AUTORITE DE COORDINATION DE TRANSIT ET DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD

RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DE TRANSPORT

Edition No. 7
Novembre 2015

TRANSPORT OBSERVATORY
RELIABLE NORTHERN CORRIDOR PERFORMANCE DATA

Suivi de la Performance du Corridor Economique

TABLE DES MATIÈRES

ACRONYMES ii
AVANT-PROPOS iv
REMERCIEMENTS vi
1. INTRODUCTION 1
2. SUIVI DE PERFORMANCE DU CORRIDOR NORD 2
2.1 OBSERVATOIRE DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD 2
2.2 TABLEAU DE BORD DE PERFORMANCE DU CORRIDOR NORD 2
2.3 ENQUETE DES PARTIES PRENANTES DU CORRIDOR NORD 3
3. ENQUETE ET ANALYSE 4
4. RESULTATS DU RAPPORT 6
4.1 INDICATEURS DE VOLUME ET DE CAPACITE 6
4.1.1 Volume de fret au Port de Mombasa 6
4.1.2 Capacité de transport par rail 7
4.1.3 La flotte de camions de transit agréés 8
4.1.4 Capacité de transport par oléoduc 8
4.1.5 Volumes du commerce intra régional 10
4.2 TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS 14
4.2.1 Temps de dédouanement au Centre de Traitement des Documents 15
4.2.2 Durée de séjour au Port de Mombasa 15
4.2.3 Le Temps pris au Guichet Unique de Mombasa 16
4.2.4 Les retards après autorisation d'enlèvement 17
4.2.5 Temps de transit au Kenya 18
4.2.6 Le temps de Transit par voie ferroviaire 19
4.2.7 Temps Transit au Rwanda 20
4.2.8 Le Temps de Transit en Ouganda 21
4.2.9 Temps de transit : De l'origine jusqu'à destination 22
4.2.10 Temps de transit et Retards au Burundi 22
4.2.11 Le temps de traversée des ponts-bascules 23
4.2.12 Temps de traversée des postes frontières 23
4.2.13 Retards le long du corridor 25
4.2.14 Moyenne des arrêts par camion. 25
4.2.15 Les Raisons d'arrêt pour le trafic sortant /entrant 26
4.2.16 Incidences des frais payés par les chauffeurs au cours de l'enquête 27
4.2.17 Dépôt Intérieur de Conteneurs (ICD) / Ports intérieurs 28
4.2.18 Durée de séjour des camions au MAGERWA au Rwanda 29
4.3 COUTS ET TARIFS DE TRANSPORT 29
4.3.1 Tarifs de transport par route et le nombre d'allers-retours par mois. 30
4.3.2 Tarifs de transport en Ouganda 31
4.3.3 Tarifs de Transport au Burundi 32
4.3.4 Coût de Transport au Rwanda 33
4.3.5 Les tarifs de transport en RDC 34
4.3.6 Les tarifs de transport au Soudan du Sud 35
4. 4 PRODUCTIVITE ET EFFICACITE 36
4.4.1 L'efficacité et la productivité du Port 35
4.4.2` Temps de rotation des navires au Port 36
4.4.3 Le temps d'attente des navires avant accostage 37
4.4.4 Indicateurs du pont-bascule 37
4.4.5 Conformité au pont-bascule au Kenya 38
4.4.6 Trafic au pont-bascule au Kenya 39
5. QUALITE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD 40
5.1 RESEAU ROUTIER 40
5.2 RESEAU FERROVIAIRE 41
6. RECOMMANDATIONS 43
7. ANNEXES 44
ANNEXE 1: GLOSSAIRE DES INDICATEURS DE PERFORMANCE DU CORRIDOR NORD 44
ANNEXE 2:INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE 46

ACRONYMES

ABT	Association des Transporteurs du Burundi
ACPLRWA	Association des Conducteurs des Camions de Longue Distance du Rwanda
ASYCUDA-SYDONIA	Système Automatisé des données
BI	Burundi
DGDA	Direction Générale Des Douanes Et Accises
DWT	La tonne métrique
ECTS	Système Electronique de Surveillance des Marchandises
FEC	Fédération des Entreprises du Congo
GPS	Système de Localisation Mondial (Global Positioning System)
IABT	Association Internationale des Transporteurs du Burundi
ICD	Dépôt Intérieur des Conteneurs
IRI	Indice International de Rugosité
KE	Kenya
KeNHA	Ofice des Routes Nationales du Kenya
KPA	Office des Ports du Kenya
KPC	Office en charge des Oléoducs du Kenya
KRA	Office des Recettes du Kenya
KTA	Association des Transporteurs du Kenya
KWATOS	Système des Opérations Automatisées du Terminal de Kilindini
MAGERWA	Magasins Généraux du Rwanda
NC-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
OR	Office Des Routes
OGEFREM	Office de Gestion Du Fret Multimodal
PFAU	Poste Frontière à Arrêt Unique
RDC	République Démocratique du Congo
RRA	Office des Recettes du Rwanda
RTDA	Agence Rwandaise de Développement du Transport
RVR	Rift Valley Railways
RW	Rwanda
SPSS	Logiciel de statistique pour les sciences sociales
SSFEBA	Fédération des Employeurs et des Association des Affaires du Soudan du Sud
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
TMEA	TradeMark East Africa
TO	Observatoire de Transport
TOP	Portail de l'Observatoire des transports
UFFA	Association des Transitaires de l'Ouganda
UG	Ouganda
UNRA	Autorité des Routes Nationales de l'Ouganda
URA	Office des Routes Nationales de l'Ouganda
URC	Compagnie de Chemin de fer de l'Ouganda

AVANT-PROPOS

Nous sommes heureux de vous présenter la 7ème Edition du Rapport de l'Observatoire de Transport. Depuis le lancement de l'Observatoire de Transport ème 2012, nous avons assisté à des améliorations importantes sur le plan qualitatif et quantitatif des données collectées et l'augmentation du nombre d'indicateurs couverts par le rapport. Actuellement, nous faisons rapport sur plus de 31 indicateurs clés de performance, en partant de 25 indicateurs qui étaient initialement rapportés.

Ce rapport offre un aperçu sur le commerce intra régional tout en se concentrant sur le commerce formel transfrontalier. Dans l'avenir nous incluerons des analyses sur le commerce informel, étant donné que nous tentons d'appréhender l'image holistique de performance du commerce international dans la région.

En comparant la période couverte par le rapport avec celle de l'année passée, on remarque que le nombre des visiteurs du portail de l'Observatoire de Transport a augmenté considérablement de plus de 59%, jusqu'à atteindre à peu près 9,600 visites entre avril 2014 et septembre 2015. Ce qui est une preuve que l'Observatoire est devenu une source d'information pour les décideurs politiques, les Parties Prenantes et le grand public.

L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord est engagée dans la mise en œuvre de la Charte de la Communauté du Port de Mombasa et dans la Charte de contrôle de la Charge du Véhicule. Outre l'hébergement en ligne du Tableau de Bord, le Secrétariat fournit l'appui technique à la Communauté Portuaire en assurant le suivi des indicateurs clés de performance en utilisant les informations disponibles sur le Tableau de Bord. Les plans sont en cours pour étendre cette initiative à d'autres Etats Membres du Corridor Nord.

Par le truchement des Sommets sur les Projets d'Intégration du Corridor Nord (NCIP) menés sous l'égide des Chefs d'Etats, nous avons pu réaliser un bon nombre d'études en usant les données de l'Observatoire pour corroborer le travail de formulation des politiques et la prise des décisions. A titre d'exemple, l'étude sur l'Impact des initiatives du Corridor Nord qui a permis d'informer le grand public sur l'impact des initiatives de facilitation du commerce pilotées par le Sommet sur les Projets d'Intégration du Corridor Nord, mais aussi de combler les lacunes sur les coûts de transport et d'autres aspects qualitatives de certains indicateurs suivis par l'Observatoire.

Un certain nombre de défis reste toujours à surmonter, certains sont prévisibles vue la croissance à laquelle nous assistons actuellement. A titre illustratif, la Durée de séjour des marchandises au port a légèrement augmenté et à cet effet, les différentes Parties prenantes du port devraient réexaminer leurs procédures et embrasser l'approche coordonnée des opérations. Les retards causés par les commerçants dans la récupération de leurs marchandises du Port après l'obtention de la mainlevée douanière constituent l'une des grandes contributions dans la Durée de séjour des marchandises.

Actuellement, le Secrétariat a entrepris une Etude sur le Temps nécessaire à la mainlevée des marchandises. Cette dernière examinera les procédures des affaires, l'impact des interventions des différents acteurs dans la chaine logistique, leur contribution au temps de dédouanement, les défis rencontrés et montrera en détail toutes les étapes nécessaires à entreprendre pour simplifier les opérations. Sur base des statistiques, le Corridor Nord reste parmi les meilleurs corridors dans la région et nos efforts devraient être dirigés vers la réalisation des nouvelles améliorations. Nous voudrions demander à tout un chacun d'ajuster ses plans et mettre en œuvre les recommandations qui sont proposées à la fin de ce rapport.

Ensemble nous pouvons réaliser bien plus.

Donat M. BAGULA
Secrétaire Exécutif

REMERCIEMENTS

L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord tient à exprimer sa reconnaissance au Conseil des Ministres, au Comité exécutif ainsi qu'à tous les autres Organes Directeurs de l'ACTTCN pour l'immense soutien qu'ils ne cessent d'apporter à l'Observatoire de Transport.

Le Secrétariat voudrait exprimer ses sincères remerciements aux Parties Prenantes pour le partage des données utilisées pour générer les rapports de l'Observatoire de Transport.
L'Observatoire de Transport repose sur les données brutes obtenues des Parties Prenantes pour assurer sa continuité.

Des remerciements particuliers sont adressés à TradeMark East Africa (TMEA) pour sa contribution financière et son appui au Projet de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord.

Pour finir, le Secrétariat voudrait exprimer sa reconnaissance pour toute forme de contribution et commentaires formulés par les Parties Prenantes et recueillies durant l'atelier de validation du présent rapport en vue d'améliorer ce rapport.

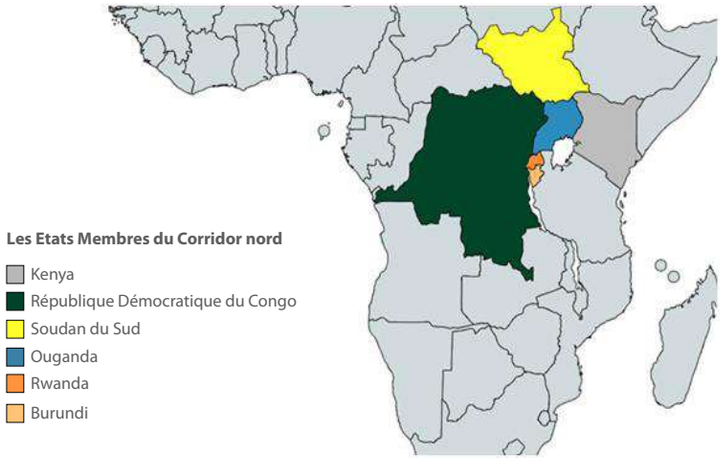
Le Secrétariat de l'ACTTCN

TAOWA
DAF
XF

1. INTRODUCTION

Le Corridor Nord est un corridor de transport multimodal qui consiste en modes de transport de surface incluant les réseaux des routes, de chemins de fer, des voies navigables et des oléoducs. Le Corridor Nord relie les pays du Burundi, Ouganda, République Démocratique du Congo, Rwanda et Soudan du Sud au Port maritime de Mombasa au Kenya..

Figure 1 : Etats membres du Corridor Nord



Les Etats Membres du Corridor Nord, à travers l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATTCN), ont convenu de faciliter le transit des marchandises en provenance du Port de Mombasa vers l'arrière-pays. Les parties contractantes de cet accord ont convenu de s'accorder le droit de transit dans leurs territoires respectifs et d'offrir les facilités possibles, d'harmoniser les règlements et procédures à cette fin sans discrimination aucune.

L'objectif de l'ATTCN est de promouvoir l'utilisation du Corridor Nord qui est l'itinéraire le plus efficace pour le transport de surface des marchandises entre les Etats Membres. L'Accord révisé signé en 2007 étend l'objectif de Corridor Nord à apporter le développement le long du Corridor Nord. L'objectif principal du Secrétariat est la coordination de la facilitation du commerce et du transport au sein du corridor avec comme but ultime d'appuyer le développement et réduire la pauvreté.

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

			Croissance du PIB réel(%)			
	Population:	Rang de Facilité de faire les affaires (2016)	2012	2013	2014	2015
RDC	69.360.118	184	7,2	8,4	9,1	9,2
Kenya	45.545.980	108	4,5	5,7	5,3	6,8
Ouganda	38.844.624	122	2,6	3,9	4,9	5,4
Rwanda	12.100.049	62	8,8	4,7	7,0	7
Soudan du Sud	11.738.718	187	-46,8	24,2	5,5	3,4
Burundi	10.482.752	152	4,0	4,5	4,7	4,8

Source: Perspectives de l'Economie Mondiale, Avril, 2015 et Facilité de faire les affaires de la Banque Mondiale

La région du Corridor Nord, avec une population de plus de 188 millions, a connu des taux variables de croissance avec des estimations du PIB réel se situant entre 3,4 et 9,2 en 2015. Il est attendu que l'investissement dans le secteur des transports va stimuler davantage la croissance économique vu que les pays mettent en œuvre des grands projets d'infrastructures régionales. La mise en œuvre de la voie ferrée à écartement standard, le développement proposé du réseau d'oléoducs et l'exploitation des minerais dans la région promettent un avenir meilleur pour la région.

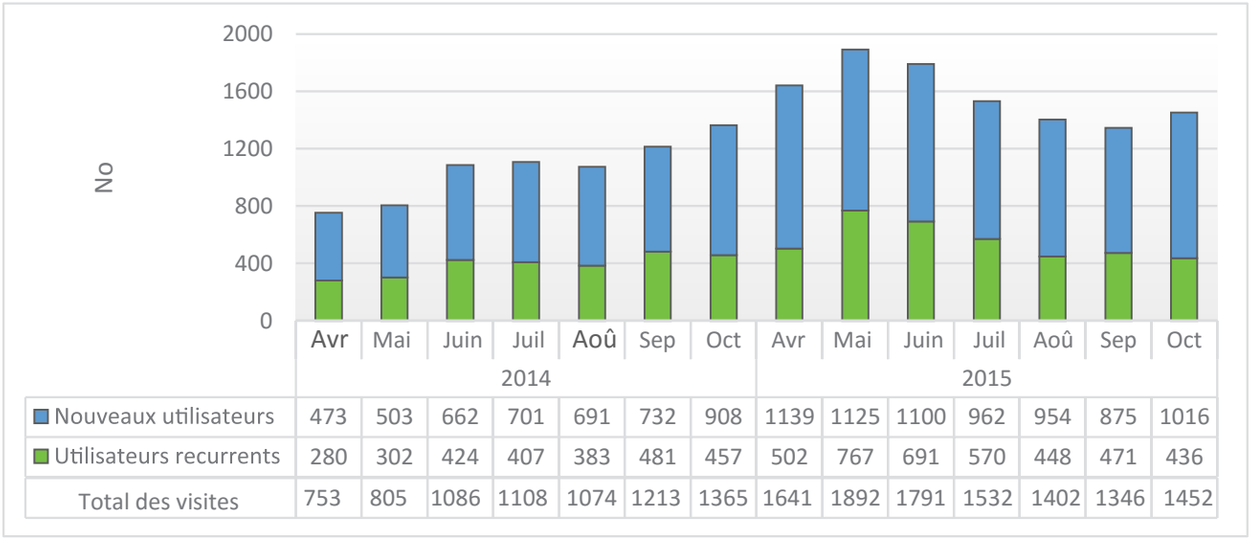
2. SUIVI DE PERFORMANCE DU CORRIDOR NORD

Le Secrétariat utilise divers outils pour assurer le suivi de performance du Corridor, plus concrètement Observatoire de Transport du Corridor Nord, le Tableau de Bord de performance du Corridor Nord, et les enquêtes des Parties Prenantes du Corridor Nord sur la chaine logistique de transport et du Commerce.

2.1 OBSERVATOIRE DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD

L'Observatoire de Transport mesure et assure le suivi des changements survenus dans les 31 indicateurs de performance le long du Corridor. Ces indicateurs vont du temps où le navire arrive au port de Mombasa jusqu'au moment où les marchandises arrivent à la destination finale et le voyage de retour. L'Observatoire est un outil de suivi de performance ayant un site en ligne qui est accessible via http : //top.ttcanc.org. L'Observatoire de Transport de Corridor Nord met en évidence la performance du Corridor vis-à-vis des objectifs et indicateurs fixés dans la Charte de la Communauté Portuaire et dans Charte de service à la clientèle des Parties Prenantes. La Figure2 ci-dessous montre le nombre de visites effectués sur le site de l'Observatoire de Transports.

Figure 2: Nombre des visites au site de l'observatoire.e en ligne



	Avr	Mai	Juin	Juil	Aoû	Sep	Oct	Avr	Mai	Juin	Juil	Aoû	Sep	Oct
	2014							2015						
Nouveaux utilisateurs	473	503	662	701	691	732	908	1139	1125	1100	962	954	875	1016
Utilisateurs recurrents	280	302	424	407	383	481	457	502	767	691	570	448	471	436
Total des visites	753	805	1086	1108	1074	1213	1365	1641	1892	1791	1532	1402	1346	1452

Source: L'Observatoire de Transport du Corridor Nord, 2015

La figure ci-dessus montre que le nombre de visiteurs de l'Observatoire est t généralement en hausse, avec le nombre de visites sur le site du TOP qui a enregistré le plus grand nombre de visiteurs (1892) durant le mois de mai 2015.

2.2 TABLEAU DE BORD DE PERFORMANCE DU CORRIDOR NORD

Le tableau de bord est utilisé dans le suivi de la mise en œuvre de la Charte communautaire du Port qui engage à la fois le secteur public et privé à prendre des mesures qui permettront d'accroître l'efficacité du port en particulier, et du Corridor Nord en général.

Les objectifs de la charte sont d'établir un cadre permanent de collaboration qui lie la communauté portuaire à des actions spécifiques, aux obligations collectives, à des objectifs et à des échéanciers.

En vertu de la Charte de la Communauté Portuaire de Mombasa, le Secrétariat du Corridor Nord héberge le Tableau de Bord en ligne et surveille les indicateurs clés de performance qui constitue un des éléments du suivi et d'évaluation de la Charte. Le Tableau de Bord assure le suivi de la mise en œuvre de la Charte de la Communauté du Port à l'aide des indicateurs qui comprennent la durée de séjour des marchandises au Ports, la durée au centre de traitement des documents (DPC), durée au Guichet unique, durée d'enlèvement des marchandises du Port après la mainlevée douanière, le temps d'attente du navire, le temps de rotation des navires, le temps de transit sur la section kenyane du Corridor Nord, la conformité aux poids exigés aux ponts-bascules ainsi que les volumes de trafic pesés. Le Secrétariat se concentre actuellement sur l'extension de la portée du Tableau de Bord à tous les Etats Membres.

2.3 ENQUETE DES PARTIES PRENANTES DU CORRIDOR NORD

L'enquête Parties Prenantes du Corridor Nord sur la Logistique du Commerce et du Transport est réalisée par une équipe d'enquête multidisciplinaire comprenant les acteurs du secteur public et privés impliqués dans la manutention et le dédouanement des marchandises le long du Corridor. Au cours de cette enquête, l'équipe fait des observations physiques faites sur les infrastructures de transport et les installations en place le long du Corridor, et sur les procédures de manutention et de dédouanement des marchandises. Aussi, des séances plénières sont tenues avec les Parties Prenantes à différents nœuds de transit et les discussions portent sur les résultats et les tendances affichées par les indicateurs de performance. L'objectif principal de l'enquête étant l'identification des barrières non tarifaires et les goulots d'étranglement le long du Corridor Nord et proposer des mesures pour les éradiquer.

3. METHODOLOGIE ET ANALYSE

Le processus de l'Observatoire de Transport fait appel à la collecte des données, l'analyse et la production du rapport. Le rapport et les données traitées sont disponibles en ligne sur la base des données de l'Observatoire

Figure 3: Etapes de l'Observatoire de Transport

La collecte des données fait appel à une combinaison de différentes méthodes et sources. Les principales sources des données sont les systèmes informatiques automatisés des Parties Prenantes tels que les offices des ports (KPA), les autorités des recettes (KRA, URA, RRA, OBR, et DGDA), les offices des routes et les fonds routiers (KeNHA, UNRA, RTDA, Office des Routes du Burundi, FONER de la RDC), les offices des chemins de fer (KRC/URC), RVR, le Bureau des Statistiques, les Associations des transporteurs (KTA, UNTA, FEC, ATAR, ACPLR, ABT) et les Banques Centrales. D'autres sources des données comprennent les enquêtes GPS et les enquêtes sur la Logistique du Commerce et du Transport.

Les enquêtes GPS et les enquêtes routières sont menées simultanément de sorte que le superviseur de terrain distribue des kits GPS et des formulaires d'enquête aux transporteurs routiers qui le souhaitent. Les Kits GPS capturent les codes et l'horodatage de tous les endroits d'arrêt du camion, et les temps de transit et les retards aux différents nœuds sont extraits de ces kits. Les premiers préparatifs pour cette enquête impliquent l'enregistrement et la géo zonage pour cartographier l'emplacement des arrêts possibles. Les zones des postes frontières sont situées à 1 km des deux côtés de la frontière tandis que la zone du pont-bascule s'étend sur 1 km et 0,5 km respectivement avant et après l'infrastructure de la balance de pesage. Le questionnaire est rempli de pair avec les kits par les conducteurs pour enregistrer les informations qualitatives telles que les raisons de l'arrêt, les frais et autres charges payés le long du corridor.

Dans ce rapport, les données ont été obtenues à partir des systèmes douaniers, systèmes électroniques de surveillance des marchandises, des enquêtes routières GPS et des enquêtes traditionnelles sur le transport routier. Les indicateurs ont été classés en : volume et la capacité, le temps de transit et les retards, les coûts et les prix, l'efficacité et la productivité

Les données de ce rapport sont actualisées pour jusqu'au mois de septembre 2015, à l'exception de certains indicateurs qui sont rapportés sur une base annuelle et ceux dont les données pour la période avril-septembre 2015 n'étaient pas disponibles.

L'ensemble des données couvrent six Etats Membres et les indicateurs ont le rôle d'assurer le suivi de la mise en œuvre des décisions et des recommandations formulées par les Organes Directeurs de l'ACTTCN, la sensibilisation des Parties prenantes sur les initiatives en cours relatives à la facilitation du commerce, l'identification des barrières Non Tarifaires le long du Corridor Nord et informer sur les changements de politique. Ce rapport contribuera à identifier les domaines nécessitant des améliorations et à appuyer les décideurs politiques dans la conception des réformes réglementaires.

