportations de la RDC prenant jusqu'à plus de la moitié des exportations (53% tels que décrites dans la figure ci-dessus).

2.5.3 Le Commerce entre le Kenya et les autres Etats membres du CN

Le tableau 26 fournit les statistiques commerciales entre le Kenya et les autres Etats Membres du Corridor Nord pour la période de Janvier à Août 2016. Les exportations formelles du Kenya vers la région étaient évaluées à 83 milliards de Ksh (\$ 830 Million), faisant de lui le plus grand exportateur de la région. Le tableau montre aussi que la valeur totale des importations vers les Etats Membres s'est élevée à 10,84 milliards de Ksh (\$ 108 Million). Le Kenya est un exportateur net pendant la période sous analyse.

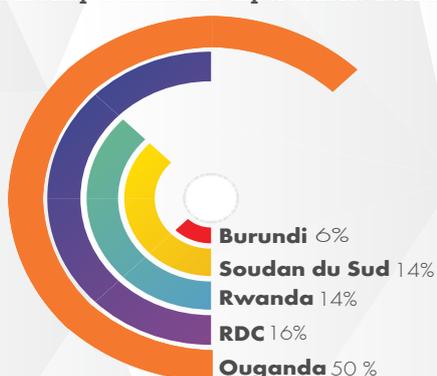
Tableau 27 : Synthèse des importations et exportations formelles (USD), Jan -Août 2016

Exportations formelles vers (USD) ***						
Mois	BURUNDI	RDC	RWANDA	SOUDAN DU SUD	OUGANDA	TOTAL MENSUEL
Jan	6.804.623	15.384.261	13.532.109	12.151.999	46.435.583	94.308.575
Fév	7.412.488	15.339.939	12.894.234	11.969.930	47.069.478	94.686.069
Mar	6.218.746	15.848.636	15.105.507	31.726.665	62.682.603	131.582.157
Apr	5.166.762	16.969.665	15.927.912	11.358.110	63.429.749	112.852.198
Mai	5.093.835	14.986.754	12.213.938	16.882.164	42.205.833	91.382.524
Juin	5.495.387	17.161.016	15.993.842	13.662.979	46.635.001	98.948.225
Juil	8.645.719	14.790.359	14.219.372	6.529.852	61.751.756	105.937.059
Août	5.368.798	20.050.826	17.050.929	8.658.087	49.725.532	100.854.171
Total des Exportations	50.206.358	130.531.456	116.937.843	112.939.786	419.935.535	830.550.978
Importations formelles en provenance de						
Mois	BURUNDI	RDC	RWANDA	SOUDAN DU SUD	OUGANDA	TOTAL MENSUEL
Jan	163.488	154.962	529.358	7.619	17.693.393	18.548.820
Fév	230.253	122.905	273.863	0	11.786.934	12.413.955
Mar	200	44.319	1.027.084	20.680	10.333.651	11.425.934
Apr	19.747	60.122	914.448	0	8.140.224	9.134.542
Mai	1.323	119.137	513.239	1.762	12.689.191	13.324.651
Juin	6.906	101.674	524.970	4.501	16.967.492	17.605.544
Juil	71.658	180.743	561.354	2.293	9.537.468	10.353.515
Août	81.412	254.521	872.718	3.105	14.389.895	15.601.650
Total des Importations	574.986	1.038.384	5.217.034	39.959	101.538.247	108.408.611

Source: Bureau National des Statistique du Kenya, Septembre 2016

*** La monnaie a été convertie à partir du shilling du Kenya vers le USD en utilisant le taux de change de 100 KSh pour 1 \$US.

Figure 29: Répartition des exportations du Kenya



Les principales exportations du Kenya incluent notamment le thé, le café, le Sisal et les produits du sisal, le poisson et les produits de pêche, les fruits et légumes fraîches. La plus grande destination des exportations du Kenya est l'Ouganda comptant pour 50% de toutes les importations Kenyanes vers la région du Corridor Nord à une valeur de 42 milliards de Kshs (420 Millions de \$). Le Kenya a exporté les Marchandises d'une valeur de 13 milliards Kshs vers la RDC s'élevant à 16% des exportations vers la région. De plus, l'Ouganda est également le plus grand importateur du Kenya pour 94% de toutes les importations de la région Exportation de la.

2.5.4 Le Commerce entre le Rwanda et les autres Etats Membres du CN

1. Le commerce intra-régional formel du Rwanda

Le commerce intra régional formel comprend les importations et exportations entre les Etats Membres. Le tableau 28 montre les importations et les exportations entre le Rwanda et les autres Etats Membres du Corridor Nord en USD. Le volume total des exportations pour la période d'avril à septembre était d'une valeur de 236 Millions de \$ alors que les importations s'élevaient à 237 Millions de \$. Il importe aussi de noter qu'alors que le commerce entre les Etats Membres ait été stable, il y avait une baisse remarquable du commerce entre le Burundi et le Soudan Sud pendant la période sous analyse.

Parmi les principales exportations du Rwanda se trouve l'huile de pétrole, le thé, le riz, le café et les minéraux comme l'étain et le coltan. Il y a également les produits alimentaires, les machines et le matériel, les matériaux de construction, les produits pétroliers et les engrais.

Tableau 28: Importations et exportations formelles, d'Avril à Septembre 2016

Exportation formelles vers (USD)						
Mois	BURUNDI	RDC	KENYA	SOUDAN DU SUD	OUGANDA	TOTAL EXPORTATIONS
Jan	1.116.882	12.663.153	9.603.399	23.469	3.048.552	26.455.455
Fév	2.820.750	14.071.379	9.278.766	110.377	738.279	27.019.551
Mar	4.379.658	16.808.002	10.854.424	0	851.915	32.893.999
Apr	2.439.555	14.660.099	9.993.354	1.015.457	1.065.310	29.173.775
Mai	5.658.736	15.792.464	9.212.458	996.971	792.011	32.452.638
Juin	513.394	1.028.974	2.743.374	10.056	2.484.690	6.780.487
Juil	2.196.150	18.223.926	6.956.058	77.268	1.186.860	28.640.262
Août	1.990.951	18.231.084	5.593.952	40.548	2.262.826	28.119.362
Sep	1.720.015	17.197.102	4.167.816	42.884	1.756.752	24.884.569
Total	22.836.091	128.676.183	68.403.601	2.317.030	14.187.195	236.420.098
Importations formelles en provenance de (USD)						
Mois	BURUNDI	RDC	KENYA	SOUDAN DU SUD	OUGANDA	TOTAL IMPORTATIONS
Jan	623.374	449.376	9.828.094	0	11.995.835	22.896.679
Fév	445.282	457.465	10.805.431	0	12.077.591	23.785.769
Mar	487.072	507.971	12.647.254	0	16.335.968	29.978.265
Apr	561.563	751.510	10.779.526	0	13.029.240	25.121.839
Mai	468.782	818.897	10.481.931	0	15.125.012	26.894.622
Juin	624.847	868.244	11.049.827	0	14.300.618	26.845.126
Juil	761.074	551.107	11.269.859	1.590	14.201.343	26.783.383
Août	230.650	676.212	11.737.069	0	16.147.017	28.790.948
Sep	174.706	737.118	9.385.914	0	15.333.384	25.631.122
Total	445.282	457.465	10.805.431	0	128.546.008	236.727.753

Source: Banque Nationale du Rwanda, Septembre 2016

La Figure 30 montre la répartition du commerce entre le Rwanda et les Etats Membres en USD. L'Ouganda (55%) a pris la plus grande part des importations suivi par le Kenya (40%), le reste des Etats Membres se partageant les 5% qui restent. D'autre part, la RDC est le plus grand partenaire d'exportation, prenant jusqu'à 57% des exportations Rwandaises suivi par le Kenya qui est à 26%. Le Burundi et l'Ouganda comptent respectivement pour 10% et 6% des exportations du Rwanda.