L'analyse comprend les techniques descriptives et quantitatives au moyen d'un éventail d'outils statistiques pour générer des graphiques et des tableaux à interpréter. Les hypothèses ont été formulées dans la description et les résultats obtenus pour la période couverte par le rapport, sur base de types de données pour chaque indicateur et la source des données.

L'ensemble des données couvrent six Etats Membres et les indicateurs ont le rôle d'assurer le suivi de la mise en œuvre des décisions et des recommandations formulées par les Organes Directeurs de l'ACTTCN, la sensibilisation des Parties prenantes sur les initiatives en cours relatives à la facilitation du commerce, l'identification des barrières Non Tarifaires le long du Corridor Nord et informer sur les changements de politique. Ce rapport contribuera à identifier les domaines nécessitant des améliorations et à appuyer les décideurs politiques dans la conception des réformes réglementaires.

L'analyse comprend les techniques descriptives et quantitatives au moyen d'un éventail d'outils statistiques pour générer des graphiques et des tableaux à interpréter. Les hypothèses ont été formulées dans la description et les résultats obtenus pour la période couverte par le rapport, sur base de types de données pour chaque indicateur et la source des données.

4. RESULTATS DU RAPPORT

Les résultats du rapport ont été classés sur base des indicateurs mesurés. Les descriptions des tendances donnent un résumé des changements survenus au cours de la période couverte par le rapport.

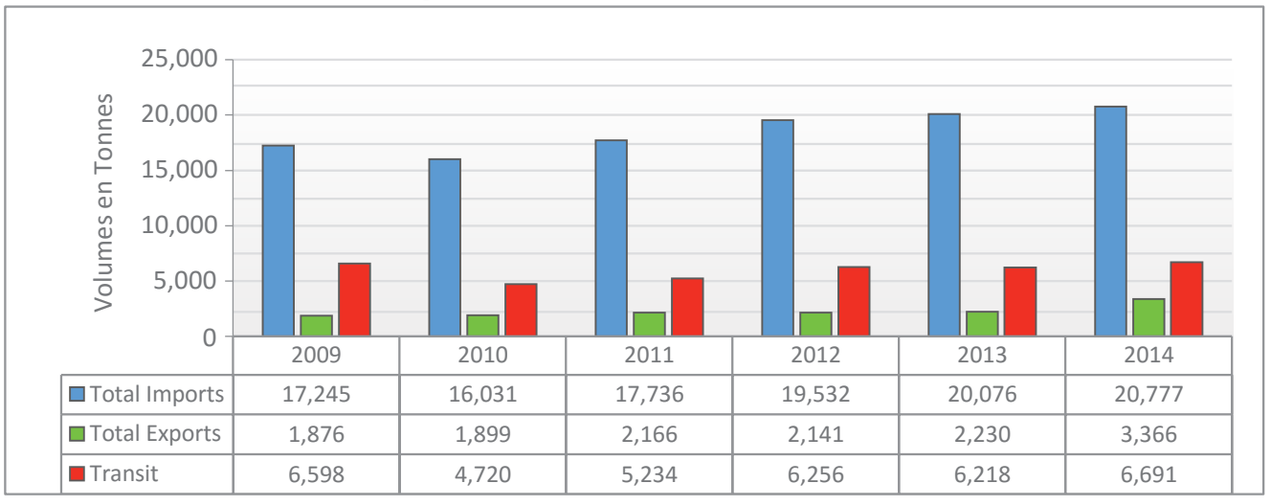
4.1 INDICATEURS DE VOLUME ET DE CAPACITE

4.1.1 Volume du fret au Port de Mombasa

Cet indicateur porte sur les volumes d'importation, d'exportation ainsi que le volume des marchandises de transit vers les Etats Membres du Corridor Nord.

La Figure 4 montre le volume total des marchandises importées et exportées ainsi que les volumes de s marchandises de transit en tonnes manutentionnés par le Port de Mombasa au cours de la période 2009-2014.

Figure 4: Volume de fret au Port de Mombasa



	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Total Imports	17,245	16,031	17,736	19,532	20,076	20,777
Total Exports	1,876	1,899	2,166	2,141	2,230	3,366
Transit	6,598	4,720	5,234	6,256	6,218	6,691

Source: KPA, 2009-2014

On observe sur la Figure 4 que le Port de Mombasa manutentionne en grande partie les marchandises importées. En comparant les chiffres de 2013 à ceux de 2014, les volumes d'importation ont augmenté de 0,7 millions de tonnes, les exportations de 1,13 millions de tonnes et les volumes de transit de 0,48 millions de tonnes. L'augmentation totale du volume de fret par le Port de Mombasa en 2014, par comparaison aux chiffres de 2013 est de 2,31 millions de tonnes, qui représentent un pourcentage d'augmentation d'environ 8,1%.

Le rapport entre les exportations et les importations en 2014 était de 1 :6, en 2013 il était de 1 :9. Autant on peut dire qu'il y a eu une amélioration significative du ratio entre les exportations et les importations en 2014, vu que les importations dépassent largement les exportations, créant le déficit de la balance commerciale.

Le Tableau 2 donne une comparaison des trafics de transit pour l'importation et l'exportation par pays le long du Corridor Nord, au cours de la période 2009-2014

Tableau 2: Marchandises de transit en provenance du Port de Mombasa vers les pays du Corridor Nord

Pays	Cargo Type	DWT					
		2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ouganda	Importations	3.686.862	3.942.242	4.028.361	4.499.302	4.508.118	5.132.276
	Exportations	293.532	290.492	347.314	346.193	404.198	389.844
RD Congo	Importations	263.110	401.703	339.287	464.989	491.367	383.461
	Exportations	25.586	28.714	16.004	17.369	20.346	24.267
Rwanda	Importations	236.087	275.559	216.306	247.730	223.127	221.323
	Exportations	14.472	12.564	9.787	12.508	16.972	14.589
Soudan du Sud	Importations	155.691	190.468	375.897	736.266	716.470	696.816
	Exportations	11.662	32.999	41.135	30.390	58.679	64.520
Burundi	Importations	19.093	5.785	1.201	38.917	66.227	79.961
	Exportations	1.022	1.204	688	243	682	139
Total	**Importations**	**4.360.843**	**4.815.757**	**4.961.052**	**5.987.204**	**6.005.309**	**6.513.837**
	Exportations	**346.274**	**365.973**	**414.927**	**406.703**	**500.877**	**493.359**
% de croissance	Importations (%)	-	10,4	3	20,7	0,3	8,5
	Exportations (%)	-	5,7	13,4	-2	23,2	-1,5

Source: KPA, 2009-2014

Le tableau ci-dessus montre que les importations et exportations de transit sont allées croissant au fur du temps à des taux fluctuant, avec la croissance la plus élevée des importations qui est de 20,7%, expérimentée en 2012, en comparaison à la faible croissance de 2% des exportations de transit observée dans la même année.

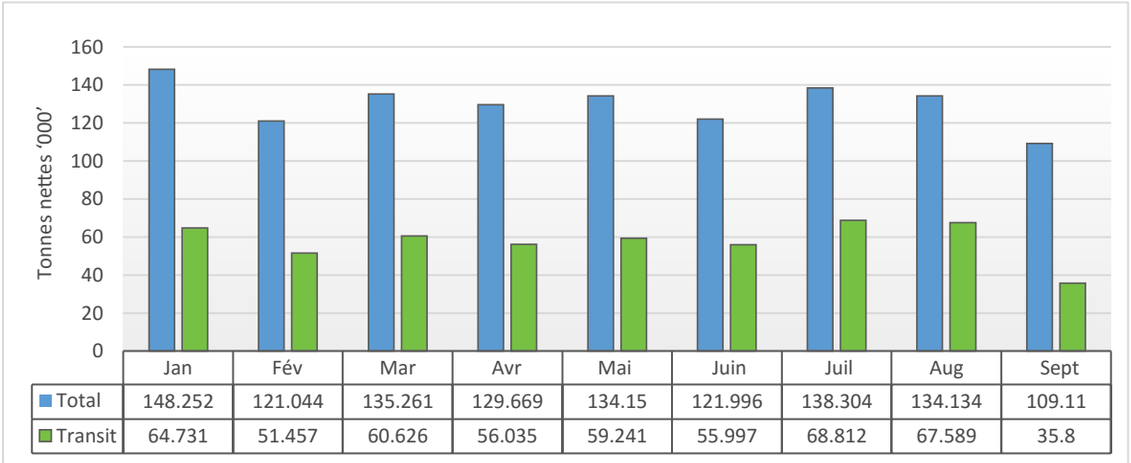
Si l'on compare 2013 et 2014, les volumes de transit pour l'importation ont affiché une croissance de 8,5% tandis que la croissance des exportations a baissé de 1,5%.

L'Ouganda reste le plus grand pays de transit, suivi par le Soudan du Sud et la RDC

4.1.2 Capacité de transport par Chemin de Fer

L'indicateur de la capacité de transport par chemin de fer dans le Corridor Nord sert à évaluer le nombre total de locomotives et des wagons et la proportion du total du volume des cargaisons transportées par rail.

Figure 5: volumes transportés par chemin de fer



Source: KRC, Jan-Sep 2015

Le volume total transporté par RVR se situe entre 109.000 tonnes et 14.800 tonnes par mois. La capacité nominale et la mauvaise qualité des infrastructures se sont traduites en la baisse des quantités qui peuvent être transportées par voie ferrée.

4.1.3 La flotte de camions de transit agréés

L'indicateur porte sur la somme des véhicules enregistrés utilisés pour le transport des cargaisons de transit par année et par pays

Tableau 3: Flotte de Camions agréés par Etat Membre

Nombre de camions agréés pour le transport des marchandises sous douane par an						
Pays d'enregistrement.	**Partie Prenante**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Kenya	KRA	4.133	3.023	1.460	6.708	5.939
Rwanda	RRA				1.527	489
Burundi	OBR			90	62	78

Le Kenya a connu un accroissement du nombre de camions agréés pour le transport des marchandises de transit qui ont été enregistrés au cours des périodes passées. Cependant, 2014 a montré qu'il Ya eu une baisse par rapport à 2013. La procédure d'enregistrement des camions pour le transport des marchandises de transit se déroule de janvier à décembre de chaque année. Toutefois, la licence expire chaque 31ème jour du mois de décembre.

Le Burundi, à travers l'OBR, présente très peu de camions agréés annuellement. Quant à la RDC, ce système n'est pas opérationnel à l'Est du pays.pas opérationnel dans l'est du pays.

4.1.4 Capacité de transport par oléoduc

La Compagnie de Gestion des Oléoducs du Kenya (KPC) est un organisme gouvernemental parapublic mandaté à offrir des moyens efficaces, fiables sûrs et rentables pour transporter les produits pétrolier de Mombasa vers l'arrière-pays. Les produits pétroliers sont de nature volatile et de ce fait, requièrent un système rigoureusement réglementé qui peut protéger la santé mais aussi respecter et protéger l'environnement.

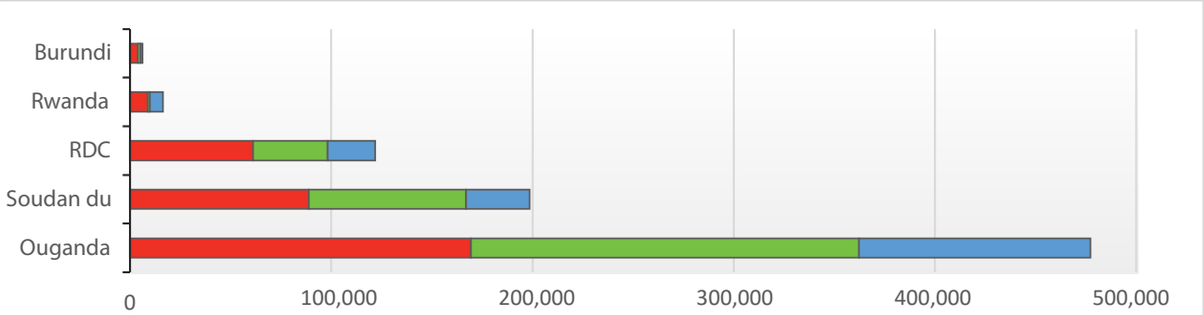
La Figure ci-dessous présente un résumé du volume moyen mensuel déchargé à Nakuru, Eldoret et dans les stations des terminaux de Kisumu. Ces stations manutentionnent en grande partie les produits destinés à l'Ouest du Kenya et aux États Membres du Corridor Nord. Les volumes comprennent le carburant diesel, l'essence, du kérosène à double utilisation ainsi que le kérosène éclairant. D'autres stations de dispatching non couverts par ce rapport incluent l'aéroport international Moi, Station du Terminal de Nairobi, l'aéroport international Jomo Kenyatta et le terminal de stockage d'huile de Kipevu.

Tableau 4 : Expéditions mensuelles du carburant (m3) à partir des Stations de Nakuru, Eldoret et Kisumu vers différentes destinations

Mois	Kenya	Ouganda	Soudan du sud	RDC	Rwanda	Burundi	Total
Mois-15	97.855	79.714	28.661	17.535	2.455	905	**227.125**
Avr-15	93.720	87.929	36.437	21.232	2.850	580	**242.748**
Mai-15	90.536	80.262	34.126	21.516	2.643	401	**229.484**
Juin-15	97.060	89.822	32.337	21.287	2.321	1.091	**243.918**
Juil-15	98.317	76.224	38.240	21.087	3.685	2.005	**239.558**
Aôut-15	97.892	63.207	28.717	19.230	2.507	1.116	**212.669**

Source: KPC, Avr - Sep 2015

Figure 6: Volume de Transit expédié par la station terminale (m3)



	Ouganda	Soudan du s	RDC	Rwanda	Burundi
Eldoret	169,441	88,821	61,225	8,827	4,019
Nakuru	192,807	78,140	37,081	1,007	1,207
Kisumu	114,908	31,558	23,581	6,627	972

Source: KPC, Avr - Sep 2015

La Figure ci-dessus montre qu'Eldoret a expédié le plus grand volume des produits pétroliers par rapport aux stations de Kisumu et Nakuru. Cela est dû au fait qu'Eldoret est l'un des grands dépôts au Kenya et il manutentionne la majeure partie des produits pétroliers destinés à la partie Ouest du Kenya et aux pays voisins.

Le débit à Kisumu est actuellement limité par la capacité de l'oléoduc qui a un diamètre de six pouces. Toutefois, les plans sont en cours pour la construction d'un oléoduc parallèle allant de Sinendet jusqu'à Kisumu.

KPC fait face à certains défis engendrés par l'imprévisibilité du marché, les pannes d'électricité qui conduisent à la fermeture et aux retards.

Le volume du carburant déchargé par la compagnie est également affecté par le contrôle de la Charge à l'essieu qui n'est pas appliquée uniformément sur tous les camions citernes dans la région. Dans certains pays la configuration de la charge à l'essieu est modifiée pour permettre aux camions de transporter plus de carburant.

Le Tableau ci-dessous montre le nombre total des camions chargés au cours de la période d'avril à septembre 2015.

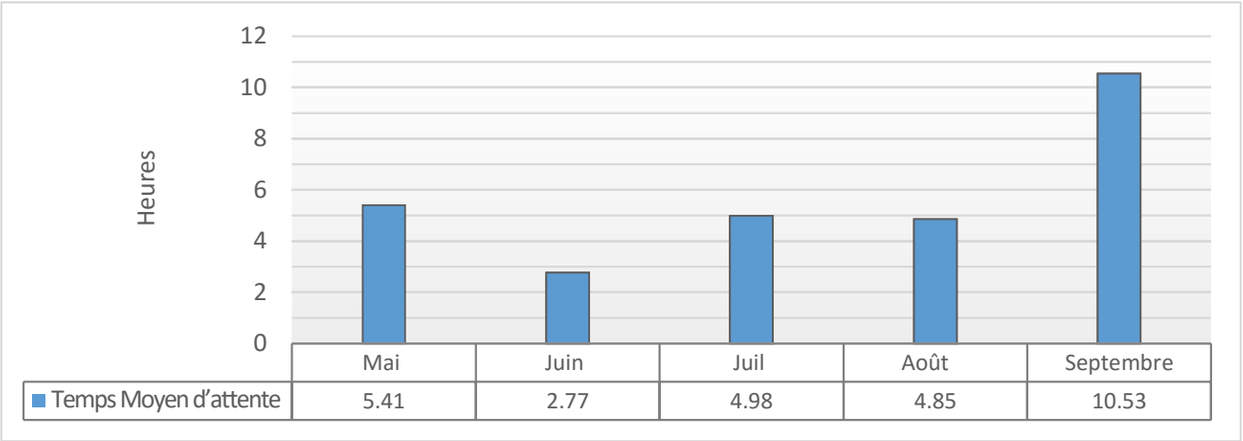
Tableau 5: Nombre des camions chargés au dépôt de Nakuru, Eldoret et Kisumu

Mois	Nakuru	Eldoret	Kisumu
Avr - 15	4.688	6.052	3.395
Mai - 15	5.068	5.904	3.861
Juin - 15	5.043	5.630	4.059
Juil - 15	5.275	5.701	4.336
Aôut - 15	5.271	5.777	4.322
Sept - 15	4.991	5.325	3.923

Source: KPC, Avr - Sep 2015

La figure ci-dessous montre le temps d'attente des camions après chargement au dépôt

Figure 7 : Temps d'attente des camions après chargement du carburant au dépôt d'Eldoret



Source: KPC/KRA-ECTS, Avr - Sep 2015

Il faut en moyenne entre 2,8 et 10,5 heures pour qu'un camion soit dédouané après le chargement du carburant au dépôt d'Eldoret. Certaines des Parties prenantes impliquées dans le dédouanement du carburant au dépôt d'Eldoret ne travaillent pas le week-end et les jours fériés, ce qui a un impact sur le temps moyen mensuel de dédouanement après que le camion soit chargé. Toutes les agences devraient opérer 24 heures sur 24 heures afin de minimiser le temps d'attente dans le dédouanement qui conduitt souvent à des retards au dépôt après le chargement du carburant.

4.1.5 Volumes du commerce intra régional

Le commerce intra régional se réfère au commerce qui se concentre sur les échanges économiques des marchandises entre les pays de la même région. Le système permet aux pays qui sont dans les mêmes communautés économiques telles que l'EAC et COMESA de jouir des taux de droits préférentiels qui favorisent la hausse du niveau des échanges de biens et la réduction des prix pour le consommateur final. Cette section se concentre uniquement sur le commerce entre les États Membres du Corridor Nord.

Le Kenya et les Etats membres du Corridor nord

Le tableau ci-dessous fournit les statistiques du commerce intra régional entre le Kenya et les Etats Membres du Corridor Nord pour la période d'avril à août 2015. .

Tableau 6 :Importations et exportations par le Kenya en provenance des autres Etats Membres du CN (USD)

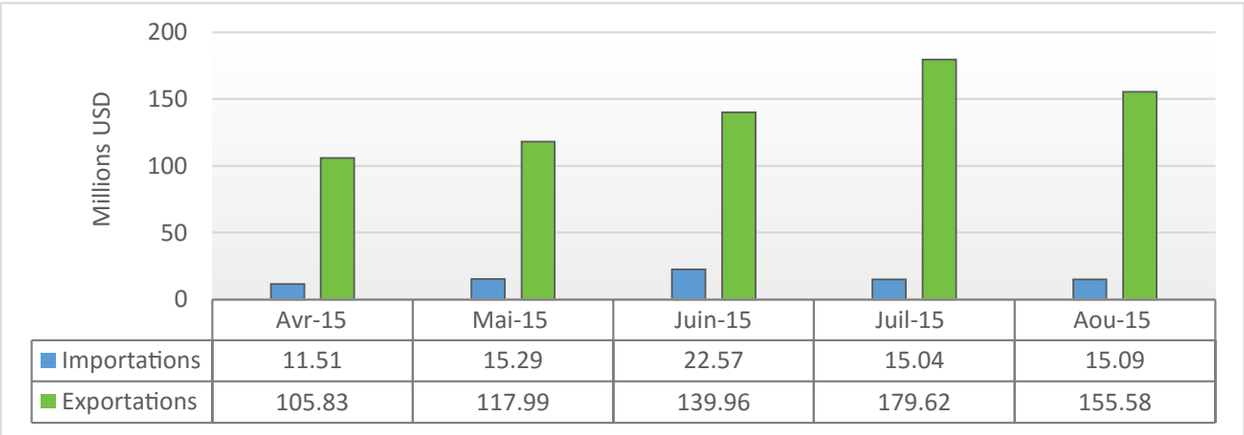
	Mois	15-Avr	15-Mai	15-Juin	15-Juil	15- Août
Importations	Ouganda	10.553.737.59	14.382.370.91	21.910.165.34	14.273.502.91	14.315.096.58
	Rwanda	589.111.30	682.367.11	343.866.52	497.298.79	290.299.75
	Burundi	269.580.14	213.767.37	193.796.55	221.183.95	344.756.85
	RDC	63.957.92	14.184.32	94.529.98	50.062.08	138.897.41
	Soudan du Sud	34.318.54	0,00	31.653.91	0,00	72,50
	Total	**11.510.705.4**	**15.292.689.7**	**22.574.012.3**	**15.042.047.7**	**15.089.123.1**
Exportations	Ouganda	41.855.326.08	45.179.803.16	46.318.962.54	98.013.639.60	70.417.584.93
	RDC	17.376.932.95	18.204.385.41	17.049.503.14	19.860.700.63	21.312.192.54
	Rwanda	9.243.870.46	11.074.470.37	16.533.523.64	18.265.589.64	20.917.525.63
	Soudan du Sud	10.439.682.06	10.210.233.74	11.521.518.84	9.166.946.71	8.076.804.91
	Burundi	3.893.297.34	2.737.024.94	3.393.209.08	4.228.289.03	4.673.415.87
	Total	**105.830.519.9**	**117.991.297.0**	**139.964.741.8**	**179.619.261.0**	**155.575.770.0**

Source: KNBS, Avr – Août 2015

Ce tableau indique qu'il y a plus de commerce entre le Kenya et l'Ouganda, suivi par la RDC et le Soudan du Sud. L'Ouganda importe du Kenya deux fois plus que ce qu'il exporte. Cependant, dans l'ensemble, l'Ouganda exporte dans la région du Corridor Nord à peu près deux fois plus que ce qu'il importe de cette région.