Figure 30: Répartition des importations et exportations du Rwanda

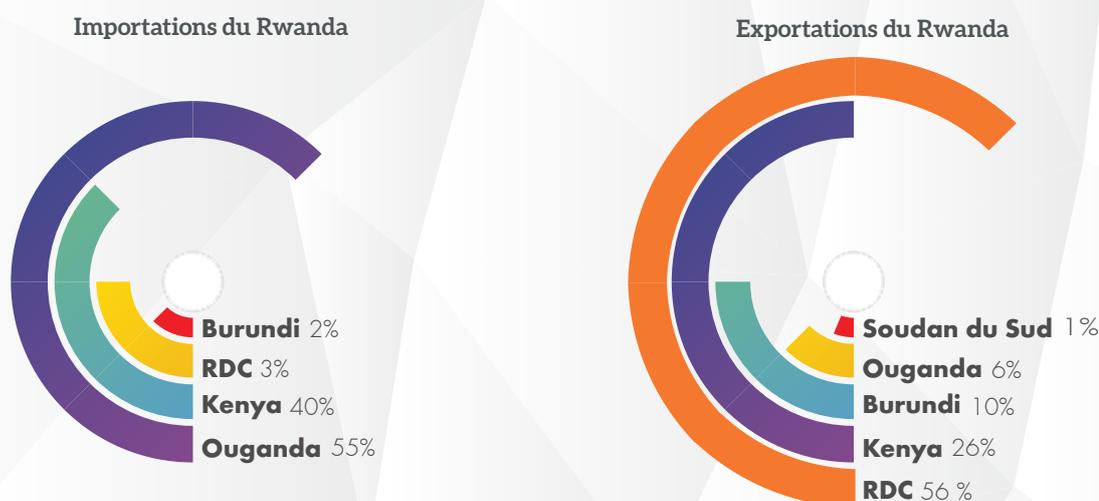


Tableau 29: Commerce informel au Rwanda

PAYS	Importations en provenance de						
	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil
BURUNDI	1.198.008	1.100.863	1.487.156	1.950.028	2.129.673	1.135.812	1.198.008
RDC	314.737	335.327	361.771	329.108	624.849	317.878	314.737
OUGANDA	5.564.014	3.206.882	2.648.234	3.032.921	4.239.499	2.341.403	5.564.014
PAYS	Exportations vers						
	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil
BURUNDI	366.034	447.397	609.366	940.994	1.121.798	683.397	366.034
RDC	7.886.688	9.167.791	7.792.621	8.090.940	8.519.737	6.003.531	7.886.688
OUGANDA	1.465.349	1.570.583	1.435.195	4.211.717	3.670.318	2.151.196	1.465.349

Source: Banque Nationale du Rwanda, Septembre 2016

La plupart des importations proviennent de l'Ouganda alors que les exportations sont principalement destinées à la RDC suivie par l'Ouganda. Le commerce transfrontier informel au Rwanda concerne les produits alimentaires et les produits d'origine animale.

2.5.5 Le commerce entre le Soudan du Sud et les autres Etats Membres du CN

Le tableau ci-dessous décrit les importations et exportations en USD entre le Soudan Sud et les autres Etats Membres du Corridor Nord. Le volume total des exportations pour la période allant de janvier à septembre était évalué à 1,7 Millions de \$ alors que les importations s'élevaient à 265 Millions de \$. Ceci implique que le Soudan Sud était un importateur net pendant cette période. Il est aussi remarquable qu'alors que le commerce avec l'Ouganda était stable, il y a eu une baisse remarquable du commerce avec le Rwanda pendant la période sous rapport.

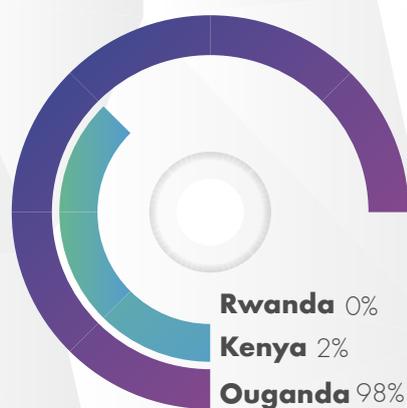
Tableau 30: Importations et exportations formelles

Exportations Formelles vers (USD)				
Mois	RWANDA	KENYA	UGANDA	Total mensuel
Jan	0	7.619	92.801	100.420
Fév	0	0	82.836	82.836
Mar	0	20.680	213.296	233.976
Avr	0	0	282.038	282.038
Mai	0	1.762	318.496	320.258
Juin	1.590	4.501	264.662	270.753
Juil	0	2.293	101.779	104.072
Août	0	3.105	301.074	304.179
Sep	0	0	0	0
Total des Exportations	1.590	39.959	1.656.982	1.698.531
Importations formelles en provenance de (USD)				
Mois	RWANDA	KENYA	UGANDA	Total mensuel
Jan	23.469	12.151.999	18.445.140	30.597.139
Fév	110.377	11.969.930	24.409.557	36.379.487
Mar	0	31.726.665	7.020.929	38.747.594
Avr	1.015.457	11.358.110	19.428.576	31.802.143
Mai	996.971	16.882.164	17.889.159	35.768.294
Juin	10.056	13.662.979	25.614.845	39.287.880
Juil	77.268	6.529.852	26.360.889	32.968.009
Août	40.548	8.658.087	10.723.196	19.421.831
Sep	42.884	0	0	42.884
Total des importations	2.183.184	112.939.786	149.892.291	265.015.261

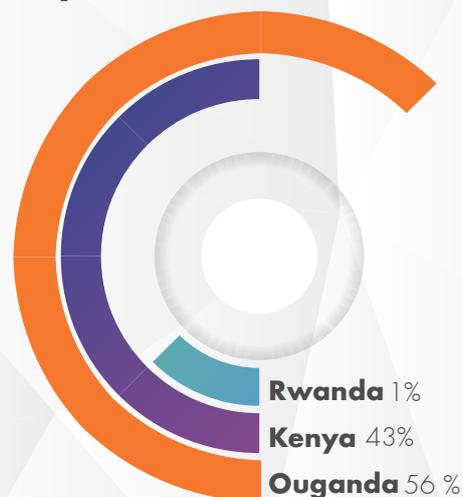
Source: Analyse de l'Observatoire de Transport ACTTCN

Figure 31: Répartition des importations et exportations du Soudan du Sud

Exportations du Soudan du Sud



Importations du Soudan du Sud



2.5.6 Le commerce entre l'Ouganda et les autres Etats Membres du CN

Le tableau ci-après montre les importations et exportations en USD entre l'Ouganda et les autres Etats Membres du Corridor Nord.

Tableau 31: Commerce entre l'Ouganda et les autres Etats Membres du CN

Importations formelles en provenance de (USD)						
Mois/ 2016	BURUNDI	RD CONGO	KENYA	RWANDA	SOUDAN DU SUD	Total
Jan	141.341	318.538	37.220.069	839.025	92.801	38.611.774
Fév	91.288	220.537	35.343.613	889.673	82.836	36.627.947
Mar	79.027	182.195	49.360.583	897.354	213.296	50.732.455
Avr	106.243	95.693	43.086.322	834.210	282.038	44.404.506
Mai	164.192	142.128	34.503.266	1.223.679	318.496	36.351.761
Juin	86.131	183.952	37.575.969	963.962	264.662	39.074.676
Juil	59.060	254.313	31.825.827	899.328	101.779	33.140.307
Août	115.936	144.356	38.527.928	714.253	301.074	39.803.547
Total des Importations	843.218	1.541.712	307.443.577	7.261.484	1.656.982	318.746.973
Exportations formelles ves(USD)						
Mois/ 2016	BURUNDI	RD CONGO	KENYA	RWANDA	SOUDAN DU SUD	Total
Jan	3.221.539	15.349.666	40.713.168	13.355.911	18.445.140	91.085.424
Fév	3.310.449	14.583.405	38.186.917	13.940.226	24.409.557	94.430.554
Mar	3.841.841	15.266.626	31.025.284	15.006.270	7.020.929	72.160.950
Avr	2.687.826	10.497.390	30.728.190	13.754.089	19.428.576	77.096.071
Mai	4.462.034	13.232.885	25.541.226	18.197.446	17.889.159	79.322.750
Juin	3.091.205	13.146.409	22.642.946	13.507.618	25.614.845	78.003.023
Juil	4.517.339	15.109.777	33.657.526	15.565.355	26.360.889	95.210.886
Août	5.558.621	17.701.027	29.789.820	15.582.823	10.723.196	79.355.487
Total des Exportations	30.690.854	114.887.185	252.285.077	118.909.738	149.892.291	666.665.145

Source: Bureau Ougandais des Statistiques, Septembre 2016

Le volume total des exportations formelles pour la période de janvier à août a été évalué à environ 667 millions de dollars tandis que les importations s'élevaient à 319 millions de dollars. Cela signifie que l'Ouganda est un exportateur net. Les données montrent que le Kenya a pris la plus grande part des importations et des exportations formelles, respectivement à 96% et 38%, suivis des exportations du Soudan du Sud (22%) et du Rwanda (18%). L'Ouganda a exporté principalement du café, du thé, du coton, du cuivre, de l'huile et du poisson au cours de la période considérée.

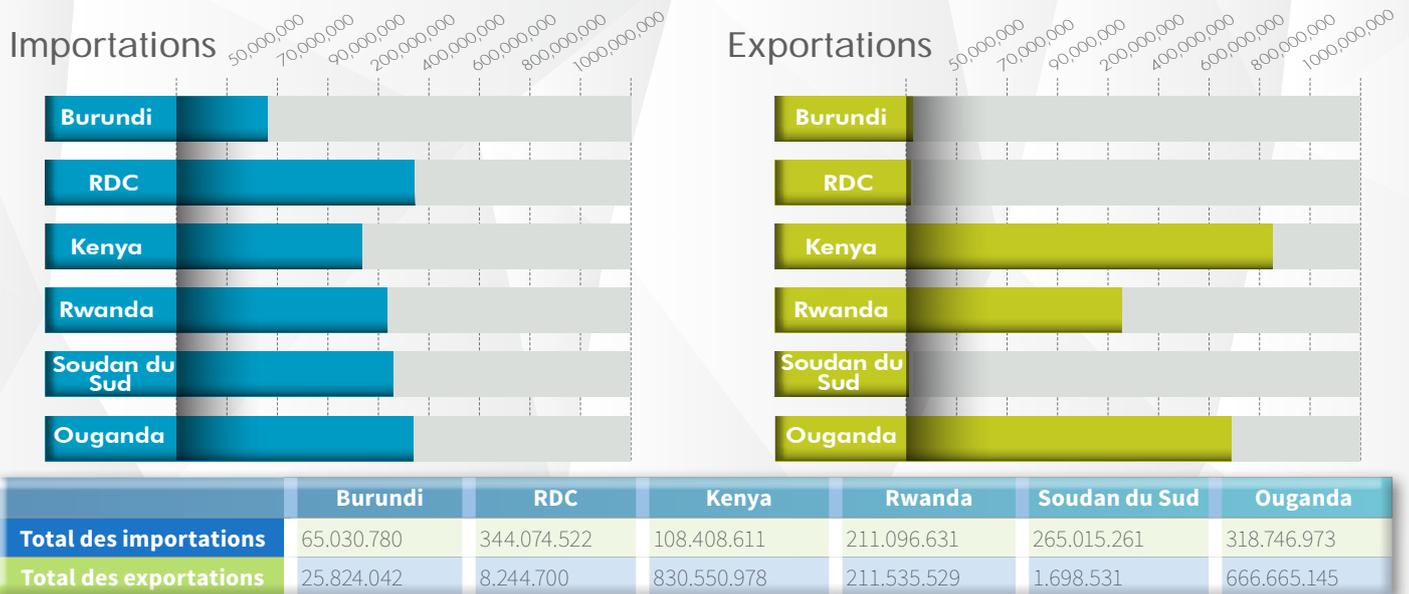
L'Ouganda exporte plus vers la région avec un montant assez important attribué au commerce informel. Le total du commerce informel en Ouganda s'est élevé à environ 305 millions de dollars, en y excluant le commerce avec le Burundi de janvier à septembre 2016, dont 86 % représentent les exportations, et 14% les importations. Pour le commerce informel, le Kenya et la RDC ont été les principaux importateurs nets alors que la RDC, le Kenya et le Soudan du Sud étaient les principaux exportateurs, comme le montre le tableau 32 ci après.

Tableau 32: Commerce informel en Ouganda

Exportations vers(USD)					
Mois	RD CONGO	KENYA	RWANDA	SOUDAN DU SUD	TANZANIE
Jan	16.363.962	7.302.032	2.329.742	4.664.859	4.828.758
Fév	16.236.648	6.857.402	2.094.943	4.770.157	5.194.550
Mar	15.310.054	6.587.696	1.916.014	4.389.654	4.663.357
Avr	16.261.448	5.939.335	1.844.706	4.583.574	2.891.481
Mai	17.034.597	5.290.974	1.951.642	4.777.495	1.119.604
Juin	21.519.890	4.822.107	2.508.758	5.047.677	1.583.667
Juil	18.644.936	5.597.384	4.027.476	829.851	2.548.858
Août	18.582.194	5.808.520	3.120.122	1.194.020	2.344.734
Sep	18.027.741	6.019.657	2.704.480	1.558.190	2.140.610
Total des Exportations	157.981.469	54.225.107	22.497.882	31.815.476	27.315.620
Exportations vers(USD)					
Mois	RD CONGO	KENYA	RWANDA	SOUDAN DU SUD	TANZANIE
Jan	1.844.810	2.120.636	218.735	182.747	1.031.711
Fév	1.683.831	2.248.656	291.585	279.671	413.177
Mar	1.611.482	1.995.396	233.056	211.180	659.861
Avr	1.524.349	2.519.913	347.124	166.816	992.279
Mai	1.437.217	3.044.431	461.192	122.453	1.324.698
Juin	1.320.024	1.977.566	167.652	141.785	1.073.061
Juil	1.147.098	2.392.330	264.012	307.411	637.678
Août	1.245.856	2.454.154	212.720	233.776	839.171
Sep	1.345.480	2.517.078	161.428	160.577	1.038.261
Total des Importations	13.160.148	21.270.159	2.357.504	1.806.418	8.009.898

Source: Bureau Ougandais des Statistiques, Septembre 2016

Figure 32: Proportion des Importations et Exportations entre les Etats Membres du Corridor Nord



Source: Analyse de l'Observatoire de Transport ACTTCN

De la figure ci-dessus, il ressort que le total du commerce effectué le long du Corridor totalise environ 3 trillions de \$ pour la période de janvier à août, dont 58 % représentent les exportations et 42% représentent les importations.