En partant de la Figure 8 ci- dessous, on remarque que les importations et les exportations ont augmenté entre avril et juillet 2015

Figure 8 :Total des importations/ exportation du Kenya en provenance/vers d'autres Etats Membres du CN (USD)



	Avr-15	Mai-15	Juin-15	Juil-15	Aou-15
Importations	11.51	15.29	22.57	15.04	15.09
Exportations	105.83	117.99	139.96	179.62	155.58

Source: KNBS, Avr – Aoûst 2015

L'Ouganda et les Etats Membres du Corridor Nord

Le tableau ci-dessous donne un résumé des volumes du commerce intra régional entre l'Ouganda et les Etats Membres du Corridor Nord.

Tableau 7 : Valeurs du commerce intra régional de l'Ouganda (USD)

	PAYS	2011	2012	2013	2014
IMPORTATIONS EN PROVENANCE	Kenya	644.574.901	590.194.814	562.818.613	593.887.653
	Rwanda	7.879.547	5.359.589	7.398.153	10.882.919
	RDC	6.353.933	12.222.650	6.750.550	5.917.323
	Burundi	2.188.178	1.420.913	452.904	4.116.861
	Soudan du Sud		7.792	266.428	1.485.691
	Total	**660.998.570**	**609.207.769**	**577.688.661**	**616.292.461**
EXPORTATIONS VERS	Kenya	226.581.503	254.060.878	314.430.423	297.435.925
	Soudan du Sud		17.754.401	175.432.492	280.294.992
	Rwanda	193.500.360	226.103.518	216.301.046	245.334.653
	RDC	182.411.269	240.880.829	268.174.521	181.680.327
	Burundi	41.450.916	46.082.374	48.722.080	43.454.016
	Total	**643.944.048**	**784.882.001**	**1.023.060.563**	**1.048.199.913**

Source: UBOS, 2011 - 2014

Les résultats montrent clairement qu'il existe plus d'échanges commerciaux entre l'Ouganda et le Kenya et l'Ouganda et le Rwanda. Le pays exporte davantage vers le Kenya, suivi par le Soudan du Sud. Les exportations vers le Soudan du Sud consistent en farine de blé, du maïs, des produits alimentaires, des confiseries, des matériaux de construction, du ciment, le minerai de fer, de l'électronique et de la machinerie.

Figure 9 : Volumes du commerce intra régional (en millions USD) entre l´Ouganda avec les pays du Corridor Nord

Source: UBOS, 2011 - 2014

La Figure ci-dessus montre que dans l´ensemble, la totalité des exportations de l'Ouganda vers lesEtats membres a enregistré une croissance plus rapide par rapport aux importations au fil du temps. La stabilité politique dans la région pourrait contribuer encore à plus à cette croissance.

Tableau 8: Le commerce informel en Ouganda

	Pays	2011	2012	2013	2014
IMPORTATION EN PROVENANCE DE	DR Congo	21.472.828.63	20.308.816.43	17.729.354.18	21.306.421.21
	Kenya	27.032.823.47	24.528.427.88	26.494.425.70	30.754.956.14
	Rwanda	1.663.813.11	3.061.893.74	2.541.143.33	2.230.071.09
	Soudan du Sud	1.373.140.32	3.204.531.32	5.558.679.58	3.846.582.23
EXPORTATION VERS	Kenya	69.457.410.30	79.965.671.83	69.692.355.08	2.885.014.47
	Rwanda	35.067.735.83	38.095.419.52	27.868.076.22	4.549.802.30
	Soudan du Sud	83.712.302.02	115.061.586.28	130.818.833.55	19.470.636.70

Source: UBOS, 2011 – 2014

La plupart des exportations transfrontalières informelles sont destinées à la RD Congo et le Soudan du Sud alors que la plupart des importations transfrontalières informelles sont en provenance du Kenya et de la RD Congo. Un volume important des marchandises transfrontalières échangées informellement sont constituées des produits agricoles, des animaux et des produits animaliers ainsi que les produits fabriqués dans la région. La plupart de ce commerce est fait par les petits commerçants qui sont en grand nombre, et qui contribuent de manière substantielle au commerce transfrontalier.

Le tableau ci-dessous présente un sommaire des importations et des exportations du commerce entre le Rwanda, la RDC et les Etats membres du Corridor Nord entre Avril et Septembre 2015.

Le Rwanda avec les Etats Membres du Corridor Nord

Le tableau ci-dessus donne un résumé des volumes de commerce intra régional entre le Rwanda et la RDC et les Etats membres du Corridor Nord, pour la période d'avril à septembre 2015.

Tableau 9 : Volume (millions USD) de commerce formel intra régional du Rwanda vers les États membres du Corridor Nord

	Importations		Exportations	
	Volume (Kg)	Valeur (USD)	Volume (Kg)	Valeur (USD)
Ouganda	249.948.584	106.186.943	14.458.657	4.215.193
Kenya	72.495.948	68.953.614	22.867.348	45.943.099
RDC	15.423.318	35.367.578	28.431.494	40.652.860
Burundi	16.176.483	7.097.989	5.238.810	2.364.041
Soudan du Sud			170	1.816

Source: RRA, Avr – Sep 2015

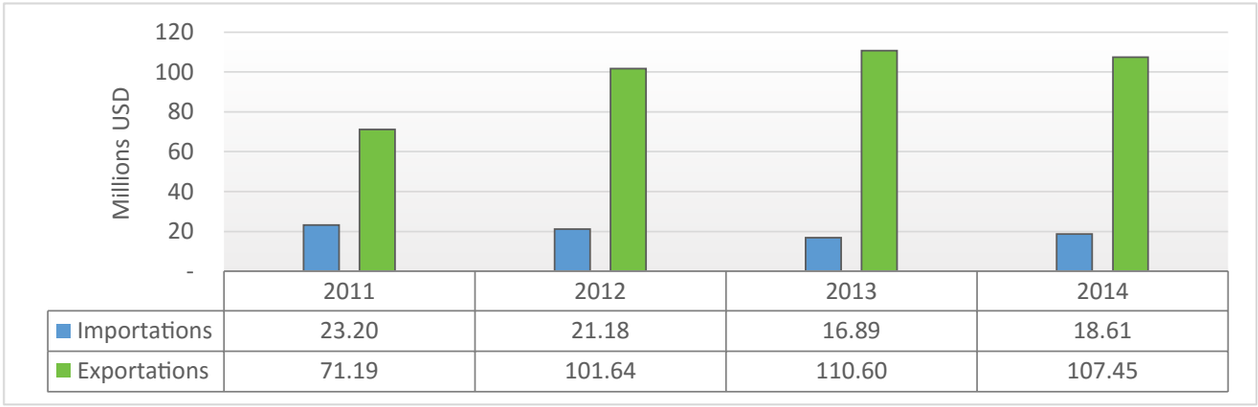
Les résultats indiquent que la plupart du commerce pratiqué porte sur l'échange de biens et services entre le Rwanda et l'Ouganda et entre le Rwanda et le Kenya. Cette différence entre les importations et exportations entre le Rwanda et la RDC n'est pas importante, avec un ratio de 7:8 par valeur.

Tableau 10 : Valeur du Commerce informel transfrontalier du Rwanda (en Dollars Américains)

	Pays	2011	2012	2013	2014
EXPORTATION VERS	RDC	56.506.314	80.218.269	92.104.436	87.676.706
	BURUNDI	10.383.337	11.414.036	9.058.233	9.128.832
	OUGANDA	4.297.169	10.005.986	9.441.481	10.646.857
	Total	**71.186.820**	**101.638.292**	**110.604.151**	**107.452.396**
IMPORTATION EN PROVENANCE DE	RDC	4.114.772	3.510.312	2.936.566	2.767.122
	BURUNDI	7.036.476	6.707.173	5.803.186	6.666.947
	OUGANDA	12.043.831	10.960.504	8.147.319	9.174.890
	Total	**23.195.080**	**21.177.990**	**16.887.073**	**18.608.961**

Source: Banque Centrale du Rwanda, 2011-2014

Figure 10 : Volume du Commerce informel transfrontalier du Rwanda



Source : Banque Centrale du Rwanda, 2011-2014

Les résultats dans la figure ci-dessus, montrent que dans l'ensemble, la totalité des exportations du Rwanda vers les pays voisins a connu une croissance au fil du temps.

En comparant le volume du commerce formel intrarégional avec celui du commerce informel intrarégional, on remarque que ce dernier contribue d'une manière remarquable au commerce intrarégional Rwanda.

Volumes du commerce intra régional de la RDC

Tableau 11 : Volume du Commerce intra régional de la RDC

	Pays	Volume (KG)	Value (USD)
IMPORTATION EN PROVENANCE DE	Ouganda	147.841.525	253.806.623
	Kenya	71.700.427	379.512.448
	Rwanda	23.170.152	13.891.235
	Burundi	1.161.572	380.907
EXPORTATION VERS	Ouganda	11.971.772	4.899.328
	Kenya	27.155.957	7.617.432
	Rwanda	4.980.500	1.518.260
	Burundi	2.478.638	6.089.948

Source : Direction Générale des Douanes Et Accises (DGDA), Avr– Sep 2015

L'Ouganda et le Kenya sont les plus grands partenaires commerciaux de la RD Congo.

Volumes du commerce intra régional du Burundi

Tableau 12 : Commerce intra régional du Burundi pour la période d'd'avril à septembre 2015

	Pays	Volume (KG)	Valeur (Dollars américains)
IMPORTATIONS EN PROVENANCE DE	RDC	13.562.251	13.315.784
	Kenya	5.934.860	7.538.460
	Rwanda	3.531.307	2.599.196
	Ouganda	2.745.573	1.208.887
EXPORTATIONS VERS	RDC	5.417.740	2.007.372
	Kenya	20.924.359	19.678.698
	Rwanda	8.502.268	2.934.247
	Ouganda	11.628.341	12.364.434

Source: OBR, Avr – Sep 2015

Le tableau ci-dessus montre que les importations du Burundi proviennent du Kenya et de la République Démocratique du Congo (RDC) en ce qui concerne ses importations, mais le pays exporte plus vers le Kenya et l'Ouganda.

4.2 TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS

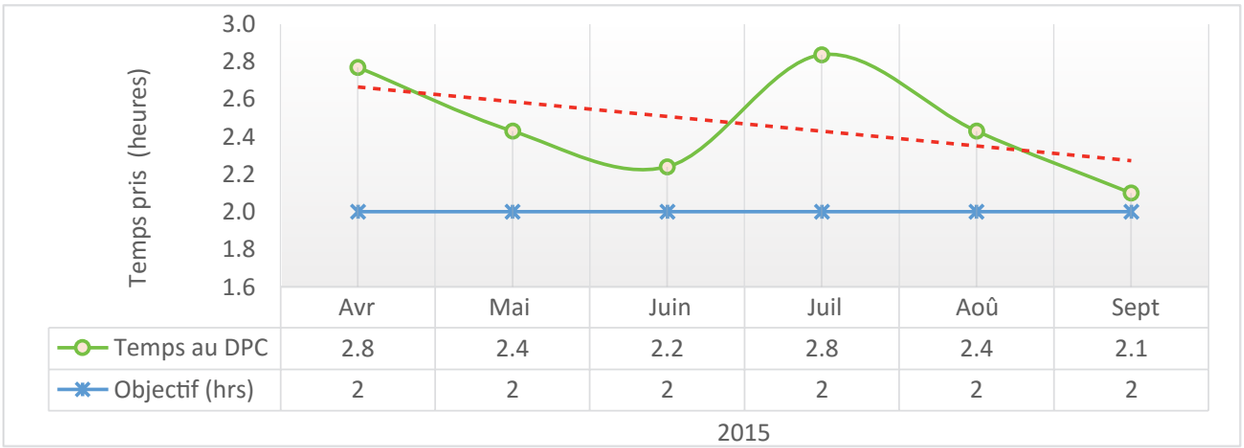
Le temps de transit et les retards au sein du Corridor Nord est obtenu à partir de sources de données électroniques, c'est à dire les Systèmes douaniers, les Systèmes Electroniques de Suivi des Marchandises et les résultats d'enquête par GPS. Le temps de transit le long du Corridor Nord est mesuré à partir du temps où les marchandises sont déchargées au Port de Mombasa jusqu'au moment où elles atteignent leur destination finale. Ce temps a été reparti en différents secteurs d'activités et sections de routes du Corridor.

4.2.1 Temps de dédouanement au Centre de Traitement des Documents

Ceci est le temps qu'il faut pour qu'une donnée saisie par un agent de dédouanement soit traitée par la douane. Ce temps contribue à la durée totale de séjour au port. Cependant, ce temps est court tel que présenté dans le graphique 10 ci-dessous :

La Figure ci-dessous montre le temps moyen pris par les agents des douanes pour dédouaner une cargaison au Centre de Traitement des Documents par rapport au temps prévu de dédouanement.

Figure 11: Dédouanement au Centre de Traitement des Documents (DPC)



	Avr	Mai	Juin	Juil	Aoû	Sept
Temps au DPC	2.8	2.4	2.2	2.8	2.4	2.1
Objectif (hrs)	2	2	2	2	2	2

Source: Office des Recette du Kenya (KRA), Avr - Sep 2015

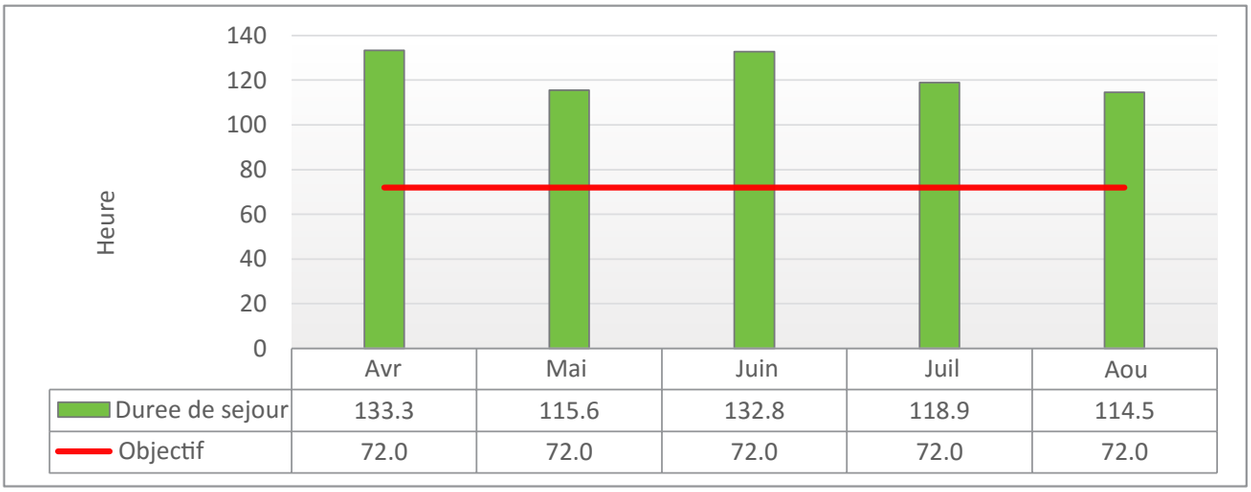
Le Temps de dédouanement au Centre de Traitement des Documents montre une tendance à la baisse qui est favorable à l'environnement d'affaires. Le temps de dédouanement s'est réduit de 2,8 heures à 2,1 heures, mais se reste toujours au-dessus du temps prévu pour le Traitement de Documents qui est de 2 heures. Les variations sont dues aux brèves fluctuations selon la saison et aux défis opérationnels.

4.2.2 Durée de séjour au Port de Mombasa

La durée de séjour au port est calculée comme le temps qui s'écoule entre le moment où les marchandises sont déchargées du navire et débarquées au port et le temps où elles quittent les enceintes du port, après que tous les permis et autorisations aient été obtenus.

Il est calculé en soustrayant le temps où les marchandises sont déchargées au port du temps où les marchandises quittent le port. Les données sur l'arrivée au port et sur la sortie du port sont fournies par l'Autorité des Ports du Kenya à partir du système KWATOS. Sur le plan international, la durée de séjour au port est devenue un indicateur commercial majeur pour attirer davantage de cargaisons aux ports et prédire ou négocier les frais des compagnies maritimes.

Figure 12: Durée de séjour des Cargaisons au Port



	Avr	Mai	Juin	Juil	Aou
Duree de sejour	133.3	115.6	132.8	118.9	114.5
Objectif	72.0	72.0	72.0	72.0	72.0

Source: (KPA), Avr - Aoû 2015

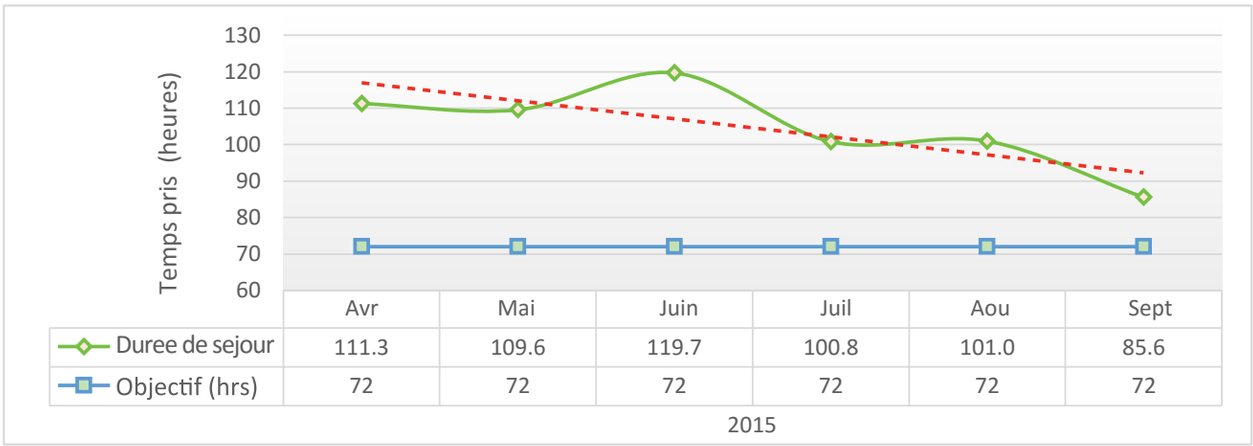
La figure 12 montre que la durée de séjour au port varie entre 5,6 jours (soient 133,3 heures) et 4,8 jours (soient 114,5 heures). L´objectif est d'obtenir une durée de séjour au port de 3 jours. Ce temps peut être réduit si tous les intervenants sur la cargaison au port respectent les normes du secteur et atteignent leurs objectifs.

Les activités contribuant à la durée de séjour au port sont la préparation et la saisie des données par des agents de dédouanement ainsi que leur traitement par la douane au Centre de traitement de Documents, le dédouanement par les intervenants de la cargaison au Guichet Unique, la mobilisation du transport par les commerçants et le paiement des factures à l'l'Autorité des Ports par le commerçant ou l'Agent.

Durée de séjour des Cargaisons Conteneurisées au Port

La Figure 13 ci-dessous indique la durée moyenne de séjour des marchandises conteneurisées au port de Mombasa. Ce temps est inférieur à la durée globale de séjour au Port a varié entre 3,6 jours et 4,9 jours entre le mois d'Avril et Septembre 2015.

Figure 13: Durée de séjour des Cargaisons Conteneurisées au Port



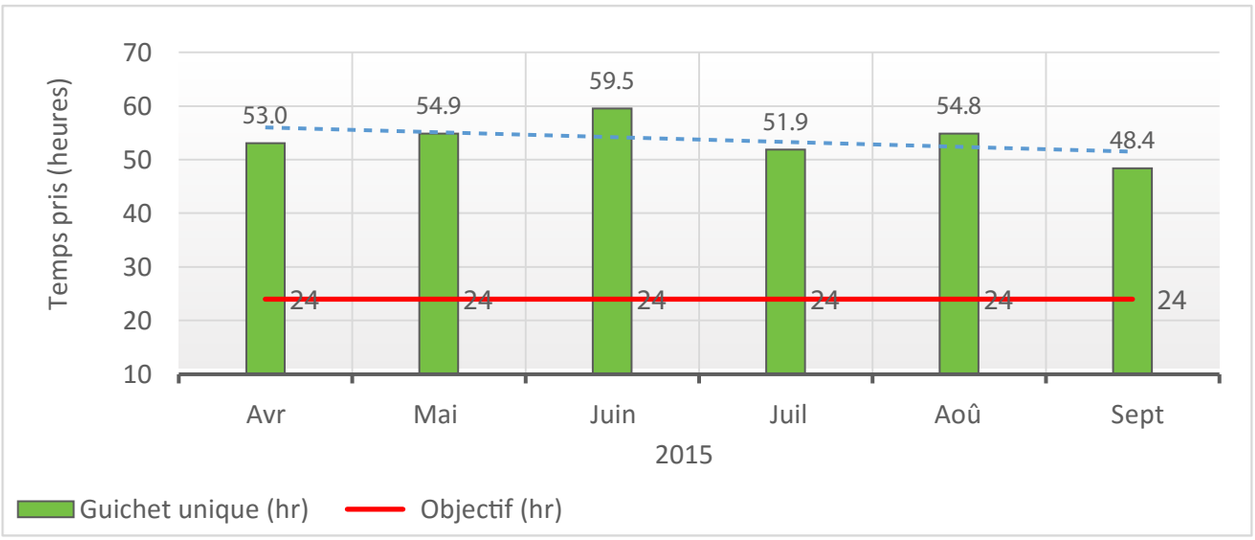
Source: KPA, Avr - Sep 2015

La tendance indique une amélioration continue de la durée de séjour des cargaisons Conteneurisées. Tous les acteurs de la chaîne logistique (les régulateurs, les opérateurs des terminaux, les courtiers en douane, les propriétaires de dépôts de conteneurs, les transporteurs) sont encouragés à renforcer les mesures actuelles visant à réduire la durée de séjour.

4.2.3 Le Temps pris au Guichet Unique de Mombasa

L'indicateur est mesuré en soustrayant le temps où une déclaration est traitée du temps où mainlevée est générée. Le Guichet Unique porte sur un certain nombre de processus entrepris par les différentes agences impliquées dans le processus de dédouanement.

Figure 14: Le Temps pris au Guichet Unique



Source: KPA, Avr - Sep 2015

Dans la figure ci-dessus, il est démontré que le temps pris au Guichet Unique a légèrement diminué, et a enregistré son plus bas niveau de 59,5 heures et de 48,4 heures en Juin et Septembre 2015 respectivement. Toutefois, la durée moyenne au Guichet Unique reste toujours au-dessus de 24 heures recommandées.

La durée de dédouanement la plus élevée à Guichet Unique est souvent attribuée aux exigences et procédures pour le traitement de dossier de plusieurs agents sur une cargaison et les défaillances de ne pas faire l'inspection conjointe des cargaisons.