Le a RDC et le Soudan du Sud étaient les principaux importateurs nets alors que le Kenya était le principal exportateur net suivi par l'Ouganda pour ce qui est du commerce formel.

CHAPITRE VI: RESULTATS DE L'ENQUETE GPS ET DE L'ENQUETE ROUTIERE

Le Secrétariat du Corridor Nord utilise l'enquête sur le transport routier pour collecter à partir des transporteurs et chauffeurs les informations relatives aux opérations et l'efficacité de l'itinéraire de transit. Les données sont collectées en utilisant les questionnaires qui sont administrés par un Superviseur de terrain du Corridor Nord. Les questions portent sur l'origine et la destination des Marchandises, l'immatriculation et le type du véhicule, le type de Marchandises et la durée ainsi que les raisons d'arrêts. Les différents indicateurs incluent le temps pris pour traverser les ponts bascules, le temps pris pour traverser les postes frontières ; les retards et le temps de transit étaient suivies tel qu'expliquées ci-dessous.

Les kits GPS sont normalement fournis aux chauffeurs des camions au moment de leur départ de Mombasa vers différentes destinations et ils sont récupérés à leur retour. Au cas où le kit GPS n'a pas été distribué, les données sont obtenues grâce au système de gestion de la flotte des transporteurs. Différents indicateurs dont le temps pris pour traverser les ponts bascules, le temps pris pour traverser les postes frontières, les retards et le temps de transit sont générés tels que décrits dans les chapitres qui suivent.

2.6.1 Echantillonnage

Un total de 673 questionnaires ont été remplis sur 693 distribués aux chauffeurs des camions tels que décrits dans le tableau 32 ci-après d'Avril à Septembre 2016.

Tableau 33: Echantillon effectué par destination

Destination	Fréquence	Pourcent
RDC	39	5,8
Kenya	13	1,9
Rwanda	29	4,3
Sud Soudan	22	3,3
Ouganda	570	84,5
Total	673	99,8

Tableau 34: Répartition des types de Marchandises échantillonnées par destination

Type de Marchandises	Kenya	Ouganda	Rwanda	RDC	Soudan du Sud
Conteneurisées	13	366	23	36	22
Marchandises diversifiées	0	155	3	0	0
Citernes	0	11	0	0	0
Total	13	532	26	36	22

Source: Données de l'enquête routière, Avril - Septembre 2016

Le tableau 34 ci-dessus donne la répartition des types des camions transportant des Marchandises échantillonnés.

Environ 64% des Marchandises étaient conteneurisées, 30% sont des Marchandises diversifiées et 6 % sous forme de citernes.

Au cours de l'enquête, le taux de réponse a été jugé considérablement élevé dans certaines destinations par rapport aux autres suite à diverses raisons. Certaines des raisons remarquables à cet effet incluent le volume limité des Marchandises, les soucis de sécurité, la barrière linguistique entre certains correspondants et la durée de vie de la batterie pour le kit GPS utilisé. Diverses mesures sont en voie d'être de mise en œuvre pour améliorer la taille de l'échantillon et le taux de réponse.

2.6.2 Temps de traversé du pont bascule et de la frontière

L'indicateur est mesuré en prenant le temps de départ du pont bascule moins le temps d'arrivée au pont bascule sur base des données d'enquêtes routières/GPS.

Figure 33: Temps moyen de traversée du pont bascule de Mariakani en minutes

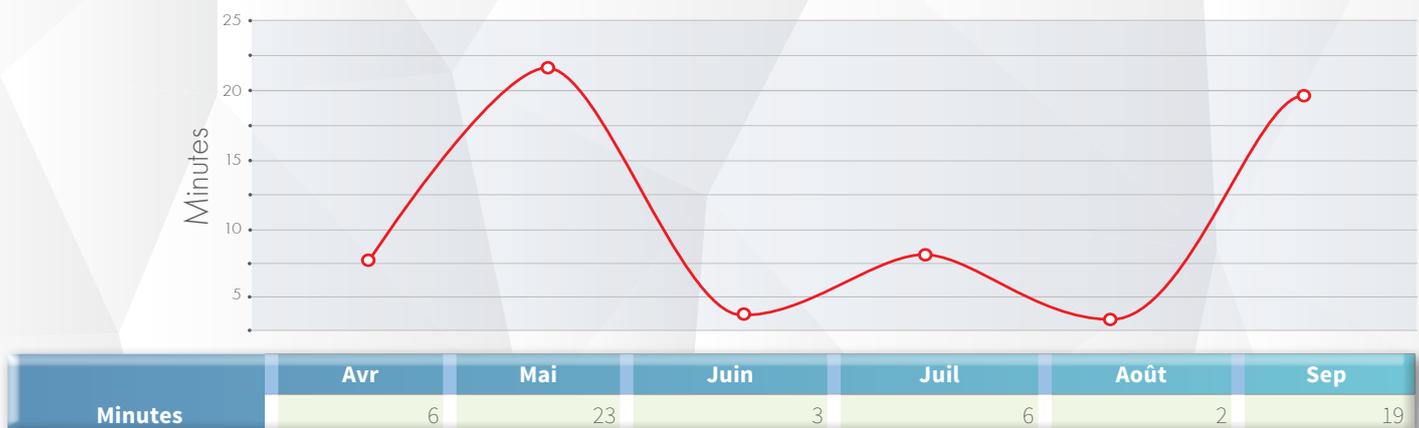


Source: Enquête GPS, Avril - Septembre 2016

Mariakani est le premier pont bascule sur le Corridor Nord sur lequel passent tous les camions transportant les Marchandises importées via le port de Mombasa. Le pont bascule est entièrement informatisé et installé avec le HSWM. Une fois qu'un camion est pesé en mouvement, on lui donne un signal de feu vert indiquant sa conformité au poids autorisé. Ainsi le camion continue le voyage sans qu'il ne soit arrêté. D'autre part, si le camion est non conforme, on lui donne un signal de feu rouge et ainsi se voit dévié vers le pont-basculé statique pour un autre exercice de pesage. Le pont basculé statique mesure la charge à l'essieu de chaque essieu du camion pour voir s'il se conforme à la charge à l'essieu autorisée.

A partir de la figure ci-dessus, on remarque que le temps moyen pris pour la traversée des camions obligés de passer par le pont basculé statique s'élevait à 11 minutes en septembre 2016. Ce temps pourra être réduit plus tard une fois le développement en cours qui consiste à mettre des ponts bascules de pesage sur les deux côtés de la route sera terminé.

Figure 34: Temps moyen de traversée du pont bascule de Webuye, en minutes

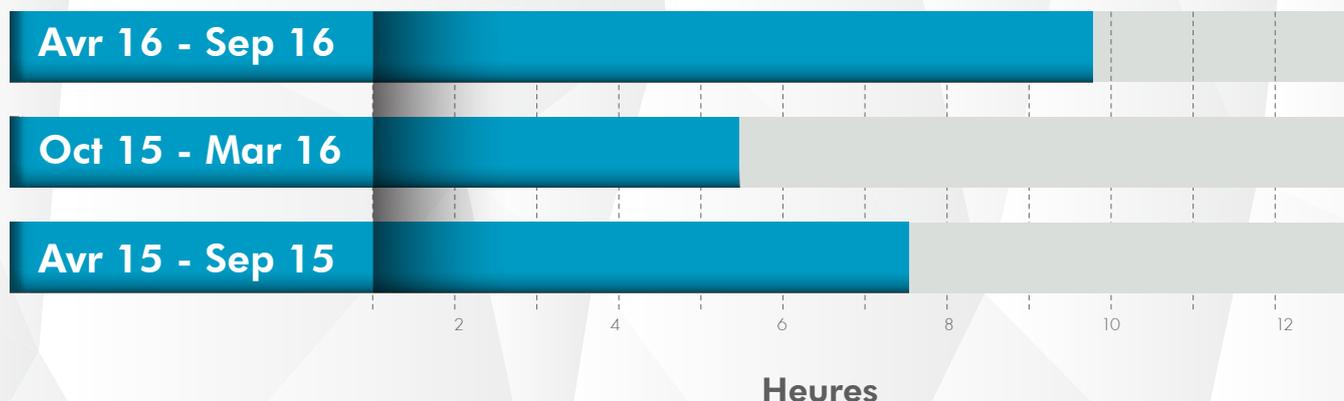


Source: Enquête GPS, Avril - Septembre 2016

Il y a toujours eu de grandes variations du temps pris pour traverser le pont basculé de Webuye. La meilleure moyenne du temps pris enregistrée pour traverser était de 2 minutes en août 2016, tel que la figure ci-dessus le montre. Néanmoins, ce temps a considérablement Augmenté passant à 19 minutes au cours du mois de septembre 2016, ce qui montre une faible performance. Cette durée vaut pour les camions déviés vers le pesage statique.

Les Etats Membres du Corridor Nord devraient chercher à s'assurer, selon les directives du Sommet du NCIP, que tous les ponts bascules sont en HSWIM et installer les bascules statiques sur les deux côtés de la route pour les stations des ponts bascules où il y a une intense circulation.

Figure 35: Temps moyen de traversée de la frontière de Malaba en heures



Source: Enquête GPS, Avril - Septembre 2016

Le temps pris pour traverser la frontière de Malaba a Augmenté passant de 5,48 heures à une moyenne de 9,74 heures pendant la période d'avril à septembre, 2016.

Celle-ci est plus élevée par rapport à la moyenne du temps pris pour traverser la frontière pendant la période entre octobre et mars, 2016 qui était de 5,58 heures.

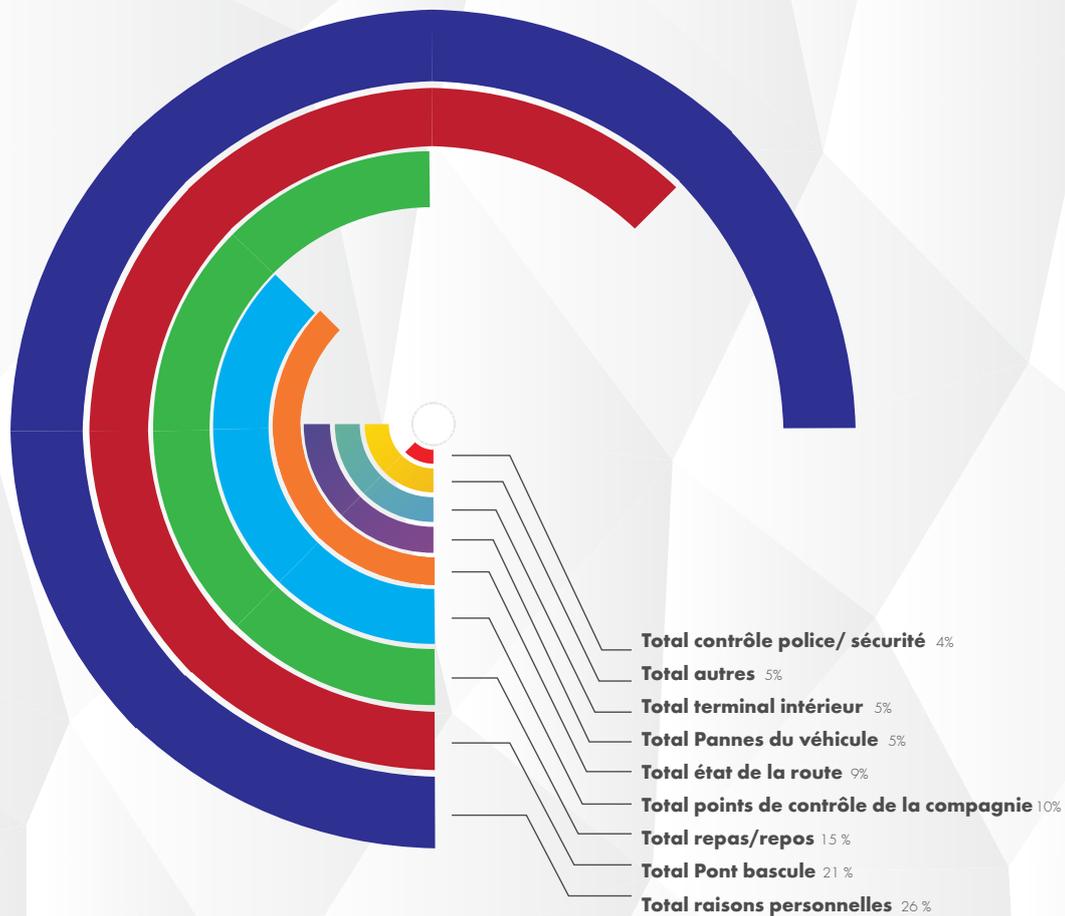
Tous les efforts devraient être consentis en vue d'une mise en œuvre complète du Territoire Douanier Unique pour s'assurer que les retards sont réduits au minimum à la frontière.



2.6.3 Nombre et raisons d'arrêts

La figure ci-après montre les raisons pour lesquelles les camions s'arrêtent au cours de la période sous analyse.

Figure 36: Raisons d'arrêts



Source: Données de l'enquête Routière, Avril - Septembre 2016

La plupart des arrêts interviennent pour des raisons personnelles, occupant 26%, suivies par des arrêts aux ponts bascules qui ont approximativement 21%, les repos/repas et les points de contrôle de la compagnie qui représentent respectivement environ 15% et 10%.

Au de l'enquête précédente, la plupart des arrêts étaient faits pour des raisons personnelles (23%) suivis par les ponts bascules (16%) à la fois pour les entrées et les sorties. Les arrêts aux points de contrôle de police et agents de sécurité ont enregistré au moins 4 %.

L'accélération de la mise en œuvre des initiatives RSS va aider dans l'amélioration du suivi et du contrôle des arrêts le long du corridor.