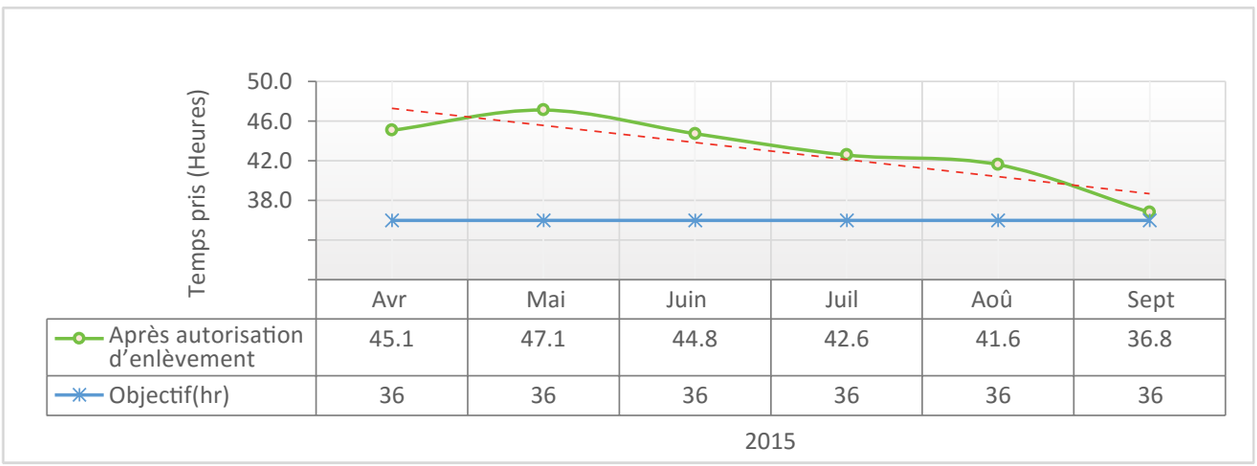
Il est recommandé qu'une agence soit désignée pour coordonner l'inspection conjointe des marchandises au port afin d'éviter des multiples inspections.

4.2.4 Les retards après autorisation d'enlèvement

Le retard après autorisation d'enlèvement fait référence à la période qu'il faut pour évacuer la cargaison du port après autorisation d'enlèvement officielle par la douane.

La Figure 15 montre la tendance du temps pris pour évacuer la cargaison du port après la mainlevée douanière pour la période d'Avril à Septembre 2015.

Figure 15: Le temps pris pour évacuer les cargaisons après autorisation d'enlèvement



	Avr	Mai	Juin	Juil	Aoû	Sept
Après autorisation d'enlèvement	45.1	47.1	44.8	42.6	41.6	36.8
Objectif(hr)	36	36	36	36	36	36

Source : KRA, Avr - Sept 2015

La Figure 15 montre qu'il faut en moyenne entre 47,1 et 36,8 heures pour que les transporteurs récupèrent la cargaison après obtention de l'autorisation d'enlèvement. Ce délai est supérieur aux 36 heures recommandées.

Récemment, comme la tendance l'indique, il y a eu une amélioration du temps pris pour la récupération de cargaisons. Toutefois, les retards sont attribués principalement à certains transporteurs et commerçants qui ne prennent pas l'initiative de profiter des services de 24/7 offerts au port pour dédouaner et évacuer les marchandises d'une part, d'autre part aux retards à organiser assez tôt les camions pour la récupération de leur cargaison.

Un des mécanismes pour réduire la perte du temps est de faciliter le mécanisme d'obtenir les Laisser- Passés au Port pour les conducteurs de camions et d'améliorer les infrastructures routières à l'intérieur et à l'extérieur du port.

Les commerçants et les agents de dédouanement devraient profiter des services de 24/7 surtout la nuit pour le dédouanement de leurs cargaisons.

4.2.5 Temps de transit au Kenya

Le temps de transit au Kenya à partir de Mombasa vers les Postes frontières de Malaba / Busia peut être calculé à partir de trois principales sources de données ci-dessous. La différence dans le temps est obtenue à partir du point de départ du voyage ainsi que d'autres facteurs propres aux méthodes de saisie des données comme suit :

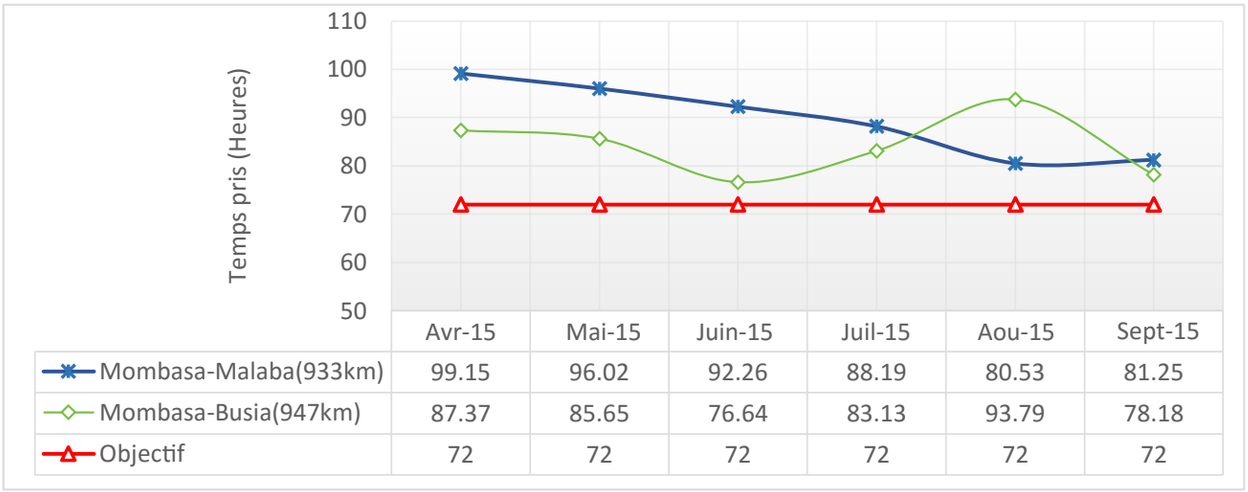
(i) Les données électroniques de douanes
A partir du système SIMBA de KRA, le temps de transit est obtenu en soustrayant le temps où l'autorisation d'enlèvement est délivrée du temps où le certificat d'exportation est délivré à la frontière. L'avantage de cette formule est que tous les dossiers de transit contiennent le temps auquel l'autorisation d'enlèvement est émise ainsi que le temps où le certificat d'exportation est produit. L'inconvénient est qu'il faut du temps avant que les camions quittent le port de Mombasa après l'autorisation d'enlèvement, des pannes du système à la frontière, une mise à jour du temps de sortie dans le système peut se produire lorsque le camion a déjà traversé la frontière..

(ii) Système Electronique de Surveillance des Cargaisons des Autorités de Recettes (ECTS)
Les données de l'ECTS fournissent la durée réelle de transit dans le pays. Cependant, toutes les pistes ne sont pas couvertes par le système et les points de départ de voyage ne sont pas les même au même endroit dans ville de Mombasa (à partir du Port, dans la cour ou au CFS). En outre, l'hypothèse est que le camion commence son voyage immédiatement après l'activation de l'ECTS.

(iii) Les Enquêtes GPS offrent une autre alternative au Système Electronique de Surveillance des Cargaisons. Les points de départ du voyage peuvent être différents.

La Figure ci-dessous montre le temps de transit au Kenya à partir du Système Electronique de Surveillance des Marchandises de KRA couvrant la distance de Mombasa à Busia / Malaba.

Figure 16: Temps Moyen de Transit au Kenya - De Mombasa à Malaba et Busia



	Avr-15	Mai-15	Juin-15	Juil-15	Aou-15	Sept-15
Mombasa-Malaba(933km)	99.15	96.02	92.26	88.19	80.53	81.25
Mombasa-Busia(947km)	87.37	85.65	76.64	83.13	93.79	78.18
Objectif	72	72	72	72	72	72

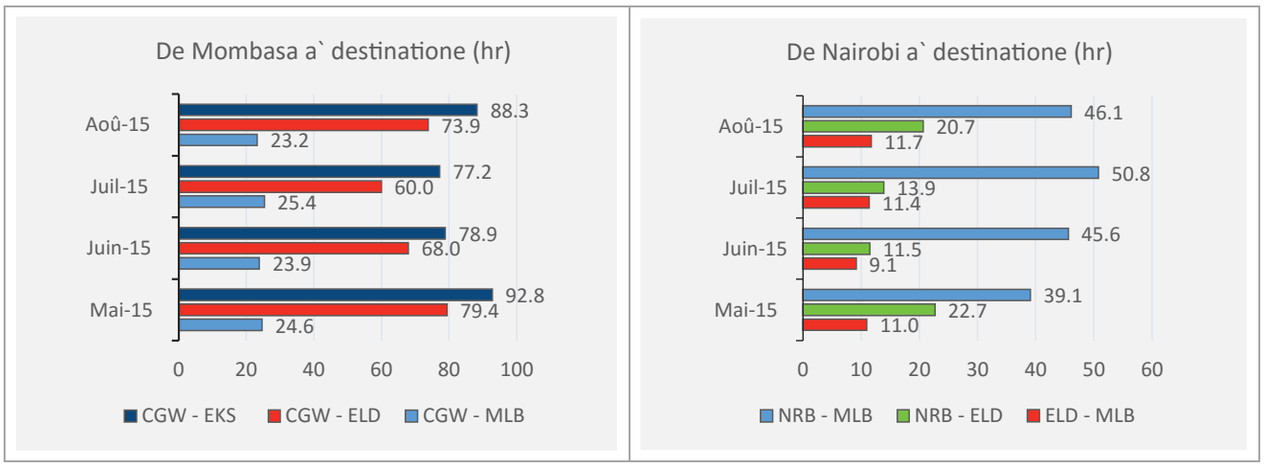
Source: KRA, Avr - Sep 2015

La Figure 16 montre une tendance à la baisse pour le temps moyen de transit de Mombasa à Malaba avec le mois de Septembre qui a enregistré 81.25 heures (3,4 jours), un temps qui est proche de l'objectif fixé qui est de 3 jours. Le temps de transit à Busia se situait entre 3,2 jours et 3,9 jours

4.2.6 Le temps de Transit par voie ferroviaire

La Figure 17 donne le temps de transit par Chemins de Fer de RVR (Rift Valley Railways) à partir de Changamwe (CGW) à Mombasa vers Embakasi (EKS) à Nairobi, Eldoret (ELD) et Malaba (MLB). Les nœuds décrits comprennent les destinations vers d'autres stations de chemin de fer dans la région.

Figure 17: Temps de Transit ferroviaire



Source: Rift Valley Railways RVR, Mai - Aoû 2015

La figure indique que le temps de transit par Chemins de Fer de Mombasa à Malaba (1080 km) et Nairobi s'est amélioré et est restée stable sur une période de temps. Le temps moyen de transit à Malaba est en moyenne de 3,2 jours et d'un jour à Nairobi, tandis que le temps de transit de Nairobi à Malaba (553) et à Eldoret (385) en moyenne est de 1,8 jours et 0,7 jours respectivement. Le temps pris vers Nairobi est court grâce à sa proximité avec Mombasa (530 km) et au terrain qui est relativement plat (inclinaison propice).

Certaines des raisons opérationnelles de ces retards sont essentiellement dues au mauvais état des voies ferrées, ainsi qu' au vieillissement du matériel roulant et de locomotives. Avec le mauvais fonctionnement et la dégradation de niveaux de service du système de transport ferroviaire, le transport routier a pris une grande partie des services de fret et de passagers dans la région.

En ce qui concerne la distance, les lignes ferroviaires offrent un lien direct avec la destination finale de leurs marchandises (tel qu'à un dépôt intérieur de conteneurs, ou un site industriel ou la gare ferroviaire).Avec le manque d'embranchement ferroviaire les clients, doivent donc supporter les coûts de transfert de leurs marchandises avec un autre moyen de transport pour atteindre leurs destinations finales.

La moyenne de la capacité de conception de la vitesse commerciale qui est de 55kph n'est pas atteinte en raison du mauvais état des infrastructures, résultant en des limitations temporaires de Vitesse. A certaines sections, la limitation de vitesse est à 20km/heure.

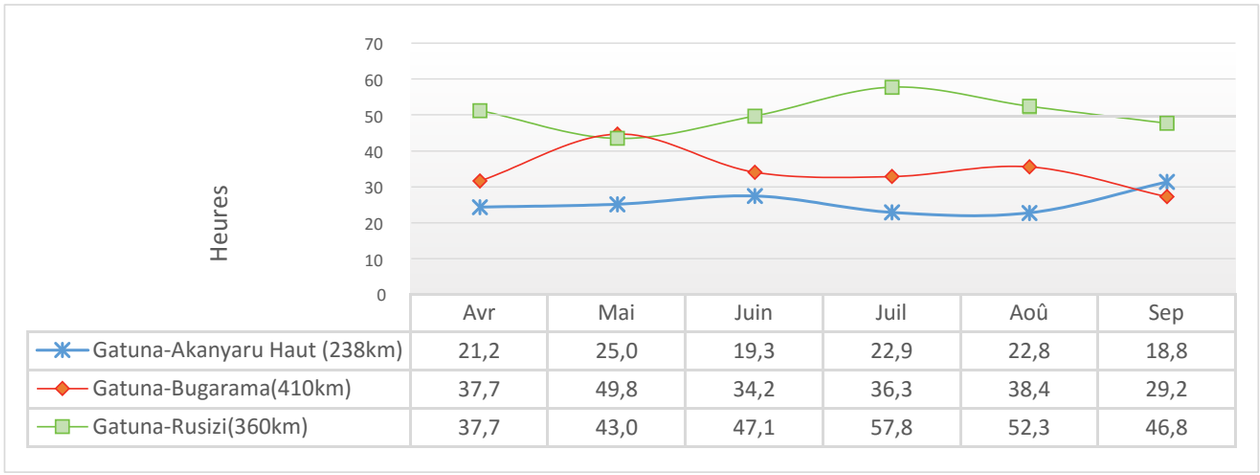
4.2.7 Temps Transit au Rwanda

Le temps de transit est mesuré par la différence entre le temps où la cargaison entre au Rwanda et le temps où elle atteint la destination finale (Dépôt Intérieur des Conteneurs pour les cargaisons domestiques) ou quitte pays.

Les sections de transit du Corridor Nord au Rwanda comprennent : Gatuna à Akanyaru Haut, Gatuna à Gikondo MAGERWA, Gatuna à Nemba, / Gasenyi, Gatuna à Rubavu / Goma, Kagitumba à Kigali, Kagitumba à Nemba / Gasenyi, Kagitumba à Rubavu / Goma et Gatuna à Bugarama/Rusizi

La figure 18 montre le temps de transit au Rwanda entre les postes frontières de Gatuna et Akanyaru Haut, Nemba, Bugarama, Gisenyi Rubavu et Rusizi.

Figure 18: Temps de transit au Rwanda du poste frontière de Gatuna vers les frontières Akanyaru haut, Rusizi et Bugarama

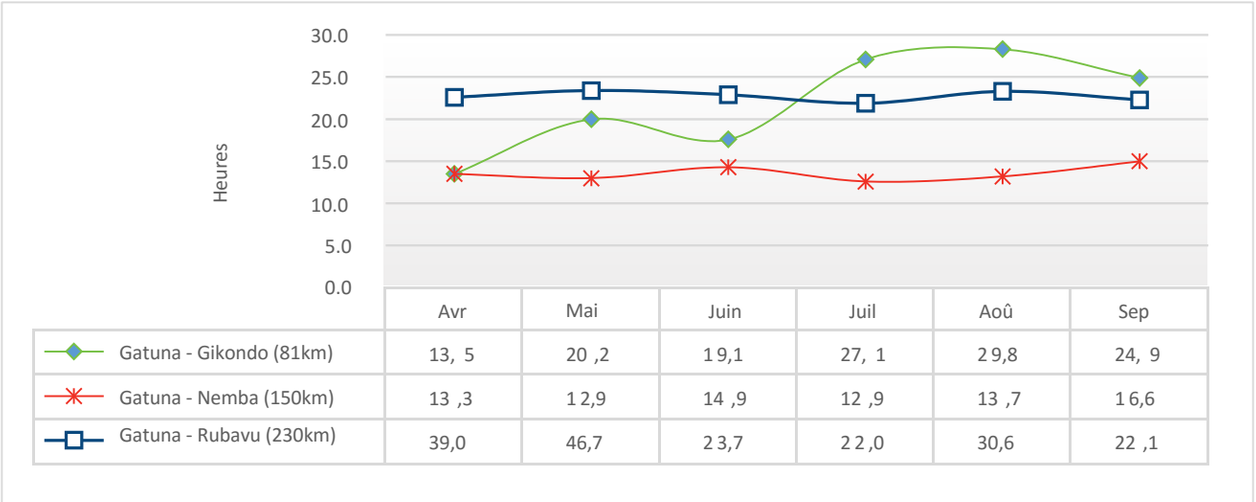


	Avr	Mai	Juin	Juil	Aoû	Sep
Gatuna-Akanyaru Haut (238km)	21,2	25,0	19,3	22,9	22,8	18,8
Gatuna-Bugarama(410km)	37,7	49,8	34,2	36,3	38,4	29,2
Gatuna-Rusizi(360km)	37,7	43,0	47,1	57,8	52,3	46,8

Source: RRA, Avr - Sep 2015

La figure 18 ci-dessus indique que le temps moyen pris de Gatuna à Nemba, Rubavu et Akanyaru Haut à Rusizi et Bugarama est assez stable pendant cette période de temps. Les différences entre les itinéraires de transit sont attribuées aux distances entre les frontières.

Figure 19: Temps de transit au Rwanda de Gatuna à Gikondo, Nemba et Rubavu



	Avr	Mai	Juin	Juil	Aoû	Sep
Gatuna - Gikondo (81km)	13, 5	20 ,2	19,1	27, 1	29,8	24, 9
Gatuna - Nemba (150km)	13 ,3	12,9	14 ,9	12 ,9	13 ,7	16,6
Gatuna - Rubavu (230km)	39,0	46,7	23,7	22,0	30,6	22 ,1

Source: RRA, Avr - Sept 2015

Le temps pris de Gatuna à Gikondo MAGERWA (Kigali) a légèrement augmenté. MAGERWA est un terminal intérieur de conteneurs situé à Gikondo et son emplacement en ville cause des retards qui sont attribués en partie aux embouteillages et aux restrictions de temps où les camions sont autorisés à circuler dans la ville. En outre, MAGERWA ne fonctionne pas 24 heures sur 24 heures, ce qui signifie que des retards additionnels sont enregistrés dans le dédouanement des marchandises.

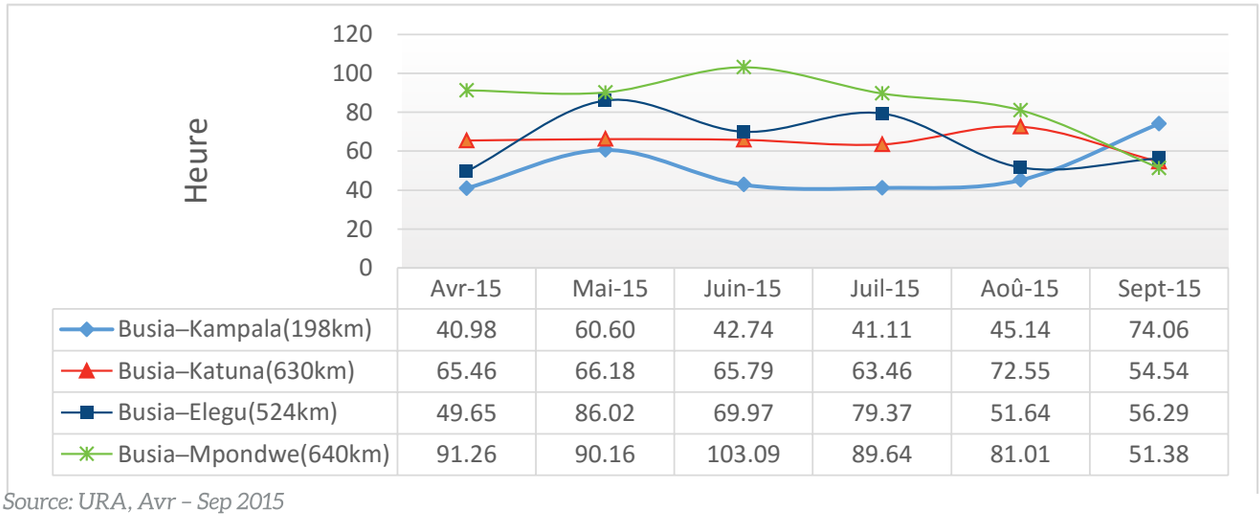
Dans l'ensemble, la tendance indique une cohérence dans le temps de transit entre les nœuds.

4.2.8 Le Temps de Transit en Ouganda

Le temps de transit est mesuré par la différence entre le temps où la cargaison entre dans le pays, et le temps où elle atteint la destination finale ou quitte le pays.

La figure ci-dessous montre le temps de transit en Ouganda à partir des frontières de Busia et Malaba vers Kampala, Katuna, Elegu et Mpondwe.

Figure 20: Temps moyen de transit en Ouganda (heures) à partir de Busia

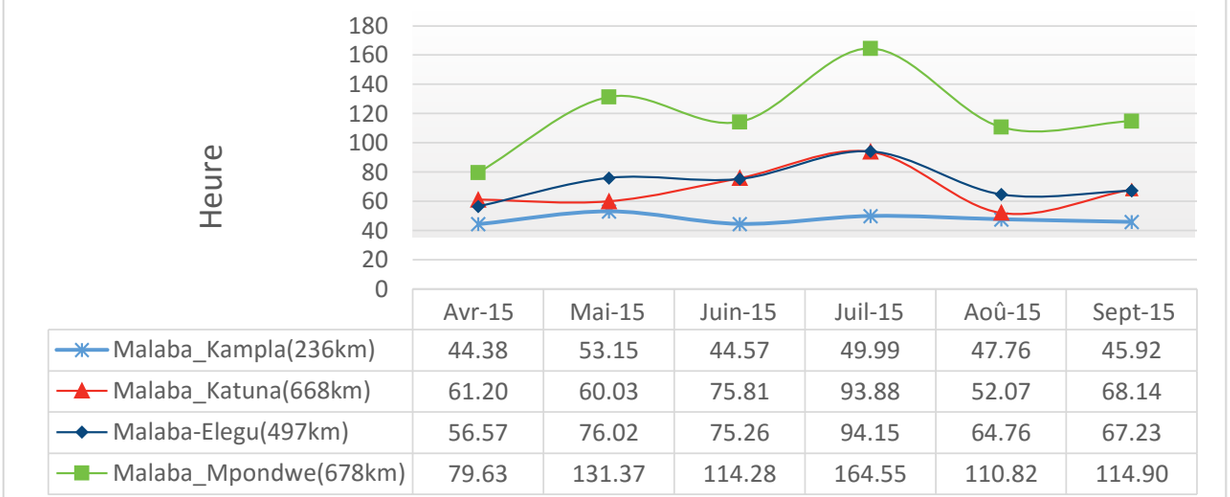


	Avr-15	Mai-15	Juin-15	Juil-15	Aoû-15	Sept-15
Busia–Kampala(198km)	40.98	60.60	42.74	41.11	45.14	74.06
Busia–Katuna(630km)	65.46	66.18	65.79	63.46	72.55	54.54
Busia–Elegu(524km)	49.65	86.02	69.97	79.37	51.64	56.29
Busia–Mpondwe(640km)	91.26	90.16	103.09	89.64	81.01	51.38

Source: URA, Avr – Sep 2015

La différence entre les temps pris vers les différentes destinations est due à des différences entre la distance réelle parcourue entre les deux nœuds de transit et le volume des camions qui passent à ce nœud de transit. Toutefois, un camion prend en moyenne beaucoup plus de temps pour transporter les cargaisons de Malaba/Busia à Mpondwe que de Malaba/Busia à Katuna, malgré que la distance soit presque la même et que la section de transit vers Katuna soit montagneuse.

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



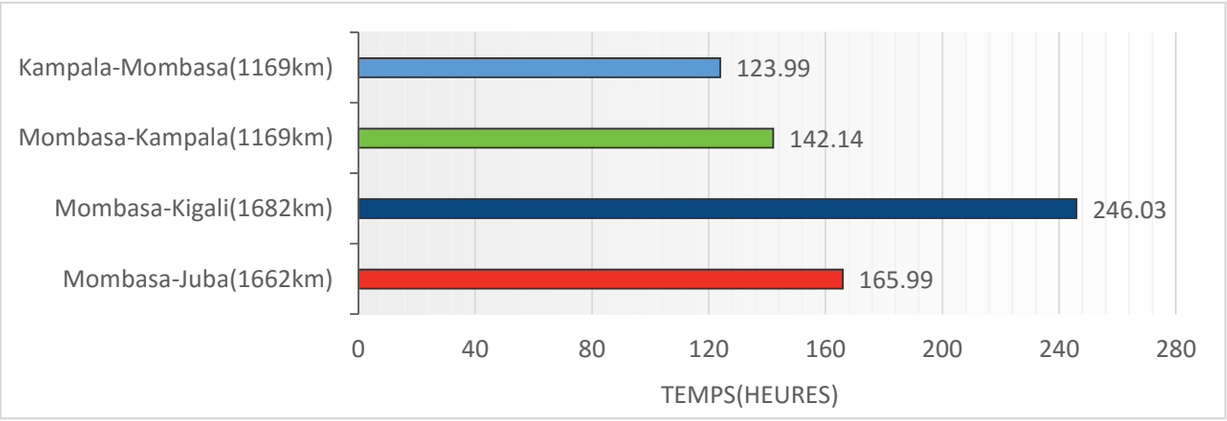
	Avr-15	Mai-15	Juin-15	Juil-15	Aoû-15	Sept-15
Malaba_Kampla(236km)	44.38	53.15	44.57	49.99	47.76	45.92
Malaba_Katuna(668km)	61.20	60.03	75.81	93.88	52.07	68.14
Malaba-Elegu(497km)	56.57	76.02	75.26	94.15	64.76	67.23
Malaba_Mpondwe(678km)	79.63	131.37	114.28	164.55	110.82	114.90

Source: URA, Avr - Sep 2015

4.2.9 Temps de transit : De l'origine jusqu'à destination

La figure ci-dessous donne le temps de transit de Mombasa vers différentes destinations à partir de l'enquête GPS.

Figure 22: Temps moyen de transit vers différentes destinations



Source : Enquête GPS, Avr - Sep 2015

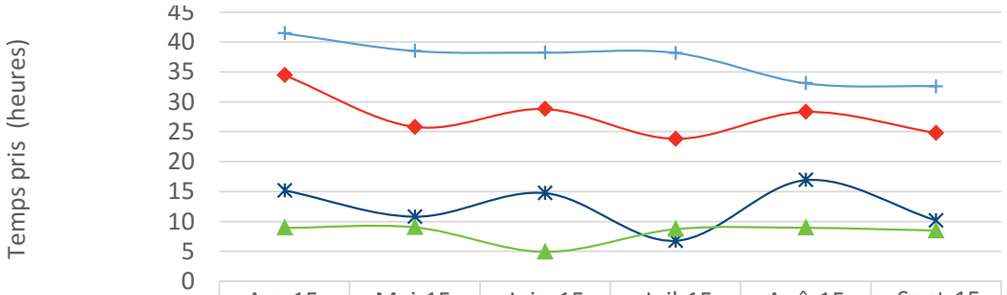
Il ressort du graphique ci-dessus qu'il a fallu en moyenne 6 jours, 7 jours et 10 jours pour transiter respectivement de Mombasa à Kampala, Juba et Kigali au cours de la période d'enquête. Le voyage de retour de Kampala à Mombasa a pris 5 jours.

4.2.10 Temps de transit et Retards au Burundi

Le temps de transit entre les frontières du Burundi est mesuré par la différence entre le temps où la cargaison entre au Burundi et le temps où elle atteint la destination finale et quitte le pays.

La figure ci-dessous illustre le temps de transit au Burundi à travers les principaux nœuds du Corridor Nord et les postes frontières. Les nœuds indiqués incluent Bujumbura (BJ), Kanyaru Haut (KH), Gasenyi (GS) et Kayanza (KZ).

Figure 23: Temps de transit et Retards au Burundi



	Avr-15	Mai-15	Juin-15	Juil-15	Aoû-15	Sept-15
Gasenyi-Bujumbura(242km)	41.46	38.50	38.22	38.19	33.10	32.60
Kanyaru Haut-Bujumbura(118km)	34.45	25.81	28.79	23.82	28.31	24.79
Gasenyi-Kayanza(148km)	15.19	10.79	14.73	6.76	16.90	10.17
Kanyaru Haut-Kayanza(24km)	8.91	9.00	4.90	8.70	8.92	8.47

Source: OBR, Avr -Sept 2015

Le temps moyen utilisé vers les nœuds respectifs à partir de Gasenyi et Kanyaru Haut a été stable pendant cette période de temps, avec le temps pris de Gasenyi à Kayanza et Bujumbura qui a varié entre 32,6 et 41,5 heures. Kanyaru Haut vers Kayanza est la plus courte distance (24km).

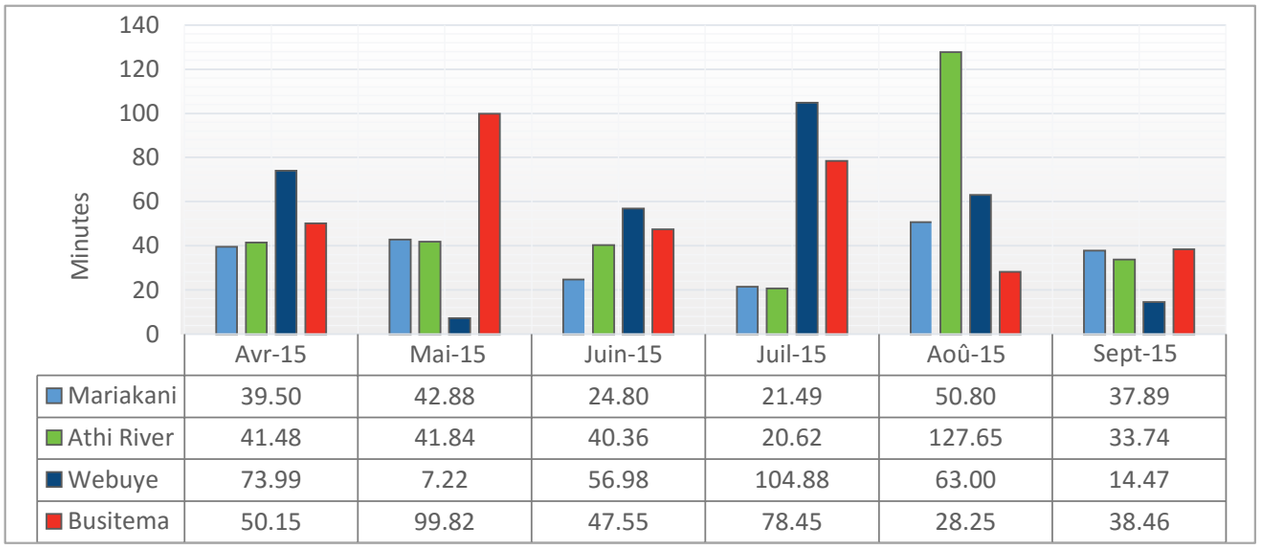
4.2.11 Le temps de traversée des ponts-bascules

Le temps de traversée des ponts-bascules est calculé en soustrayant l'heure d'arrivée au pont- bascule du temps de départ d'un camion du pont-bascule, sur base des données des enquêtes GPS.

Les résultats dans cette section proviennent de l'enquête GPS qui a été réalisée entre Avril et Septembre 2015.

La figure 24 donne une durée moyenne du temps de traversée de différents ponts-bascules au Kenya et en Ouganda entre Avril et Septembre 2015. Les ponts-bascules d'Athiriver, Mariakani et Webuye sont installés au Kenya tandis que celui de Busitema est en Ouganda.

Figure 24: Le temps moyen de passage aux ponts-bascules (en minutes)



	Avr-15	Mai-15	Juin-15	Juil-15	Aoû-15	Sept-15
Mariakani	39.50	42.88	24.80	21.49	50.80	37.89
Athi River	41.48	41.84	40.36	20.62	127.65	33.74
Webuye	73.99	7.22	56.98	104.88	63.00	14.47
Busitema	50.15	99.82	47.55	78.45	28.25	38.46

Source: Enquête routière, Avr - Sep 2015

Les résultats dans le graphique ci-dessus fournissent des indications sur le temps moyen de traversée des ponts-bascules. Il montre qu'en moyenne, il faut 36 minutes pour traverser le pont-bascule de Mariakani alors qu'il faut en moyenne 51, 53 et 57 minutes pour traverser les ponts-bascules d'Athi River, Webuye et Busitema respectivement. En outre, au mois de Septembre 2015 tous les ponts-bascules ci-dessus affichent une performance louable, avec le temps moyen de traversée du pont-bascule de Webuye qui est de 14,5 minutes.

Il sied de noter que tous les ponts-bascules au Kenya sont équipés du système pesage routier dynamique à grande vitesse(HSWIM), sauf le pont-bascule de Busia et que seuls les camions qui échouent sur le pesage rapide HSWIM sont alors détournés vers le pesage statique.

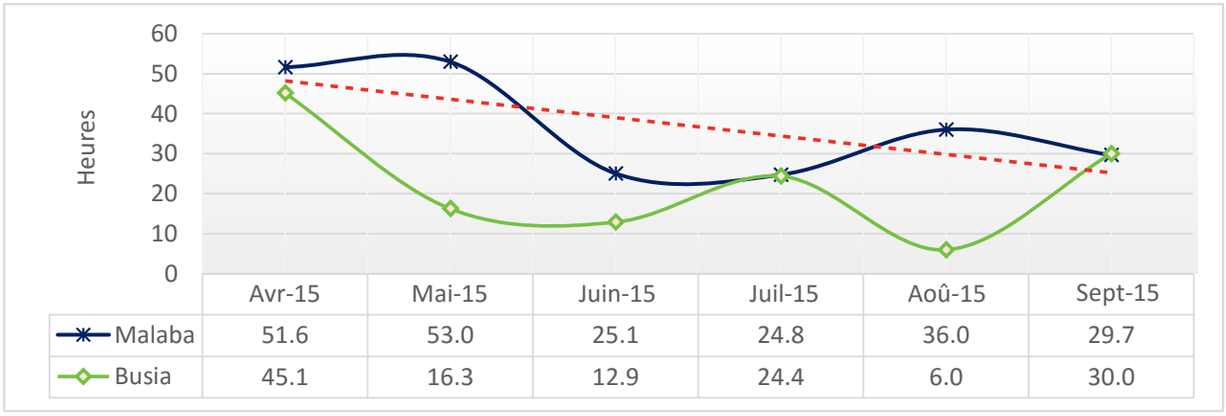
4.2.12 Temps de traversée des postes frontièress

L'indicateur est mesuré par la différence entre l'heure d'arrivée et l'heure de départ d'un camion du poste frontière. Les données utilisées pour établir cet indicateur sont obtenues à partir des enquêtes routières par GPS et des Systèmes douaniers.

Le Graphique 25 présente le temps moyen qu'il faut pour qu'un camion traverse les postes frontières de Malaba et Busia.

Les données du Système Electronique de Surveillance des Marchandises (ECTS) obtenues de la part de KRA ont été liées aux données de SYDONIA d'URA. Le temps de traversée de la frontière a été
Obtenu en calculant la différence entre l'heure d'arrivée à la frontière (à partir des données du Système Electronique de Surveillance des Cargaisons et l'heure de départ de la frontière de Malaba / Busia (à partir des données de l'URA).

Figure 25: Temps de traversée des postes frontières



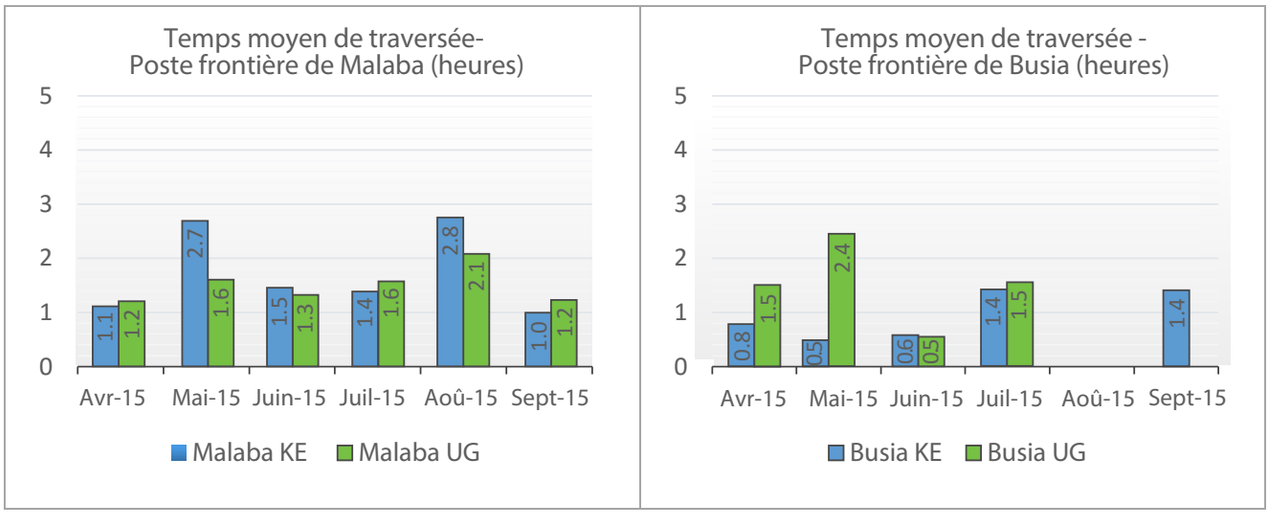
	Avr-15	Mai-15	Juin-15	Juil-15	Aoû-15	Sept-15
Malaba	51.6	53.0	25.1	24.8	36.0	29.7
Busia	45.1	16.3	12.9	24.4	6.0	30.0

Source : KRA/URA Avr - Sep 2015

La figure ci-dessus démontre que le temps moyen de traversée de la frontière aux postes frontières de Busia et Malaba a connu une réduction, et a enregistré sa moyenne la plus basse de 6 heures en août. Malaba a connu sa moyenne la plus bas en juillet 2015.

Le temps de dédouanement à Malaba et à Busia été affecté par les travaux de construction des Postes frontières à arrêt unique. En outre, les temps d'arrêts aux frontières ainsi que les interruptions de la connexion que connaissent les postes frontières conduisent aux retards dans le dédouanement des marchandises et la validation des données saisies dans les Systèmes douaniers.

Figure 26: Temps de traversée des postes frontières à partir des Enquêtes GPS (heures)



Source: Enquête Routière, Sept 2015

Selon les estimations des GPS, les camions prennent en moyenne beaucoup de temps pour traverser la frontière de Malaba par rapport à la traversée de celle de Busia. En outre, le passage à la frontière de Malaba sur le côté kenyan prend un peu plus de temps, par rapport au côté Ougandais ce qui est l'opposé de ce qui se passe au poste frontière de Busia.

Le temps de traversée de la frontière fourni par le Système Electronique de Surveillance des Marchandises (ECTS)et des évaluations de SYDONIA des offices des recettes est beaucoup plus élevé par rapport aux estimations des GPS. L'une des raisons est le retard dans la validation des transactions dans les systèmes douaniers, ce qui fait que les horodatages du temps soient capturés après que les camions aient déjà traversé la frontière

4.2.13 Retards le long du corridor

Pour déterminer les différents retards le long du corridor, le Secrétariat utilise l'Enquête sur le transport routier et l'Enquête GPS.

L'enquête sur le transport routier et l'enquête routière par GPS sont réalisées simultanément. Le processus implique la distribution des copies des questionnaires et un kit GPS aux conducteurs de camions de plusieurs transporteurs. L'objectif est de faire le suivi du temps de transit et des retards ainsi que les frais payés par les chauffeurs de camion pour diverses raisons le long du Corridor Nord.

Les données recueillies par l'enquête routière couvrent la période d'Avril à Juillet 2015. Sur les 285 questionnaires qui ont été distribués, 200 ont été retournés et validé pour l'analyse. La taille des échantillons en tant qu'une proportion du nombre total des questionnaires émis était de 70%, ce qui représente une amélioration par rapport au taux de réponse de 53% lors de la dernière enquête. Selon l'échantillon effectif, les cargaisons conteneurisées ont contribué de 77% alors que des marchandises en vrac et les camions citernes représentaient 13% et 10% respectivement.

Résultats de l'enquête routière

Le Tableau 13 ci-dessous résume le taux de retour des questionnaires distribués par pays de destination.

Tableau 13 : Les questionnaires retournés par pays de destination

Destination de Cargaison	Echantillon de Contact	Echantillon Effectif	Proportion de Reponse (%)
Ouganda	193	141	73,1%
Soudan du Sud	34	24	70,6%
RDC	32	19	59,4%
Rwanda	26	16	61,5%

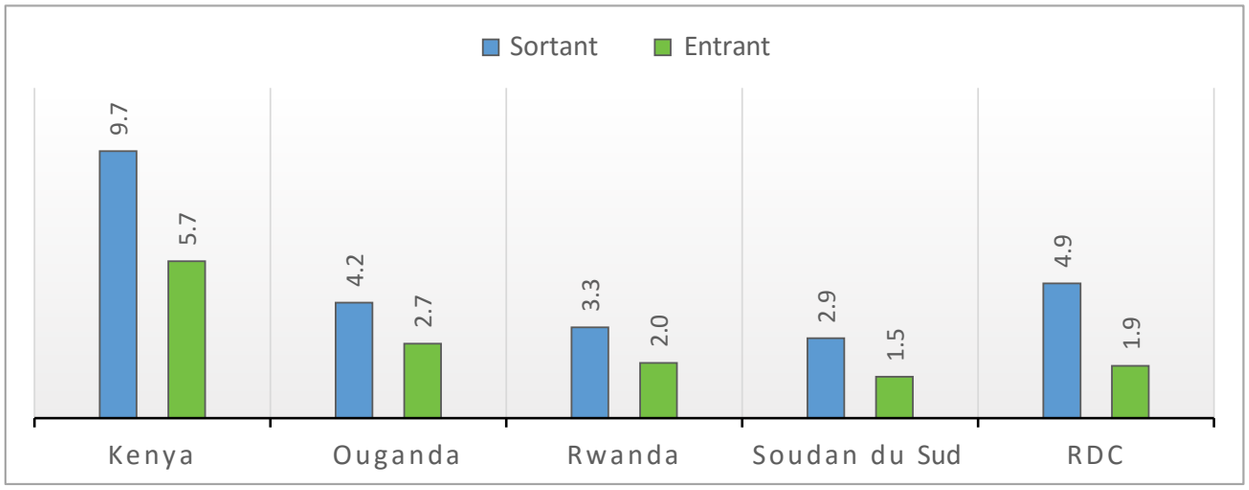
Source : Enquête sur le transport routier, Avr - Sep 2015

Au cours de l'exercice d'enquête, le taux de réponse enregistré était significativement élevé au Soudan du Sud et en Ouganda soit un peu plus de 70%. La limitation du volume de marchandises vers certaines destinations, les préoccupations de sécurité et les barrières linguistiques chez certains répondants peuvent avoir affecté le taux de réponse.

4.2.14 Moyenne des arrêts par camion.

La figure 27 illustre le nombre moyen des arrêts par camion par pays à la fois pour le trafic entrant et sortant. Le trafic sortant constitue le voyage de Mombasa vers d'autres destinations alors que le trafic entrant constitue le retour vers Mombasa.

Figure 27: La moyenne des arrêts par camion par pays.



Source: Enquête sur le transport routier, Avr - Juil 2015

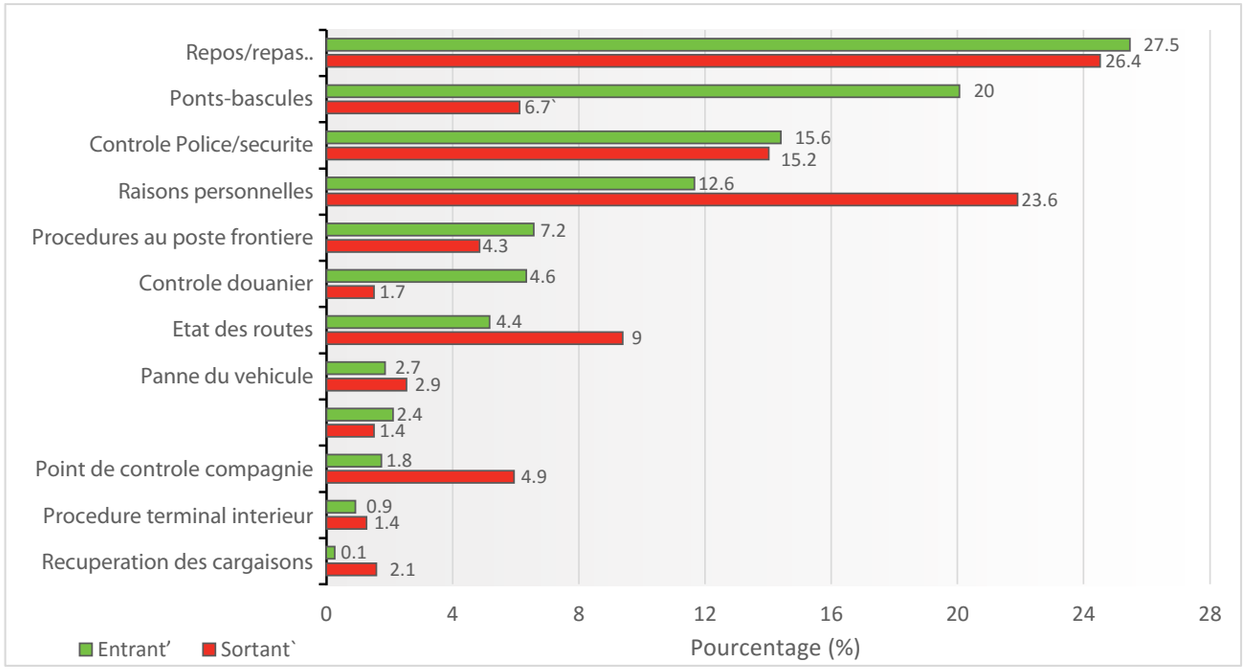
Les résultats des échantillons montrent que plusieurs arrêts surviennent au Kenya, en Ouganda et en RD Congo. La section kenyane étant la plus longue avec une distance de 933 km de Mombasa à Malaba, elle enregistre plusieurs arrêts. Cela se traduit à un arrêt pour chaque 100 km.