CHAPITRE VII: SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2.7.1 Sécurité Routière au Kenya

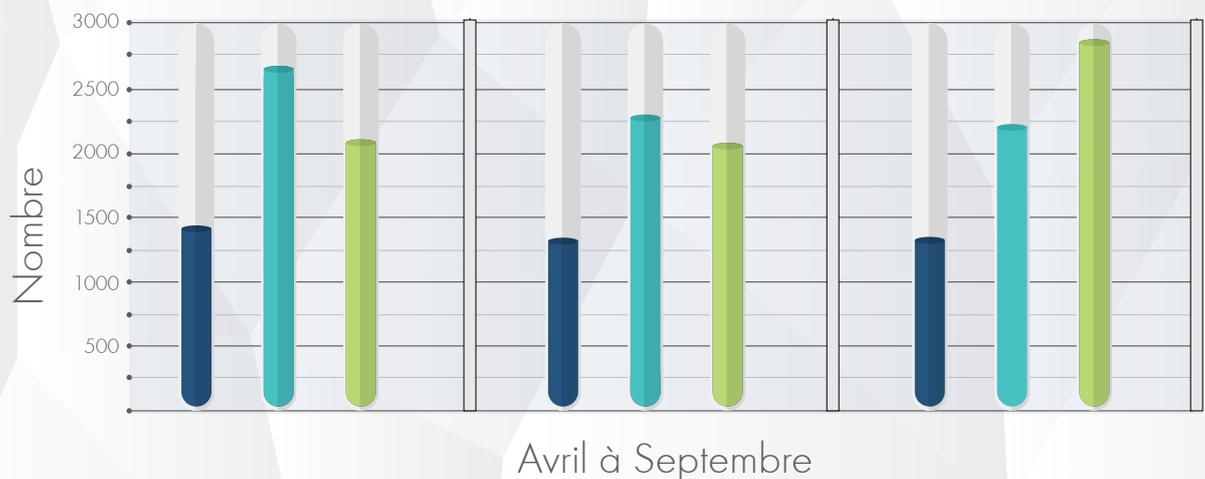
Le transport routier au Kenya compte pour environ 95% de services de transport des Marchandises et des passagers. Ceci peut être perçu comme une conséquence de la convenance du mode de transport des prestataires des services à leurs clients. Néanmoins, ce service a une part néfaste sur l'économie du pays, suite aux coûts élevés des accidents de roulage sur les routes.

Le transport routier place un lourd fardeau, non seulement sur l'économie nationale, mais aussi sur les finances familiales. Plusieurs familles sont entraînées dans une profonde pauvreté par la perte des soutiens de famille et un surplus de fardeau consistant à prendre soin des membres des familles devenus invalides suite aux blessures causées par les accidents de circulation.

Pour parer à cette situation, le Gouvernement s'est investi dans la mise en application du code de la route en vue de réduire ces accidents de circulation. Malgré ces efforts soutenus, les accidents de roulage sont encore observés. La figure ci-dessous donne une répartition des catégories des victimes des accidents de circulation en utilisant les données de NTSA.

Les données s'appliquent à tout le Pays (Kenya). Un système approprié devra être mis en place pour pouvoir obtenir des données spécifiques au Corridor entier.

Figure 37: Catégories des victimes, 2014-2016

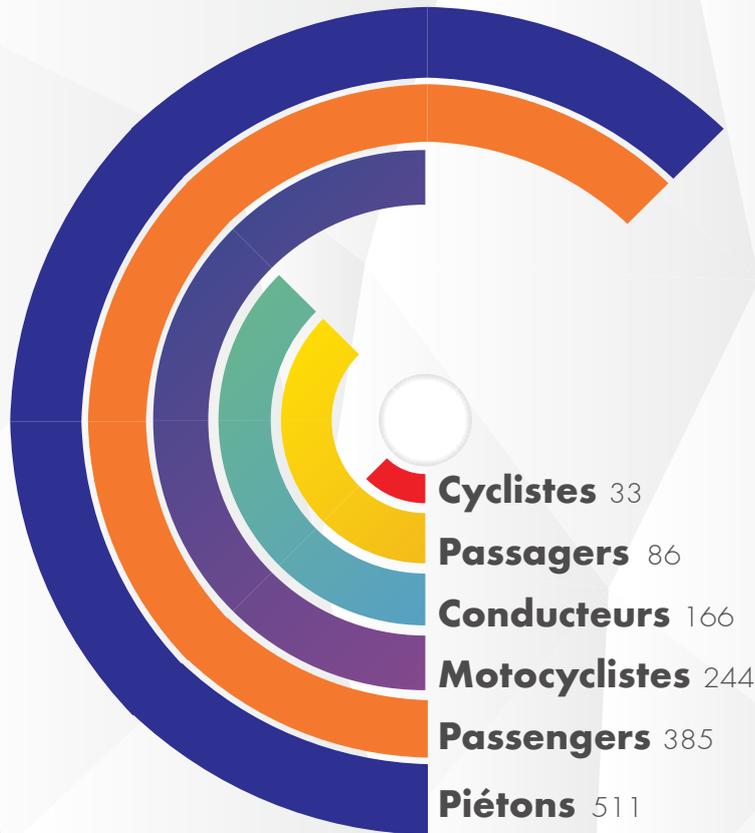


	2014	2015	2016
Décès	1458	1481	1425
Grièvement blessé	2647	2381	2346
Légèrement blessés	2046	2073	2829

Source: NTSA, Septembre, 2016

A partir de cette analyse, il ressort que le nombre d'accidents de roulage rapportés entre avril et septembre 2014 jusqu'en 2016 était de 18.686, dont 40% comprenant ceux qui étaient gravement blessés, 37% pour les blessés légers et 23% pour les accidents mortels. Alors que le nombre d'accidents rapportés a toujours été élevé, l'année 2016 a rapporté un nombre considérablement bas d'accidents mortels mais un nombre élevé des blessés légers.

Figure 38: Catégories des victimes, Avril à Septembre 2016



Les principales causes apparentes des accidents en particulier les accidents mortels étaient considérablement attribuables à la perte de contrôle, des cas de délit de fuite, dépassement inapproprié et mauvaise appréciation de la voie libre sur la route.

Alors que les piétons et les passagers n'ont pas considérablement causé les accidents, ils comptaient, néanmoins, parmi les principales victimes des accidents de roulage tels que décrits dans la figure ci-dessus.

Les piétons constituaient les principales victimes (511), suivis par les passagers (385) et les motocyclistes (244). Ceci implique que des mesures correctrices doivent se focaliser sur les principales causes d'accidents, ce qui aura un impact élevé sur la réduction des accidents.

Parmi les mesures correctrices à mettre en œuvre se trouvent notamment des programmes d'éducation pour renforcer la capacité individuelle de s'adapter aux environnements de la circulation et ainsi réduire les blessures causées aux piétons; les programmes d'éducation des chauffeurs avec pour objectif de renforcer la sûreté des comportements des chauffeurs et ainsi réduire les erreurs des chauffeurs, entre autres.

PARTIE III: RECOMMANDATIONS

La performance du Corridor Nord s'est améliorée dans plusieurs domaines, à l'exception de certains défis qui peuvent être levés suite à certaines recommandations d'ordre politique et actions des Parties prenantes. A travers le cadre de suivi de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord, le Secrétariat du CN va élargir la portée des indicateurs et ainsi collecter les données sur tous les domaines affectant le commerce et le transport. Ceci va inclure notamment la collecte des données sur le programme "Transport Ecologique des Marchandises".

A partir de ce rapport, il a été observé ce qui suit:

1. Le temps de traversée de la frontière à Malaba a considérablement Augmenté pendant les six derniers mois, malgré la mise en œuvre du système du Territoire Douanier Unique

Il importe que toutes les Marchandises destinées pour aux pays de transit soient dédouanées à la source pour réduire les retards et éviter de multiples documentations sur la route. On devrait aussi se focaliser sur le fait de minimiser les pannes des systèmes à la frontière et assurer un mécanisme adéquat d'échange d'information entre les douanes des Etats Membres pour un dédouanement plus rapide.

2. Les pays de la région font face à un déséquilibre commercial alors que les importations sont en train d'Augmenter avec peu d'exportations. Les Etats Membres devraient prioriser la stimulation des investissements et l'ajout de la valeur sur les exportations ainsi que le renforcement de la capacité dans les secteurs de l'agro-industrie, les mines, le pétrole et le gaz qui sont supposées être bien positionnés pour stimuler les exportations dans la région.

3. Parmi les défis connus par les chemins de fer, il y a le vieillissement du matériel roulant, des ressources insuffisantes pour la maintenance et la faible capacité de faire le suivi des wagons et Marchandises. Un nombre insuffisant de locomotives et wagons, des infrastructures ferroviaires en mauvais état pour l'écartement métrique qui ont certainement ralenti le développement au sein du secteur de transport ferroviaires sur le Corridor Nord.

Avec l'avènement du SGR, des politiques de soutien relatives à la fixation des prix, aux règlements et les normes devraient être développés pour attirer le changement modal. La compétitivité croissante du chemin de fer pourra évidemment bénéficier aux usagers du transport en premier lieu grâce à la réduction du temps de transit, l'amélioration des connections, l'amélioration de la qualité et le caractère abordable, et ainsi contribuer à améliorer la santé de l'activité du corridor.

4. Le long du Corridor Nord, l'oléoduc va seulement jusqu'à Eldoret et Kisumu. Il est évident que ceci réduit la distance parcourue par les camions pour les pays de transit s'ils s'approvisionnent de ces produits à partir des dépôts les plus proches. Il y a besoin d'accélérer l'amélioration des infrastructures de chargement, l'efficacité des routes et, la sensibilisation sur les économies d'échelle qui suivront l'Augmentation de la capacité des oléoducs afin d'amortir les fluctuations imprévisibles du Marché.

5. Les coûts élevés du transport constituent un blocage au commerce. Il appartient aux décideurs politiques de chercher à éliminer les éventuels goulots d'étranglement causés par les infrastructures. Les tarifs de transport ont Augmenté à certaines destinations notamment à Bujumbura. Ceci pourrait être attribué aux divers facteurs dont la plus longue route qui a été utilisée par rapport à une autre route plus courte via le corridor central. Il devrait y avoir une sensibilisation sur l'utilisation de la route alternative en Tanzanie via Voi-Taita Taveta qui réduit la distance parcourue à partir de Mombasa. Ceci pourra renforcer l'utilisation du Port de Mombasa pour les Marchandises en direction ou en provenance du Burundi.

6. Des indicateurs maritimes ont montré des résultats exemplaires. Une infrastructure physique du port est l'une des conditions les plus cruciales dans la création et l'appui à un environnement des affaires qui facilite le commerce, la croissance économique et la création de l'emploi. On s'attend à ce que les routes d'accès et les infrastructures autour du port en cours de mise à niveau entraînent plus d'améliorations. La révision des cibles sur base des normes internationales est ainsi nécessaire pour toutes les parties prenantes.
7. La qualité de l'infrastructure est un élément clé pour atteindre les objectifs du développement régional. Un suivi régulier des conditions au niveau régional doit fournir des informations sur les sections prioritaires pour des améliorations. Le développement des voies de montée et l'élargissement du corridor suite à l'Asphaltage de la circulation pourront aider à améliorer le temps de transit, et ainsi accélérer le commerce. La plupart du réseau routier du Corridor Nord est fait de routes à double voies, et il y a nécessité de réduction de la vitesse, la nécessité de dépassement sur les voies des collines étant donné que la vitesse de gros véhicules diminue sur les montées. Tous les Etats Membres devraient travailler en vue d'améliorer le Corridor Nord et devraient aussi se focaliser sur le développement des Stations d'Arrêt et de Repos équipées de toutes les facilités. Elles joueront également un rôle important dans l'amélioration de la sécurité routière, la réduction de la fatigue des chauffeurs et ainsi réduiront les accidents de roulage.
8. Malgré l'amélioration enregistrée, l'objectif du temps de séjour n'a pas pu être atteint. Le temps de séjour est affecté par plusieurs acteurs au sein du port, en passant de l'Office des Recettes, puisque les Marchandises ne peuvent pas sortir sans leur autorisation, et bien d'autres intervenants sur toute la chaîne logistique. La période de grâce qui est de 9 jours a un impact sur la sortie rapide des Marchandises du Port. Une approche basée sur la recherche devrait montrer comment établir un équilibre entre la période de grâce et l'objectif cible du temps de séjour en vue d'informer le processus de révision.
9. Le retard au niveau du centre de traitement des documents interpelle la nécessité de sensibiliser les agences en douanes sur une bonne soumission à temps, et un traitement électronique des documents. Ceci servirait à réduire le temps pris pour traiter les documents.
10. Les Etats Membres du Corridor Nord devraient chercher à s'assurer que tous les ponts bascules sont en HSWIM et installer des ponts bascules statiques sur les deux côtés des routes aux stations des ponts bascules qui ont une forte circulation.
11. S'agissant des tarifs de transport élevés et coûts cachés, il incombe aux décideurs politiques des tronçons des routes qui engendrent des coûts élevés de travailler à éliminer les goulots d'étranglement qui existent au sein de la chaîne logistique. Les États membres devraient s'attaquer aux problèmes qui entraînent des coûts de transport plus élevés pour les trajets plus courts que les autres.
12. En ce qui concerne les causes et raisons des multiples arrêts et parfois non essentiels, une analyse plus approfondie des raisons personnelles d'arrêts par les camionneurs s'avère nécessaire. Cela comprend la compréhension des raisons personnelles exactes ainsi que des points précis où les arrêts se produisent le long du Corridor. Par conséquent, le rapport recommande de mener une enquête afin d'éclairer davantage les décideurs politiques sur les remèdes à ces retards.