De plus, tous les camions traversent le Kenya et le nombre de camions diminue au fur et à mesure que nous progressons le long du corridor.

4.2.15 Les Raisons d'arrêt pour le trafic sortant /entrant

La figure 28 fournit un résumé de quelques-unes des raisons pour lesquelles les chauffeurs en transit font des escales (soit en entrant ou en sortant) au cours du voyage qui mène à leur destination.

Figure 28: La répartition en pourcentage des raisons d'arrêt (trafic entrant/sortant



Source : Enquête sur le transport routier, Avr - Sep 2015

La figure ci-dessus montre que la plupart des arrêts effectués par les chauffeurs pour le trafic sortant sont pour des raisons de repos et de repas suivis par des arrêts au pont-bascule, la police / contrôle de sécurité et pour des raisons personnelles (25,9%, 20,1%, 15,7% et 13,1%) respectivement

Pour le trafic entrant, les arrêts étaient principalement pour des raisons de repos et de repas (24,1%), pour des raisons personnelles (22,2%) ainsi que les arrêts liés aux contrôles de sécurité /police (13,8%), entre autres.

Des arrêts inutiles se traduisent en faible rendement des camions et en piètre efficacité dus aux retards qui ont des effets sur le coût des affaires dans le Corridor Nord. Il est nécessaire d'adopter pleinement et d'investir dans les stations d'arrêt et de repos construites équipées de diverses installations pour minimiser et rationnaliser les arrêts des chauffeurs.

4.2.16 Incidences des frais payés par les chauffeurs au cours de l'enquête

Le tableau ci-dessous fournit un résumé des frais payés par les chauffeurs de camions pendant leur transit sur le Corridor Nord.

Tableau 14 : Incidence de frais payés par les chauffeurs des camions

Frais de service payés	Kenya	Ouganda	Rwanda	Soudan du Sud	RDC	Total	%
Charges personnelles	467	103	17	9	13	**609**	51,2%
Frais de Police/amende	197	33	8	7	6	**251**	21,1%
Frais à la frontiere	72	18	7	5	5	**107**	9,0%
Frais au pont-bascule	58	22	0	0	0	**80**	6,7%
Frais de douane	32	12	6	5	12	**67**	5,6%
Panne de vehicules	22	4	3	3	6	**38**	3,2%
Frais de reparation	12	7	5	3	6	**33**	2,8%
Frais au port	5	0	0	0	0	**5**	0,4%

Source: Enquête sur le transport routier, Avr - Sep 2015

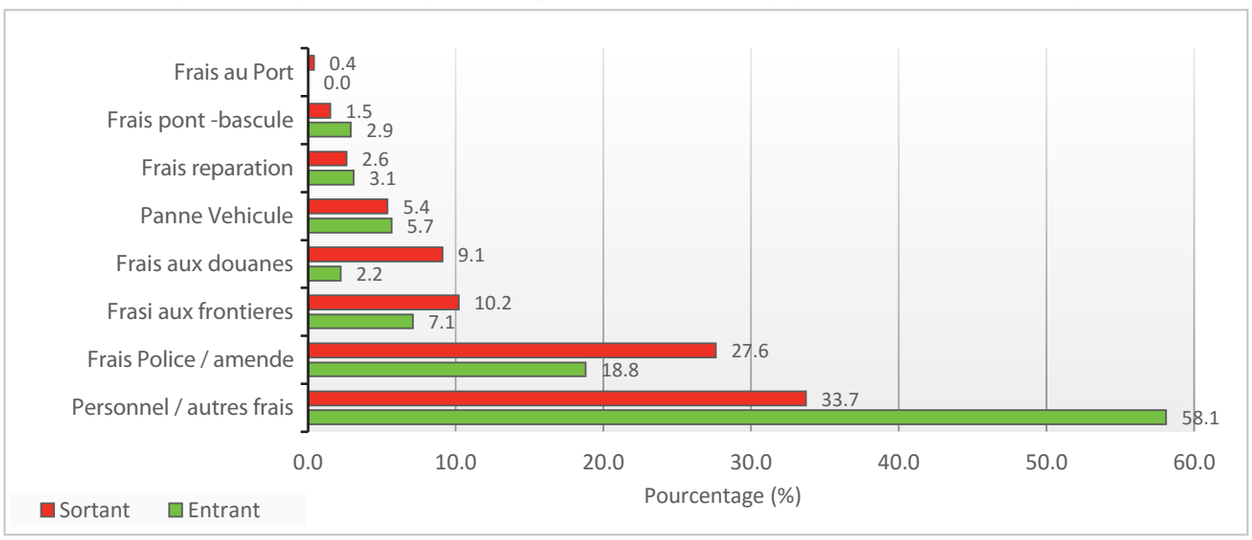
Les résultats présenté dans le tableau ci-dessus indique que les frais personnels, les frais de police/ amende, ainsi que les frais à la frontière forment quelques-unes des principaux frais payés au cours du transit le long du Corridor.

Les dépenses personnelles des chauffeurs de camions sont plus élevées (51,2%), suivies par les frais de police / amende (21,1%) et par les frais à la frontière qui sont de 9%.

Les résultats indiquent qu'il y a besoin de procéder à la sensibilisation et à l'élaboration de brochures, à travers les Parties Prenantes concernées, pour informer les chauffeurs sur les frais légaux à payer le long du corridor. Les pénalités de surcharge, les infractions routières, et les amendes des usagés routiers doivent être bien communiquées aux transporteurs.

Le graphique ci-dessous présente un sommaire des frais de service payés par rapport à la direction empruntée par les chauffeurs.

Figure 29: Répartition en pourcentage des frais de service payés (trafic entrant / sortant)



Source : Enquête sur le transport routier, Avr - Jul 2015

Les résultats indiquent que les véhicules sortant paient plus de frais que les véhicules qui entrent. En outre, les frais de police / les frais d'amendes, les frais à la frontière, les frais de douane et les frais aux ponts-bascules augmentent les charges pour les véhicules sortant, plus que pour les véhicules entrant.

Le Tableau 15 indique que la direction de sortie entraine plus de frais payés par camion avec une moyenne de USD 29, USD16, USD 25et USD 7respectivement pour le Kenya l'Ouganda, le Soudan du Sud et le Rwanda. Les chiffres comptent pour les frais légaux et illégaux.

Tableau 15: Incidence des frais payés par les camions au cours de l'enquête (USD)

Frais payés par camion	Kenya	Ouganda	Soudan du Sud	Rwanda
Trafic Sortant (USD)	29	16	26	7
Trafic Entrant(USD)	9	4	4	3

Source: Enquête sur le transport routier, Avr - Sep 2015

4.2.17 Dépôt Intérieur de Conteneurs (ICD) / Ports intérieurs

Les Dépôt Intérieur de Conteneurs sont des installations situées à l'intérieur du pays, loin des port (s), qui offrent des services de stockage temporaire des cargaisons, des conteneurs vides et le dédouanement des marchandises.

L'Autorité des Ports du Kenya exploite des services de Dépôt Intérieur de Conteneurs/ ports secs à Nairobi, Kisumu, Eldoret pour la manutention des cargaisons conteneurisées et des conteneurs vides. Ce service offre aux clients à l'intérieure du pays un service plus rapide et plus fiable. Les Dépôts Intérieurs de Conteneurs sont directement liés au terminal de conteneurs du port de Mombasa par chemin de fer.

Le Tableau ci-dessous résume le trafic au Dépôt Intérieur de Conteneurs de 2009 à 2014.

Tableau 16: Trafic Dépôt Intérieur de Conteneurs(ICD) /Port Sec (TEUs)

ICD	Etat du conteneur	Trafic à l'ICD (TEUs)					
		2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nairobi	Importations (remplis)	12.523	14.185	14.494	15.319	14.811	10.263
	Exportations (remplis)	4.930	5.157	4.607	4.848	5.261	5.319
	Vide	14.794	18.659	21.830	19.737	26.816	22.138
Kisumu	Importations (remplis)	1.520	131	66	102	111	32
	Exportations (remplis)	308	2	-	-	-	1
	Vide	181	95	74	55	93	41

Source; KPA 2009-2014

L'ICD de Nairobi est situé dans une zone de 18,7 ha à Embakasi avec une capacité de 180 000 TEUs par an. En raison de sa position géographique, le Dépôt Intérieur des Conteneurs d'Embakasi à Nairobi est le mieux placé pour servir le trafic local pour son accessibilité par les commerçants de tous les coins du pays.

Il sert aussi comme point de transit pour le trafic à destination du Dépôt Intérieur des Conteneurs de Kisumu. Le trafic de conteneurs au Dépôt Intérieur de Conteneurs de Nairobi a connu une croissance au fil du temps avec plus de 15.000 TEUs de trafic des importations enregistrées en 2012. Cependant, en 2014 il a enregistré une légère baisse de conteneurs d'importation mais les conteneurs d'exportation ont augmenté. Les ICD enregistrent également un taux élevé de rotation des conteneurs vides dans leurs cours.

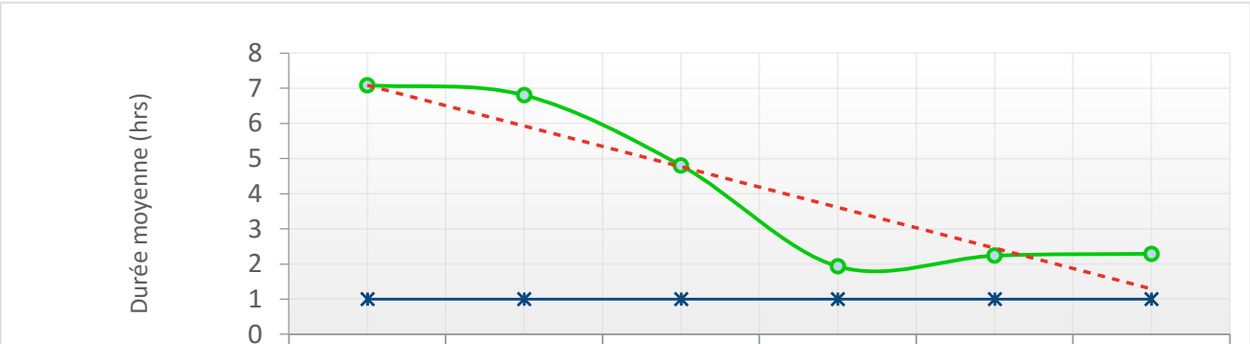
Suite à la mise en place du Territoire Douanier Unique pour le dédouanement des marchandises, le Dépôt Intérieur de Conteneurs d'Embakasi à Nairobi a enregistré une augmentation dans la manutention des marchandises dédouanées sous le TDU et destinées aux pays voisins.

Le dépôt de Kisumu n'a pas montré de croissance constante de son trafic (TEU) depuis 2009. Le Dépôt Intérieur de Conteneurs est conçu pour une capacité de 15 000 TEU par an. Cependant, la mauvaise performance de l'ICD de Kisumu est le résultat de panne de la ligne de chemin de fer reliant Kisumu à Nakuru. Des plans sont en cours pour transformer l'ICD de Kisumu à un port sec, devenant ainsi un point de transit entre le port de Mombasa et les autres pays du Corridor Nord.

4.2.18 Durée de séjour des camions au MAGERWA au Rwanda

La Durée de séjour des camions est calculée à partir du moment où le conducteur du véhicule reçoit l'autorisation d'entrer au sein de MAGERWA, jusqu'à son départ, une fois autorisé au point de sortie.

Figure 30: Durée de séjour des camions au sein du Dépôt Intérieur de Conteneurs MAGERWA - Rwanda



	Avr-15	Mai-15	Juin-15	Juil-15	Aoû-15	Sep-15
Durée de séjour	7.1	6.8	4.8	1.9	2.2	2.3
Objectif	1	1	1	1	1	1

Source: MAGERWA, Sep 2015

Il ressort de la figure ci-dessus, que même si la tendance est positive, la durée de séjour des camions à ce port intérieur MAGERWA est encore élevée par rapport à l'objectif fixé qui est d'une heure. Cela peut être partiellement dû à des retards dans les opérations de scanning, les plans de portails ainsi que la disponibilité de l'équipement pendant les opérations de livraison.

4.3 COUTS ET TARIFS DE TRANSPORT

Le coût du transport est le montant que le transporteur doit engager pour fournir des services de transport. Le coût est déterminé par les coûts fixes (matériel de transport) et les coûts variables (de fonctionnement) en fonction de différentes conditions relatives à l'emplacement, aux infrastructures, aux obstacles administratives, à l'énergie et à la façon dont le fret est transporté.

D'autre part les Tarifs sont des coûts des services de transport payés par les propriétaires des marchandises / expéditeurs. Les tarifs ne sont pas nécessairement fondés sur le coût de transport réel à cause de la structure du marché du secteur. Les tarifs dépendent de l'influence du marché et sont généralement ajustés en fonction de plusieurs facteurs, notamment l'offre et la demande ainsi que la valeur et le type de marchandise.

La détermination du coût de transport est au-delà du cadre de ce rapport mais il indique les tarifs pratiqués par les différents transporteurs dans la région. Un rapport spécifique aux coûts de transport a été produit en juin 2015 et est accessible sur le site web www.ttcanc.org .

4.3.1 Tarifs de transport cargaison par ROUTE et le nombre d'allers-retours par mois.

Les données sur les tarifs de transport permettent de comparer en terme quantitatifs les régimes fiscaux auxquels est soumis le transport routier de marchandises dans différents pays. Ils offrent des informations de base lors de la prise de décision en matière d'investissement. Les tarifs de transport servent comme une base pour étudier le recouvrement des coûts de l'infrastructure routière en reliant toutes les diverses taxes et frais perçus sur les activités de transport et les coûts. L'indicateur illustre les différents types de frais par transporteur, par route et / ou par section.

Le Tableau 17 donne un résumé du coût moyen de transport pour transporter un conteneur (20 pieds ou 40 pieds ne dépassant pas 27 tonnes) de Mombasa vers les principales destinations le long du Corridor Nord.

Tableau 17 : Tarif de Transport par route-Kenya

Tarifs Moyens de Transport par itinéraire						No. De voyages aller-retour par		
Itinéraire	Distance (Km)	2012 (USD)	Nov.14 (USD)	Mar.15 (USD)	Sep.15 (USD)	Nov. 2014	Mar. 2015	Sep. 2015
Mombasa-Nairobi	480	1.118	1.023	1.057	1.076	9	11	10
Mombasa-Kampala	1.170	3.070	2.867	2.751	3.054	4	4	4
Mombasa-Kigali	1.680	4.650	4.833	4.350	3.550	2	3	2
Mombasa-Bujumbura	1960	7.000	6.350	3.984	3.407	1	3	3
Mombasa-Goma	1.840	6.500	6.750	5.058	3.650	1	2	2
Mombasa-Juba	1.650	6.250	4.678	5.030	4.080	2	2	4

Source: Enquête sur le transport routier, Sep 2015

En comparant 2014 et 2015, les tarif de transport entre les nœuds ont considérablement baissé pour la plupart des destinations à l'exception de Mombasa vers Nairobi et vers Kampala.

Mombasa - Goma enregistre la plus forte baisse des frais de transport par rapport à d'autres destinations. Cela montre l'amélioration de l'environnement des affaires de sorte que les commerçants pourraient facturer des prix des produits de base par rapport au coût du transport.

Le nombre de voyages aller-retour effectués par les transporteurs resté assez constant, sauf pour l'augmentation des voyages aller-retour vers Juba et la baisse vers à Nairobi. Les voyages aller-retour vers Nairobi restent toujours les plus élevés grâce à sa proximité avec Mombasa (480 km) par rapport à d'autres itinéraires. En outre, il n'y a pas de frontière entre Mombasa et Nairobi. Cependant, le nombre de voyages aller-retour de Bujumbura et Goma est le plus bas car ces villes sont situées plus loin du port de Mombasa et les camions doivent traverser plusieurs postes frontières et capitales.

4.3.2 Tarifs de transport en Ouganda

Les frais de transport en Ouganda pour un conteneur de 20 ou 40 pieds sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 18 : Tarif de transit en Kampala – Ouganda (USD)

Tarif de transit à Kampala en USD ($) par Conteneur			Tarif Par Conteneur	
	De	A	Mar - 2015	Sep - 2015
Importation	Mombasa	Kampala	2.800	2.200
	Nairobi	Kampala	1.500	1.000
	Juba	Kampala	-	-
	Bujumbura	Kampala	1.800	1.200
	Kigali	Kampala	1.200	350
	Goma	Kampala	1.500	500
Exportation	Kampala	Goma	3.200	2.400
	Kampala	Kigali	2.080	1.650
	Kampala	Bujumbura	4.480	3.800
	Kampala	Juba	3.200	1.800
	Kampala	Nairobi	500	800
	Kampala	Mombasa	900	800

Source: UNTA, Sep 2015

Les résultats dans le tableau ci-dessus indiquent que les tarifs sont basés sur l'utilisation du camion indépendamment des dimensions du conteneur. Exporter la cargaison de l'Ouganda vers d'autres pays de la région occasionne les frais de transport élevés par rapport aux importations en provenance de ces mêmes pays. Habituellement les importations des pays voisins vers l'Ouganda représentent le retour de cargaisons ce qui attire ainsi des coûts de transport les plus bas.

Il y avait peu ou pas de marchandises en provenance de Kigali et Goma et la plupart des camions revenaient vides ou facturaient de petite somme pour leur voyage de retour.

En outre, il est beaucoup plus coûteux de transporter des marchandises à Bujumbura et à Goma par rapport à une autre destination.

Tableau 19: Nombre de voyages aller-retour effectués par les camions en Ouganda

En provenance	Vers	No. De voyages aller-retour par	
		Mar - 2015	Sep - 2015
Kampala (UG)	Goma	4	4
	Kigali	6	7
	Bujumbura	4	5
	Nairobi	6	4
	Mombasa	4	5
	Juba	5	5

Source: Autorité Nationale Ougandaise des Routes(UNTA), Sep 2015

Il est évident que la plupart des voyages effectués par les transporteurs Ougandais sont faits sur la section Kampala-Kigali par rapport à d'autres destinations.

4.3.3 Tarifs de Transport au Burundi

Le tableau ci-dessous résume les frais de transport en USD par tonne en provenance et à destination de Bujumbura. Le tableau indique que les coûts de transport pratiqués par les transporteurs ont été réduits au fil du temps tant pour les importations que pour les exportations à destination et en provenance de Bujumbura.

Tableau 20 : Tarif de transit pour Bujumbura – Burundi (USD)

	Tarif de transit à Bujumbura USD ($) par Tonne						
	En provenance de	**Vers**	**Avr-2013**	**Fév-2014**	**Nov-2014**	**Mar-2015**	**Sep-2015**
Importation	Mombasa	Bujumbura	235	220	200	233	200
	Nairobi	Bujumbura	200	180	180	180	180
	Kampala	Bujumbura	160	140	130	130	130
	Kigali	Bujumbura	50	50	80	50	50
	Goma	Bujumbura	--	70	100	70	70
Exportation	Bujumbura	Goma	70	80	80	70	50
	Bujumbura	Kigali	50	60	60	50	40
	Bujumbura	Kampala	140	100	90	80	75
	Bujumbura	Nairobi	160	130	120	120	100
	Bujumbura	Mombasa	180	160	155	160	160

Source: Association des Transporteurs Internationaux du Burundi, Sept. 2015

Les tarifs de transport des importations sont restés relativement stable au fil du temps et actuellement le coût du transport d'une cargaison de Mombasa à Bujumbura a baissé, de 233 USD le tarif est passé à 200 USD par tonne.

En outre, exporter la même cargaison de Bujumbura au cours de cette même période vers Nairobi et Kampala a baissé de façon significative et coûte 100 USD et 75USD par tonne respectivement.

En comparaison, les coûts montrent que les coûts de transport d'une cargaison importée est légèrement plus élevé par rapport au coût de transport de la même cargaison exportée.

Le nombre moyen de voyages aller-retour effectués aux destinations ci-dessus dans le mois de Septembre 2015 est résumée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 21: Nombre de voyages allers-retours effectués par les camions au Burundi

En provenance de	**Vers**	**Nombre de voyages allers-retours**			
		Fév- 2014	**Nov - 2014**	**Mar - 2015**	**Sép - 2015**
Bujumbura (BI)	Goma	2	3	2	2
	Kigali	3	4	3	3
	Kampala	2	3	2	2
	Nairobi	1	2	2	2
	Mombasa	1	1 ou 2	1	1

Source : Association des Transporteurs Internationaux du Burundi, Sep 2015

Il est évident que le nombre de voyages effectués par les transporteurs de Bujumbura sont restés constants par rapport à Mars 2015.