Annexe I

Classification des indicateurs

CATEGORIES	INDICATEURS
Volume et Capacité	Volume total des Marchandises au Port de Mombasa
	Volume Par Pays de Destination
	Taux de conteneurisation du trafic de Transit en Pourcentage
	Capacité de Transport par voie ferrée
	Flotte des camions de transit autorisée par Pays
	Volume des Marchandises conteneurisées et non conteneurisées gérées par an au Port de Mombasa
Tarifs et coûts	Tarifs du transport routier au Kenya
	Tarifs du transport routier en Ouganda
	Tarifs du transport routier au Burundi
	Tarifs du transport routier en Rwanda
	Tarifs du transport routier en RD Congo
Efficacité et productivité	Nombre de Points de Contrôle par Pays par Route
	Taux de fraude ou dommage déclarées pour les Marchandises en Transit (Pourcentage du Transit Total)
	Qualité de l'infrastructure de transport
	Temps de rotation des navires
	Temps d'attente des navires avant accostage
	Trafic au pont bascule
	Conformité du poids au ponts bascules
Temps de transit et retards	Temps de séjour des Marchandises
	Dédouanement au Centre de Traitement des Documents (DPC)
	Guichet unique avant mainlevée des douanes
	Temps de transit au Port après mainlevée des douanes
	Temps de transit au Kenya (Route - Mombasa via Malaba)
	Temps de transit au Kenya (Mombasa via Busia)
	Temps de transit au Rwanda (Route - Gatuna via Akanyaru Haut)
	Temps de transit au Burundi
	Temps de transit en Ouganda (Malaba à Kampala)
	Temps de transit en Ouganda (Malaba à Katuna)
	Temps de transit en Ouganda (Malaba à Elegu)
	Temps de transit en Ouganda (Malaba à Mpondwe)
	Temps de transit en Ouganda (Busia à Kampala)
	Temps de transit en Ouganda (Busia à Katuna)
	Temps de transit en Ouganda (Busia à Elegu)
Temps de transit en Ouganda (Busia à Mpondwe)	
Temps de transit en Ouganda - à partir des données ECTS	

Commerce intra-régional

Commerce entre le Kenya et les autres Etats Membres du CN

Commerce entre l'Ouganda et les autres Etats Membres du CN

Commerce entre le Rwanda et les autres Etats Membres du CN

Commerce entre le Burundi et les autres Etats Membres du CN

Commerce entre le Soudan du Sud et les autres Etats Membres du CN





TEMPS D'ATTENTE DES NAVIRES AVANT ACCOSTAGE

Description:

le temps moyen pris par un navire avant son accostage. Il est mesuré à partir du temps où le navire arrive à la bouée de chenal jusqu'au temps de son premier accostage.

Formule:

Temps d'accostage moins temps d'arrivée dans le périmètre du port.



TEMPS DE ROTATION DES NAVIRES

Description:

Le temps moyen passé par un navire dans le périmètre du port est mesuré à partir du temps où le navire arrive à la bouée de chenal jusqu'au temps où il est dirigé pour partir du port.

Formule:

Temps au moment de la sortie moins le temps d'entrée dans le périmètre du port

DURÉE DU PROCESSUS DE DEDOUANEMENT AU CENTRE DE TRAITEMENT DES DOCUMENTS

Description:

C'est le temps pris pour qu'une déclaration douanière déposée par un agent de dédouanement soit validée par les douanes.

Formule:

Temps de validation de la déclaration moins le temps de dépôt.



TEMPS DE TRANSIT AU GUICHET UNIQUE DE MOMBASA

Description:

Temps moyen de traitement des documents au guichet unique de Mombasa.

Formule:

Temps de délivrance de l'autorisation d'enlèvement moins le temps de validation de la déclaration en douane.

DURÉE MOYENNE DE SEJOUR DES MARCHANDISES AU PORT

Description:

C'est la mesure du temps qui s'écoule dès le moment où les marchandises sont déchargées du navire au port et le temps où elles quittent les enceintes du port après que toutes les autorisations et les permis aient été obtenus.

Formule:

Date à l'heure de sortie du port moins date et heure d'arrivée au port.

TEMPS DE TRANSIT AL'INTERIEUR DU DEPART INTERIEUR DE CONTENEURS (ICD)/PORT INTERIEUR

Description:

Temps de départ du port ICD moins le temps d'arrivée au port ICD.

TEMPS DE TRANSIT PAR ROUTE PAR MODE DE TRANSPORT

Description:

Temps pris pour déplacer les cargaisons de transit d'un noeud jusqu'à un autre noeud. Ex : de Mombasa jusqu'à Malaba

Les noeuds sont des points au long du Corridor Nord comme les points bascules, les postes frontiers etc

Formule:

Temps d'arrivée (au noeud de destination) moins le temps de départ (du noeud d'origine)

TEMPS DES PROCEDURES DOUANIERES A DESTINATION

Description:

C'est le temps moyen qu'il faut pour terminer la totalité du processus douanier à destination après l'arrivée des marchandises.

Formule:

Temps de fin du dernier processus moins le temps de début du premier processus.



TEMPS DE TRAVERSEE DU PONT-BASCULE

Description:

Temps de départ du pont-bascule moins le temps d'arrivée au pont-bascule.

TEMPS DE TRAVERSEE DE LA FRONTIERE

Description:

Temps pris par les marchandises de transit pour traverser la frontière.

Formule:

Temps de départ de la frontière moins le temps d'arrivée au poste frontière.



TEMPS DE RETARD APRES AUTORISATION D'ENLEVEMENT AU PORT DE MOMBASA

Description:

Se réfère à la période qu'il faut pour évacuer les marchandises du port après leur mainlevée.

Formule:

Temps de sortie des marchandises de la zone portuaire moins le temps de délivrance de la mainlevée.





ET COÛTS

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

Description:

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

2 FRAIS DE TRANSIT PORTUAIRE

Description:

Tarifs publiés par les parties prenantes.

3 COÛT DU FRET ROUTIER

Description:

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

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

Description:

Tarifs publiés par les intervenants.

5 COÛT DU FRET FERROVIAIRE

Description:

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



PRODUCTIVITE ET EFFICACITE

1 NOMBRE DE POINTS DE CONTRÔLE PAR PAYS PAR ROUTE

Description:

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

2 VOLUME DES MARCHANDISES CONTENUEES ET DES MARCHANDISES DIVERSES MANUTENTIONNEES PAR JOUR/MOIS/TRIMESTRE AU PORT DE MOMBASA

Description:

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

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

Description:

Nombre de cas de fraude ou de dégâts déclarés divisés par le nombre total de cas de fraude ou de dégâts déclarés à un nœud de transport

Formule:

$\frac{\text{Nombre de cas de fraude ou de dégâts déclarés}}{\text{nombre total de cas de fraude ou de dégâts déclarés à un nœud de transport}}$

4 CONFORMITÉ DE POIDS

Description:

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

Formule:

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

5 NOMBRE D'ACCIDENTS PAR ROUTE

Description:

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

6 TRAFIC AUX PONTS-BASCULES

Description:

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

7 MOUVEMENTS BRUTS PAR NAVIRE PAR HEURE AU PORT DE MOMBASA



ET CAPACITE

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

Description:

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

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

2 VOLUME PAR PAYS DE DESTINATION

Description:

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

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

Description:

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

4 EVOLUTION DE LA FLOTTE DE CAMIONS AGRÉÉE PAR PAYS

Description:

La somme des véhicules immatriculés (enregistrés) utilisés pour le transport international/de transit des cargaisons par année par pays.

5 DISTANCE MOYENNE ANNUELLE PAR CAMION EN KM PAR AN

Description:

Distance moyenne parcourue par un camion par an.

6 CAPACITÉ DE TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER (LOCOMOTIVES ET WAGONS).

Description:

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

 P. O. Box 34068 - 80118 Mombasa, Kenya

 Email: tcca@ttcanc.org

 Phone: +254 41 4470734

 Web www.ttcanc.org

 Telefax: +254 41 4470735

 @NorthernCorridor

 NorthernCorridor