4.3.4 Coût de Transport au Rwanda

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

Tableau 22: Tarif de transit à Kigali – Rwanda (USD)

Tarif de transit à Kigali USD ($) par Conteneur			Tarif par Conteneur			
	En provenance de	vers	Feb-2014	Nov-2014	Mar-2015	Sep-2015
Importation	Mombasa	Kigali	4.800	4.800	4.200	4.700
	Nairobi	Kigali	3.950	3.800	3.900	3.500
	Kampala	Kigali	4.100	2.000	2.400	2.000
	Juba	Kigali	6.700	--	6.200	--
	Bujumbura	Kigali	3.800	--	3.200	--
	Goma	Kigali	3.000	--	3.200	--
Exportation	Kigali	Goma	3.500	--	3.200	--
	Kigali	Bujumbura	3.800	--	2.200	--
	Kigali	Juba	--	7.000	6.400	7.000
	Kigali	Kampala	3.500	1.600	1.800	1.600
	Kigali	Nairobi	2.000	2.000	2.200	2.000
	Kigali	Mombasa	4.200	3.000	3.200	3.000

Source; ACPLRWA, Sep 2015

Les tarifs de transport au Rwanda vers la plupart des destinations ont considérablement baissé à l'exception des importations en provenance de Mombasa et les exportations à destination de Juba en Septembre 2015. Les tarifs d'exportation ont baissé par une unité constante de 200 USD de Kigali à Mombasa (3000 USD), Nairobi (USD 2.000) et à Kampala (USD 1.600). Les tarifs ont basés sur un seul voyage estimé à 25 - 30 tonnes.

Le Tableau 23 indique que le nombre de voyages aller-retour effectués par les transporteurs au Rwanda est resté constant au fil du temps. Cela signale une croissance stagnante dans l'environnement d'affaires malgré la tendance de la stabilité des prix.

Tableau 23: Le nombre de voyages aller-retour effectués par les camionneurs au Rwanda

De	Vers	No. De voyages Aller-Retour			
		Fev--2014	Nov-2014	Mar-2015	Sep-2015
Kigali	Goma	1	7	7	7
	Bujumbura	2	5	5	5
	Kampala	2	5	6	6
	Juba	1	1	1	1
	Nairobi	1	3	3	3
	Mombasa	1	2	2	2

Source; ACPLRWA, Sep 2014

4.3.5 Les tarifs de transport en RDC

Goma en RD Congo marque un des principaux nœuds au sein du Corridor Nord. La ville constitue l'une des origines et destinations majeures pour la plupart des marchandises du pays passant par le Corridor Nord. Le tableau ci-dessous fournit une moyenne mensuelle pour les tarifs de transport sur les importations et exportations en provenance et vers Goma.

Tableau 24: : Les tarifs de transport pour Goma - République Démocratique du Congo (USD)

Tarifs de transit à Goma en USD ($)			Par conteneur		
	De	Vers	Nov-14. USD	Mar-15	Sep-15. USD
Importations	Mombasa	Goma	5.875	6.000	5.800
	Nairobi	Goma	5.750	4.500	3.000
	Juba	Goma	4.500	7.300	--
	Bujumbura	Goma	--	3.800	--
	Bujumbura	Bukavu	--	2.400	--
	Kampala	Goma	1.925	3.000	1.900
	Kigali	Goma	2.500	2.700	
Exportations	Goma	Mombasa	5.875	3.500	3.250
	Goma	Nairobi	5.750	3.000	3.000
	Goma	Bujumbura	4.375	2.000	--
	Goma	Kigali	2.500	2.500	--
	Goma	Kampala	1.925	2.200	2.000

Source; FEC, Sept 2015

Actuellement, on observe que les tarifs de transport pour les importations et exportations sont facturés différemment selon le type de conteneur, le taux de tonnage et la destination de la cargaison.

Les importations attirent les coûts de transport élevés contrairement aux exportations de la région.

Néanmoins, les tarifs ont diminué par rapport aux chiffres enregistrés en mars 2015.

Le tableau 25 fournit un résumé du nombre moyen des voyages aller-retour effectués par les transporteurs de Goma vers d'autres destinations.

Tableau 25 : Nombre de voyages aller-retour effectués par les camionneurs en RD Congo

De	Vers	No de voyages aller-retour par mois			
		Feb-2014	Nov-2014	Mar-2015	Sep-2015
Goma (RDC)	Bujumbura	2	1	-	7
	Kigali	2	2	-	5
	Kampala	2	5 - 6	2	6
	Juba	1.5	1		1
	Nairobi	2	3 - 4	1	3
	Mombasa	1.5	2 - 3	1	2

Source; FEC, Sep 2015

Il y a une diminution globale du nombre de voyages aller-retour effectués par les transporteurs de la RD Congo.

4.3.6 Les tarifs de transport au Soudan du Sud

Le tableau ci-dessous présente un résumé des tarifs pratiqués par les transporteurs au Soudan du Sud.

Tableau 26 : Les tarifs de transit à Juba - Soudan du Sud

Tarifs de transit à Juba en USD ($) par Conteneur			Par Conteneur		
	De	Vers	Mar - 2015 (20')	Mar - 2015 (40')	Sep-2015(40')
Importations	Mombasa	Juba	6.000	6.000	7.000
	Nairobi	Juba	5.500	5.500	--
	Bujumbura	Juba	10.000	15.000	--
	Kigali	Juba	6.000	12.000	--
	Goma	Juba	15.000	20.000	--
	Kampala	Juba	4.500	4.500	850
Exportations	Juba	Goma	6.000	10.000	--
	Juba	Kigali	4.000	8.000	--
	Juba	Bujumbura	5.000	12.000	--
	Juba	Nairobi	3.000	3.000	--
	Juba	Mombasa	4.000	4.000	3500
	Juba	Kampala	2.000	2.000	

Source: SSBU/SSFEBA, Sep 2015

Tableau 27 : Nombre de voyages aller-retour effectués par les camionneurs au Soudan du Sud

De	Vers	Nombre de voyages aller-retour	
		Mar 2015	Sep 2015
Juba (SS)	Goma	1	-
	Kigali	2	-
	Bujumbura	2	-
	Nairobi	3	-
	Mombasa	3	3
	Kampala	4	3

Source: SSBU/SSFEBA, Sep 2015

Au cours de la période d'enquête il y avait très peu de mouvement des cargaisons vers la plupart des destinations comme le montre le tableau ci-dessus. Toutefois, tout comme dans les autres pays, il y a eu en général une diminution des tarifs de transport pour les importations destinées au Soudan du Sud et des exportations en provenance du Soudan du Sud. La diminution générale des tarifs de transport dans tous les Etats Membres du Corridor Nord est en partie imputable à la réduction des barrières non tarifaires et la diminution du prix du carburant.

4.4 PRODUCTIVITE ET EFFICACITE

4.4.1 L'efficacité et la productivité du Port

Le succès de la performance du port de Mombasa dépend de son efficacité et de sa productivité ainsi que de ses installations, l'emplacement stratégique, une capacité suffisante et de bonnes caractéristiques pour attirer plus de compagnies maritimes.

La performance et la viabilité du port se mesurent aussi par la qualité des services qu'elle offre. Ainsi, le fait que le port fournit des infrastructures n'est pas du tout simplement le seul facteur qui lui attire des navires à quai, mais sa stratégie autour de laquelle il prévoit le développement et la mise au point des affaires des fonctions portuaires.

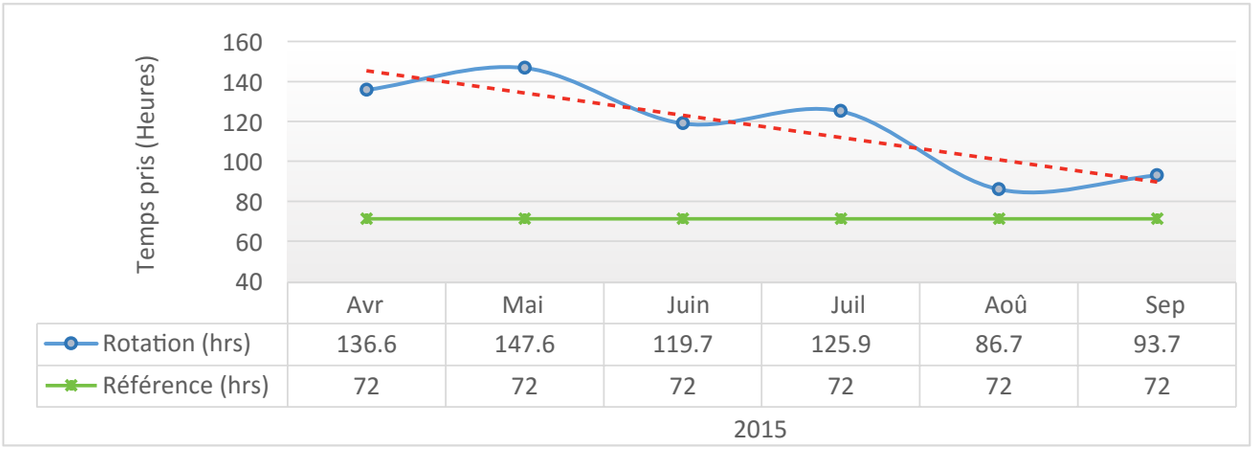
La productivité du Port peut donc être améliorée lorsque les efforts articulés sont en outre centrés vers l'amélioration du temps de rotation des navires et du temps d'attente des navires avant accostage.

4.4.2 Temps de rotation des navires au Port

Le temps de rotation des navires se réfère au temps total passé par un navire dans le port. Il correspond à la moyenne de la différence de temps en heures à partir de l'entrée de la zone portuaire jusqu'au temps de la sortie de cette zone. Il comprend de manière générale le temps d'attente des navires et le temps de service (le temps où le navire est déchargé et chargé de cargaisons). Toutefois, le temps d'attente constitue normalement une petite proportion du temps de rotation. Pour réduire e temps de rotation des navires, il faut réduire le temps de service du navire.

Le temps de service du navire dépend de la quantité des frets qu'un bateau doit charger ou décharger, le type et les caractéristiques de bateau, le type d'équipement et d'autres ressources utilisées aux postes d'accostage. La figure 31 montre la moyenne de temps de rotation des navires au port de Mombasa.

Figure 31:Temps de rotation des navires



Source: KPA,Avr - Sept 2015

La figure ci-dessus montre que la moyenne mensuelle de temps de rotation des navire au port va en augmentant au fil du temps et est au-dessus de la référence de 72 heures.

Le temps de rotation des navires a enregistré sa moyenne mensuelle de temps de temps de rotation le plus élevé qui est de 147,6 heures en mai et le temps le plus bas de 86,7 heures en août 2015.

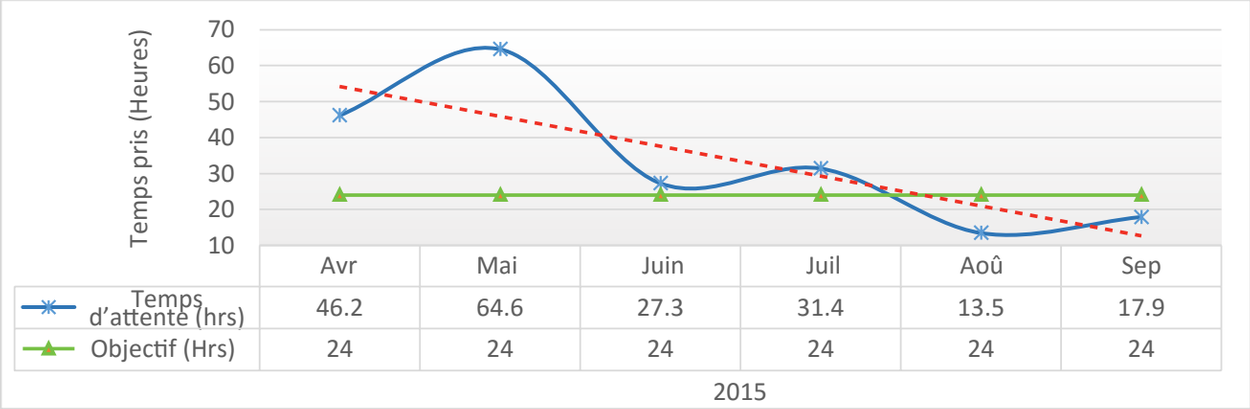
L'amélioration de la performance est en partie imputable à la disponibilité des équipements et d'autre part à l'amélioration de la productivité des gangs. A cela s'ajoute l'introduction par le Port de Mombasa d'un guichet d'amarrage fixe où il est prévu qu'un navire arrive à un temps fixe et servi a durent une période de temps fixe. Depuis la mise en œuvre du poste d'amarrage fixe, le temps de rotation des navires a diminué.

Toutefois, le temps de rotation enregistré reste encore supérieur à la cible de 3 jours. Par conséquent, des mesures adéquates doivent être entreprises afin de renforcer l'efficacité et la productivité du port.

4.4.3 Le temps d'attente des navires avant accostage

Le Temps d'attente des navires avant accostage est la moyenne de la différence de temps en heures à partir de l'heure d'entrée dans la zone portuaire à l'heure d'accostage. C'est une composante du temps de rotation des navires.

Figure 32: Temps d'attente des navires avant accostage



Source: KPA, avr - sept 2015

La tendance indique que le temps d'attente des navires s'est amélioré même au-delà l'objectif fixé de 24 heures en Août et septembre 2015. L'indicateur a enregistré son meilleur temps de 13,5 heures en Août 2015.

Cette performance louable peut être attribuée à diverses raisons opérationnelles, par exemple la disponibilité de l'espace d'accostage ainsi que l'introduction du poste fixe d'amarrage.

Cependant, le temps élevé d'attente des navires peut parfois aussi être attribué à des compagnies maritimes qui veulent que leurs navires attendent pour plus de commodité avant l'accostage. Certains navires arrivent au Port longtemps bien avant l'heure d'arrivée prévue.

4.4.4 Indicateurs du pont-bascule

Les ponts-bascules sont essentiellement installés sur les itinéraires du Corridor pour protéger les routes des dommages en raison de la surcharge par les camionneurs. Ils servent aussi à mesurer les comptages de trafic qui informent la nécessité du développement d'expansion de la route.

Les fonctionnaires responsables de la gestion des ponts-bascules sont donc tenus à se conformer strictement aux mesures de contrôle de la charge des véhicules afin d'améliorer la conformité.

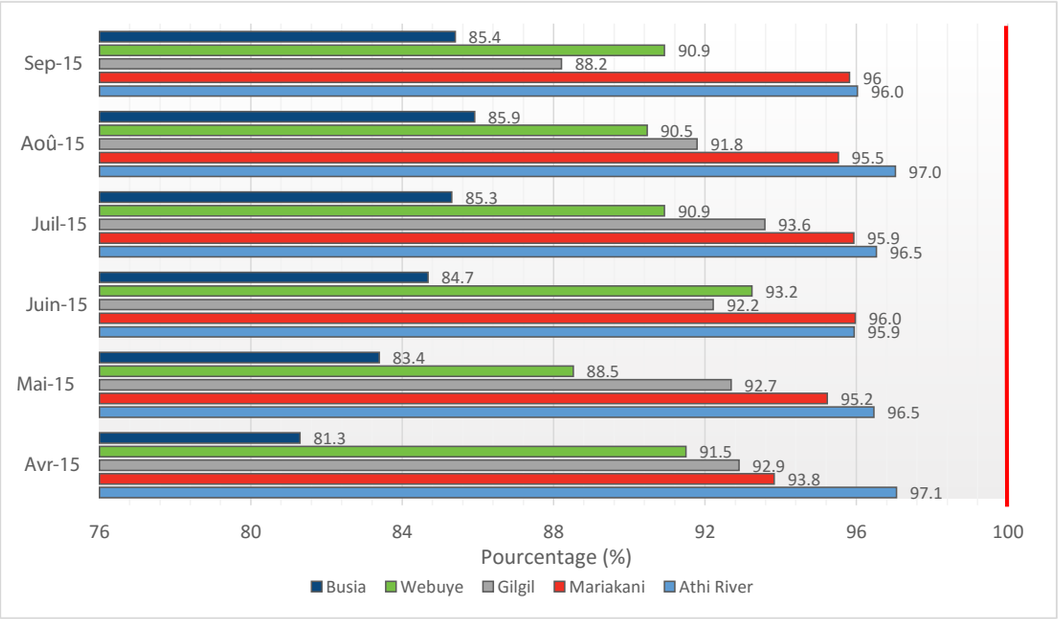
L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord est mandaté par les Etats Membres afin de faire le suivi du fonctionnement efficace des ponts-bascules pour essayer de protéger les routes du Corridor Nord des dommages. Il est donc prévu que tous les camions respectent pleinement les limites de la charge du véhicule.

4.4.5 Conformité au pont-bascule au Kenya

Il mesure le pourcentage des camions qui respectent les limites de charge à l'essieu avant et après la redistribution de poids.

A travers le Tableau de Bord du Corridor Nord, l'ATTCN (Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord) surveille la conformité aux ponts-bascules. Les résultats de cette initiative ont poussé au lancement du programme de la Charte de contrôle de la charge du véhicule en vue de renforcer la conformité aux ponts-bascules.

Figure 33: Niveau de conformité au Poids



Source: KeNHA, Avr – Sep 2015

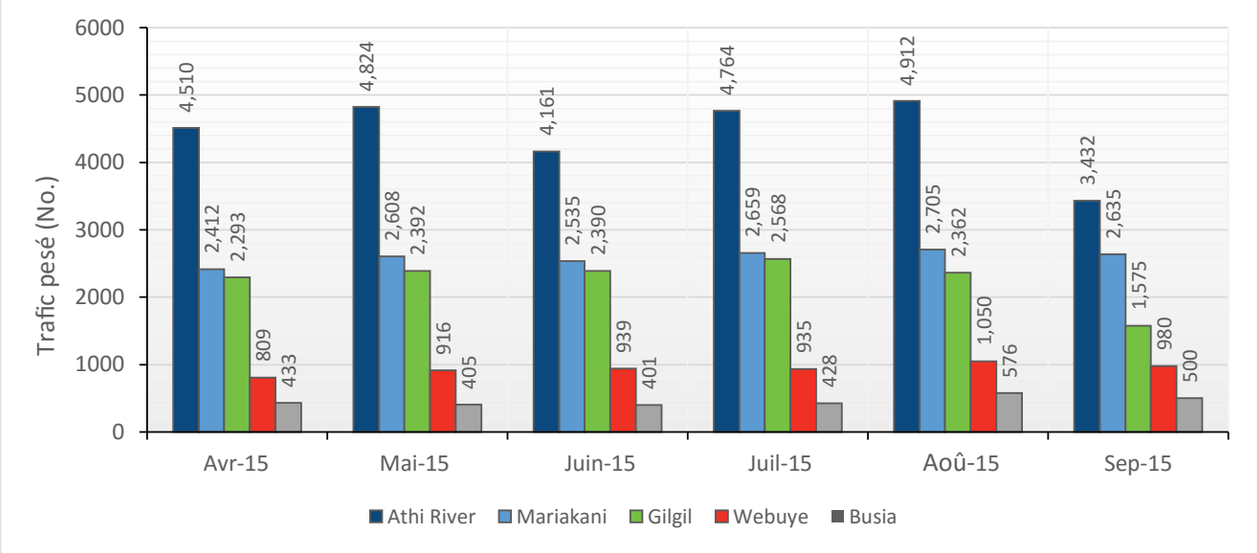
La figure ci-dessus indique que seulement le pont- bascule de Busia a enregistré les niveaux inférieurs de conformité par rapport aux autres ponts-bascules. Mariakani, Webuye, Athiriver et Gilgil sont des pesages routiers dynamiques à grande vitesse contrairement à Busia. L'une des raisons de la non-conformité est le ripage des cargaisons lorsque le camion se déplace, ce qui conduit au non-respect de la charge à l'essieu. Les cargaisons devraient être bloquées et arrimées au moment de leur chargement dans le conteneur ou sur le camion en vue de minimiser le ripage au cours du transport. L'objectif est que tous les camions pesés atteignent 100% de conformité avec très peu de cas exceptionnels.

4.4.6 Trafic au pont-bascule au Kenya

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

La figure ci-dessous illustre la moyenne mensuelle du trafic pesé au quotidien aux ponts-bascules de Athiriver, Mariakani, Gilgil, Webuye et Busia au Kenya.

Figure 34: Moyenne mensuelle du Volume de trafic quotidien



Source: KeNHA, Avr - Sep 2015

Le graphique ci-dessus montre qu'en moyenne le pont bascule d'Athi River enregistre le plus grand nombre de trafic pesé, suivi par Mariakani, Gilgil, Webuye et Busia.

Le trafic élevé pesé à Athi River et Gilgil est dû aux cargaisons supplémentaires originaires de Nairobi et ses entourages, Nairobi étant la ville capitale et le principal centre d'affaires dans le pays.

Tous les ponts-bascules (sauf Busia) le long du Corridor Nord mettent en œuvre le pesage routier dynamique à grande vitesse (HSWIM) et seuls les camions qui échouent sur le (HSWIM) sont détournés vers le pesage statique.

Au Kenya, le KeNHA a privatisé les opérations de ponts-bascules, mais il reste avec le rôle de surveillance pour assurer la fourniture de services de qualité. Il est recommandé que le KeNHA assure une surveillance à distance entièrement fonctionnelle des opérations qui peuvent être accessibles à partir du sièges social.

L'interconnexion de ces ponts-bascules devrait être une priorité pour informer les décideurs au cas où il y aurait variation des poids aux différentes stations de pesage.

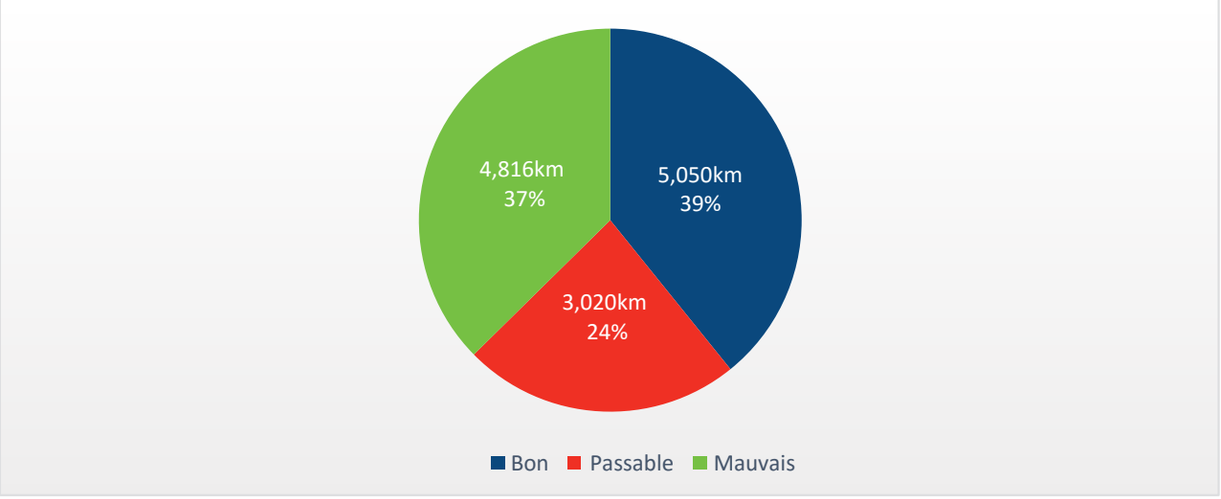
5. QUALITE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD

5.1 RESEAU ROUTIER

Le réseau routier du Corridor Nord désigné dans les six Etats Membres est approximativement de 12.886 kilomètres de longueur. Le réseau routier transporte 95% des marchandises en provenance du port de Mombasa et atteint rapidement sa capacité de conception pour manutentionner les volumes de trafic. La portion restante, 5% des marchandises est transportée soit par voie ferrée, par voies navigables intérieures et par oléoducs.

Les figures ci-dessous présentent un résume de l'état du réseau routier le long du Corridor Nord.

Figures 35 : Etat des routes du Corridor Nord en septembre 2015



	Etat	Distance(KM)	Pourcentage (%)
Etat	Bon	5.050	39%
	Passable	3.020	24%
	Mauvais	4.826	37%
	Total	**12.886**	**100%**

Source: Autorités routières, Avr - Sep 2015

39% des routes sont en bon état, 24% dans un état passable et 37% sont en mauvais état. Le tableau 29 fournit un résumé de l'état des routes par pays. La répartition des différentes sections de routes, les projets en cours, les travaux de réhabilitation et d'entretien des routes se trouvent dans l'annexe 3 du présent rapport.

Tableau 28: Les conditions des routes des Etats membres (de longueur de KM)

	Burundi		RDC		Kenya		Rwanda		Soudan du Sud		Ouganda	
Bon	165	37%	1.708	47%	873	54%	752	97%	0	0%	1.552	71%
Passable	213	47%	1.495	41%	751	46%	0	0%	192	5%	369	17%
Mauvais	72	16%	444	12%	0	0%	25	3%	4.024	95%	251	12%
Total	**450**	**100%**	**3.647**	**100%**	**1.624**	**100%**	**777**	**100%**	**4.216**	**100%**	**2.172**	**100%**

Source: Autorités routières, Avril - Sept 2015

Le Burundi (37%) et le Soudan du Sud (0%) ont une proportion des routes en bon état inférieure par rapport au pourcentage global des routes de la région en bon état qui est de 39%.

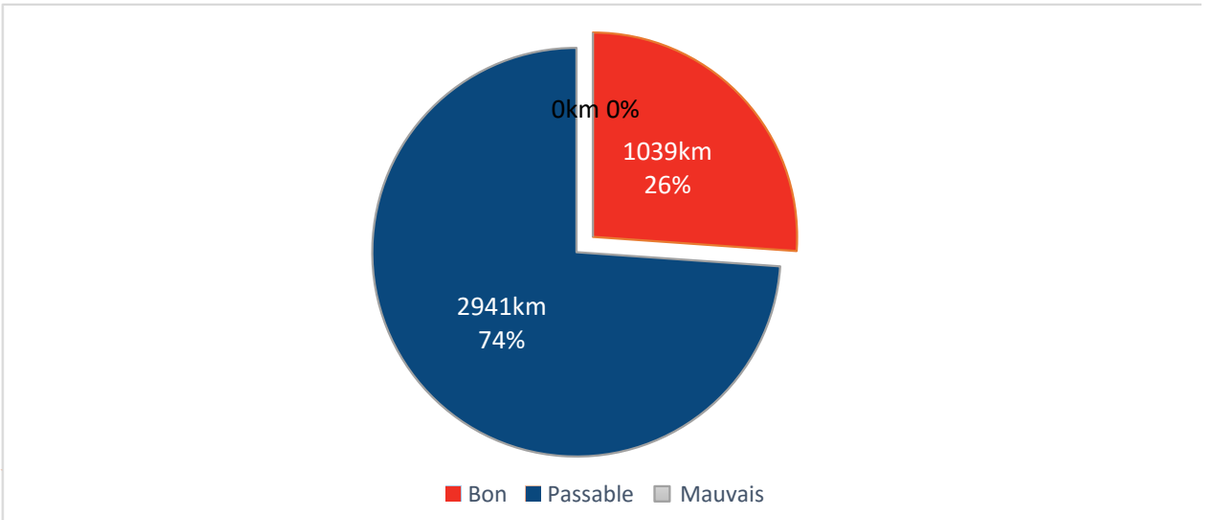
5.2 RESEAU FERROVIAIRE

Les gouvernements du Kenya, de l'Ouganda, du Rwanda et du Soudan du Sud sont engagés à fournir un transport ferroviaire de grande capacité et rentable au sein du Corridor Nord, grâce à la construction du chemin de fer à écartement standard reliant Mombasa à Malaba en passant par Kisumu vers Kampala, Kigali (avec embranchement vers Kasese) et Juba (avec un embranchement vers Pakwach). La RDC a exprimé son intérêt de se joindre à cette initiative.

Le chemin de fer existant dans la région combine différents calibres résultant en la connectivité limitée entre les Etats Membres. La ligne de chemin de fer existante en Ouganda et au Kenya est à écartement métrique qui est géré par le concessionnaire Rift Valley Railways. Le réseau ferroviaire du Corridor Nord désigné se situe en RDC, au Kenya et en Ouganda et est d'environ 3.980 km de longueur. Le réseau de chemin de fer transporte environ 6% des marchandises en provenance du port de Mombasa, une capacité loin en dessous de sa capacité de conception, à cause du vieillissement de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant. Les 94% restants des marchandises sont transportées par mode routier et par oléoducs.

Le graphique ci-dessous présente un résumé de l'état du réseau ferroviaire existant le long du Corridor Nord.

Graphique 36 : Etat du chemin de fer existant au Corridor Nord en Septembre 2015



Aucun Etat membre ne dispose d'un chemin de fer en bon état. Le tableau ci-dessous illustre un résumé de l'état par pays.

Tableau 29: Résumé de l'état ferroviaire par pays

	RDC		Kenya		Ouganda	
	Longueur(KM)	Percentage (%)	Longueur(KM)	Percentage (%)	Longueur(KM)	Percentage (%)
Bon	366	25 %	219	17 %	454	38 %
Passable	1.108	75 %	1.083	83 %	750	62 %
Mauvais	0	0 %	0	0 %	0	0 %
Total	**1.474**	**100 %**	**1.302**	**100 %**	**1.204**	**100 %**

L'état du réseau ferroviaire dans les Etats Membres tel que connu actuellement par section est tel que montrée sur le tableau.

Tableau 30: Etat du réseau ferroviaire dans les Etats Membres

SECTION DE	SECTION VERS	LONGUEUR (KM)	ETAT ACTUEL DE LIAISON	ECARTEMENT
Matadi	Kinshasa	366	Service limité depuis août 2012	Cape (1.067 mm)
Bumba	Mungbere	870	Service peu frequent et limité	Narrow
Komba	Bondo	121	Service peu frequent et limité	Narrow
Kisangani	Ubundu	117	Service peu frequent et limité	Métrique
Mombasa	Nairobi	530	Exploité sous concession	Métrique
Nairobi	Kisumu	219	Ferme sous concession	Métrique
Nairobi	Malaba	553	Exploité sous concession	Métrique
Malaba	Kampala	250	Opérationnel	Métrique
Kampala	Kasese	344	Fermée	Métrique
Malaba	Pakwach	500	reouvert en 2013 en bon état	Métrique
Pakwach	Gulu	110	Réhabilitée en 2013. Manque de du passage à niveau empêche l'opérationnalisation	Métrique

Le tableau 31 ci-dessous donne le résumé de l'état des installations ferroviaires au Kenya et en Ouganda

Tableau 31 : Etats des installations ferroviaires au Kenya et en Ouganda

Etat de chemin de fer	Kenya	Ouganda	Total
Nombre de locomotives de passagers et de marchandises	35	43	**78**
Nombre de Wagons de marchandises	1.517	1.447	**2.964**
Nombre de voitures à voyageurs	86	6	**92**

6. RECOMMANDATIONS

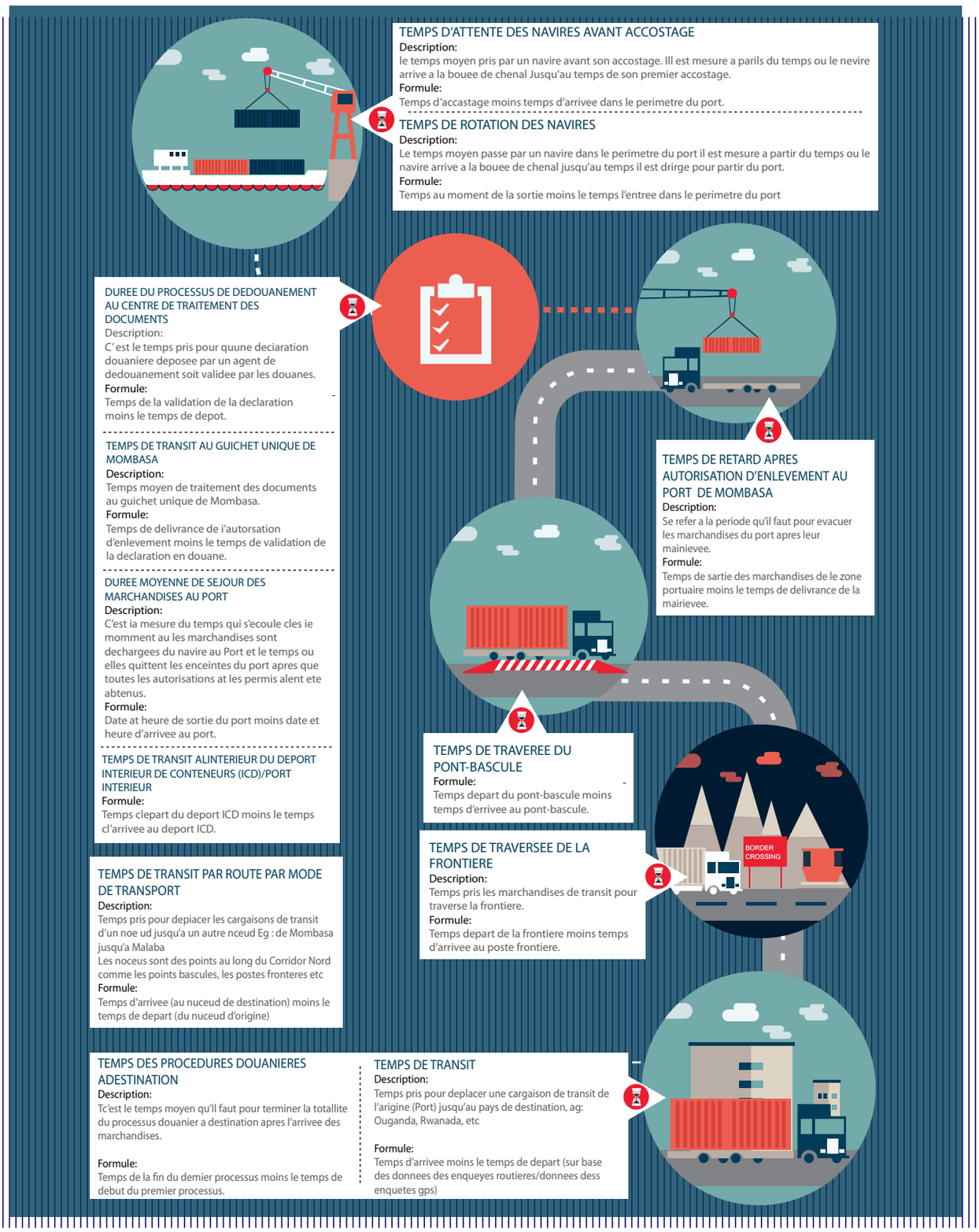
Les conclusions du rapport sont donc conçues pour informer sur les objectifs et les défis en vue d'une amélioration future. Il est donc dans l'intérêt des acteurs clés de garantir que les domaines recommandés pour des améliorations sont vivement pris en considération pour une meilleure compréhension afin d'informer la politique orientée vers la promotion de la réduction des coûts des affaires dans la région.

Ces domaines clés se trouvent parmi ceux qui nécessitent des améliorations :

1. Malgré que des améliorations significatives ont été enregistrées, la plupart des objectifs contenus dans la Charte de Communauté Portuaire de Mombasa n'ont pas été atteints. Il y a une grande nécessité de révision, d'alignement des plans des Parties Prenantes et d'élaboration d'un mécanisme d'application. Le rapport détaillé sur la durée de tous les processus d'affaires dans la chaîne logistique de transport sera disponible à travers l'étude sur le temps nécessaire à la mainlevée des marchandises qui en est cours et les mesures d'atténuation seront proposées.
2. Les Etats Membres ont fourni des efforts considérables en vue d'améliorer l'état des routes le long du Corridor Nord. Toutefois, les sections de route du Corridor Nord en mauvais état subsistent, plus particulièrement pour les routes du Soudan du Sud. Les Partenaires au Développement devraient mettre l'accent sur le développement de l'infrastructure routière au Soudan du Sud et en RDC comme un des moyens pour stimuler le commerce et le développement du pays.
3. La formation et l'automatisation des douanes au Soudan du Sud est d'une nécessité absolue. Ceci permettra d'améliorer leur compétitivité et de fournir les données nécessaires pour le commerce infrarégional.
4. Il y a besoin de la sensibilisation des transporteurs et des usagers de la route sur les pénalités juridiques le long du Corridor.
5. La nécessité de mettre en œuvre le contrôle de la charge à l'essieu de manière uniforme dans la région. La campagne pour la conformité à la charge à l'essieu devrait continuer.
6. Accélérer la finalisation du poste frontière à arrêt unique pour minimiser le temps de traversée de la frontière et adhérer complètement à l'initiative du Territoire Douanier Unique.
7. Suppression de l'obligation de visa entre les Etats Membres du Corridor Nord pour faciliter le commerce interrégional.
8. Améliorer l'infrastructure routière autour du Port de Mombasa pour faciliter l'accès et la sortie des cargaisons du port de Mombasa.
9. Mettre en place des multiples voies de pesages sur les sections de routes à haut trafic du Corridor Nord tel qu'Athi River et Mariakani en vue de réduire la congestion routière à ces stations de pesage.
10. Harmoniser les heures de travail aux dépôts de carburant avec ceux des autres nœuds de transit.
11. Construire des routes de contournement des villes pour alléger les embouteillages causés par les camions qui traversent les villes.
12. Mettre en place les Stations d'Arrêt et de Repos (RSS) équipées de multiples installations pour minimiser les arrêts multiples faits par les conducteurs le long du Corridor Nord à a recherche des différents services sociaux.
13. Combiner la garantie du cautionnement et la licence d'exportation pour éliminer les restrictions imposées aux camions en possession de la Licence de transport des marchandises en transit mais qui ne peuvent pas transporter les marchandises d'exportation ou vice-versa.
14. Les Parties Prenantes devraient continuer à partager leurs données électroniques avec le Secrétariat de l'ACTTCN.
15. Promouvoir l'utilisation des instruments régionaux de facilitation du commerce pour les marchandises des échanges internationaux, par opposition à l'utilisation aux instruments nationaux de facilitation du commerce (à titre d'exemple la garantie du cautionnement, le système électronique de surveillance des cargaisons (ECTS), la garantie du cautionnement, l'assurance, etc.).
16. Développer une plateforme régionale pour le dédouanement des marchandises et l'échange des informations.
17. Il y a nécessité que tous les organismes opérant à la frontière travaillent 24 heures pour s'assurer qu'il y a circulation rapide des cargaisons. Présentement, Seules les autorités des recettes travaillent 24 heures mais d'autres institutions requises pour le dédouanement à la frontière, vu qu'elles travaillent par sur ce même horaire, causent des retards.
18. KeNHA devrait améliorer l'infrastructure routière aux alentours de Port en vue de participer dans la réduction du délai de séjour des cargaisons après la mainlevée qui est affecté par le retard des conducteurs des camions pour accéder au Port suite à la congestion dans la zone portuaire.
19. KRA et KPA devraient accélérer les procédures de pré-dédouanement au Port.

7. ANNEXES

ANNEX 1: GLOSSAIRE DES INDICATEURS DE PERFORMANCE DU CORRIDOR NORD



TAUX ET COUTS

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

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

2 FRAIS DE TRANSIT PORTUAIRE

Description:
Tarifs publiés par les parties prenantes.

3 COÛT DU FRET ROUTIER

Description:
Cet indicateur capture les différents tarifs facturé 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 troncon et/ou par voie.

PRODUCTIVITE ET EFFICACITE

1 NOMBRE DE POINTS DE CONTRÔLE PAR PAYS PAR ROUTE

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

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

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

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

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

Formule:
Nombre de cas de fraude ou de dégâts déclaré
nombre total de cas de fraude ou de dégâts déclarés à un noeud de transport

4 CONFORMITÉ DE POIDS

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

Formule:
(Nombre total de camions conforme au pont bascule ÷100
nombre total du trafic des camions au pont bascule

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-bascule en une journée.

7 MOUVEMENTS BRUTS PAR NAVIRE PAR HEURE AU PORT DE MOMBASA

VOLUME ET CAPACITE

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

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

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

2 VOLUME PAR PAYS DE DESTINATION

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

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

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

4 EVOLUTION DE LA FLOTTE DE CAMIONS AGREÉE PAR PAYS

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

5 DISTANCE MOYENNE ANNUELLE PAR CAMION EN KM PAR AN

Description:
Distance moyenne parcouru par un camion par an.

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

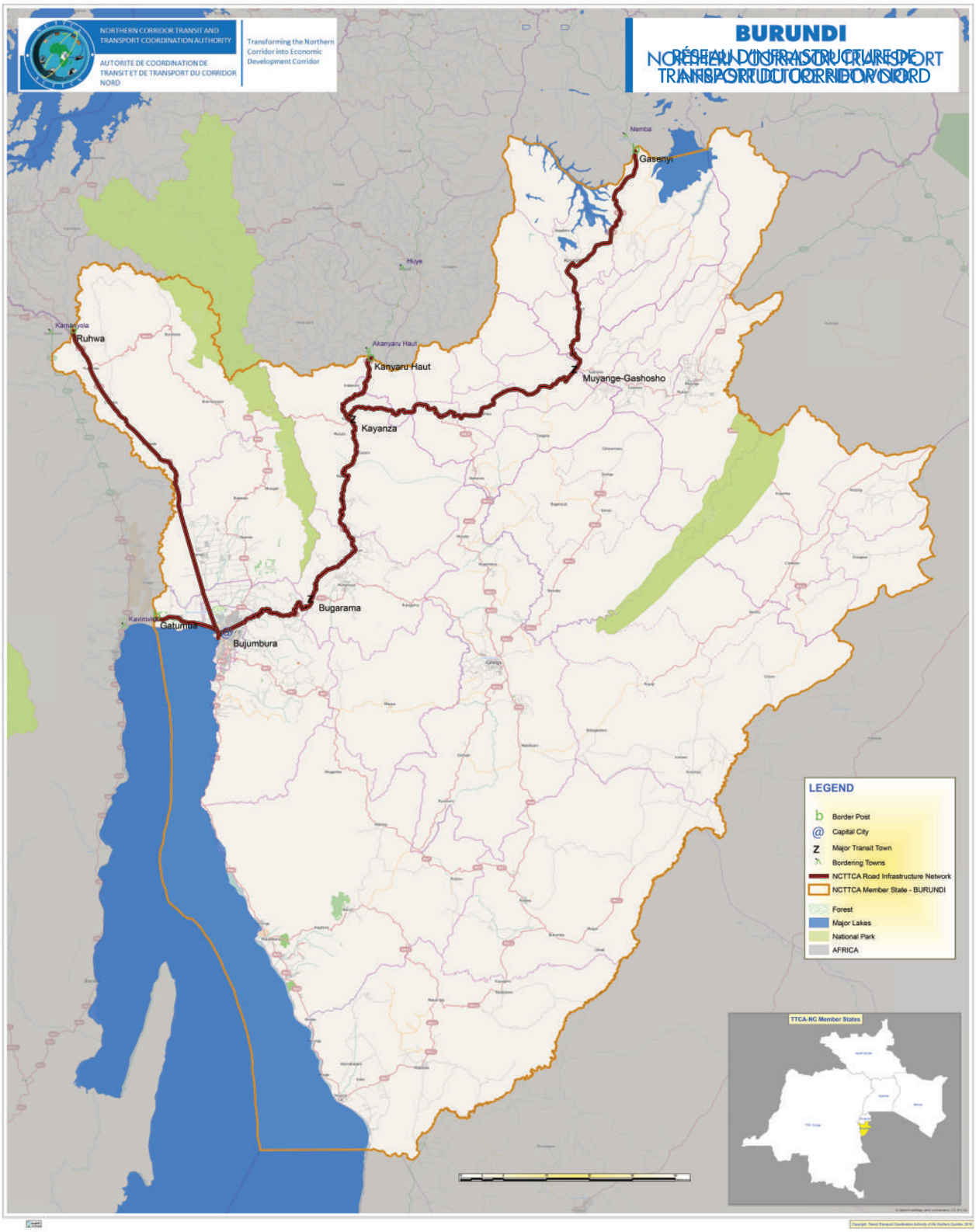
Description:
Nombre total de locomotives et wagons opérationnels
Proportion du total de cargaisons transportées par chemin de fer.

ANNEXE 2: INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

Les tableaux ci-dessous indiquent les projets en cours, les travaux de réhabilitation et d'entretien des routes dans les Etats membres dans le but d'amélioration de l'infrastructure routière afin de faciliter le mouvement des biens et des personnes au long du Corridor Nord.

1. Burundi

ITINERAIRE /ROUTE	Type de Chaussée	Longueur (Km)	Projection ou plan d'amélioration	Etat de route (Km)		
				Bon	Passable	Mauvais
Gasenyi - Kirundo	Bitumée	35		35		
Kirundo - Gashoho	Bitumée	32			32	
Gashoho - Ngozi	Bitumée	40			40	
Ngozi - Kayanza	Bitumée	32			32	
Ruhwa - Rugombo	Bitumée	21		21		
Rugombo - Nyamitanga	Bitumée	29		29		
Nyamitanga - Bujumbura	Bitumée	30	Réhabilitation 2016/17			30
Kanyaru Haut - Kayanza	Bitumée	24	Réhabilitation		15	
Kayanza - Bugarama	Bitumée	59	Réhabilitation		59	
Bugarama - Bujumbura	Bitumée	35	Réhabilitation		35	
Bujumbura - Gatumba	Bitumée	19				19
Akanyaru bas - Ngozi	Non bitumée	23	Réhabilitation			23
Ngozi to Nyangungu	Pavée	30		30		
Nyangungu to Gitega	Bitumée	50		50		



The Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority (NCTTCA) was established under the legal framework of the Northern Corridor Transit Agreement (NCTA) to co-ordinate the implementation of the Agreement and to carry out decisions and resolutions reached by policy organs of the Authority. The Agreement mandates NCTTCA to promote cooperative transport policies and foster an efficient and cost-effective transit transport system within the Corridor.

Vision

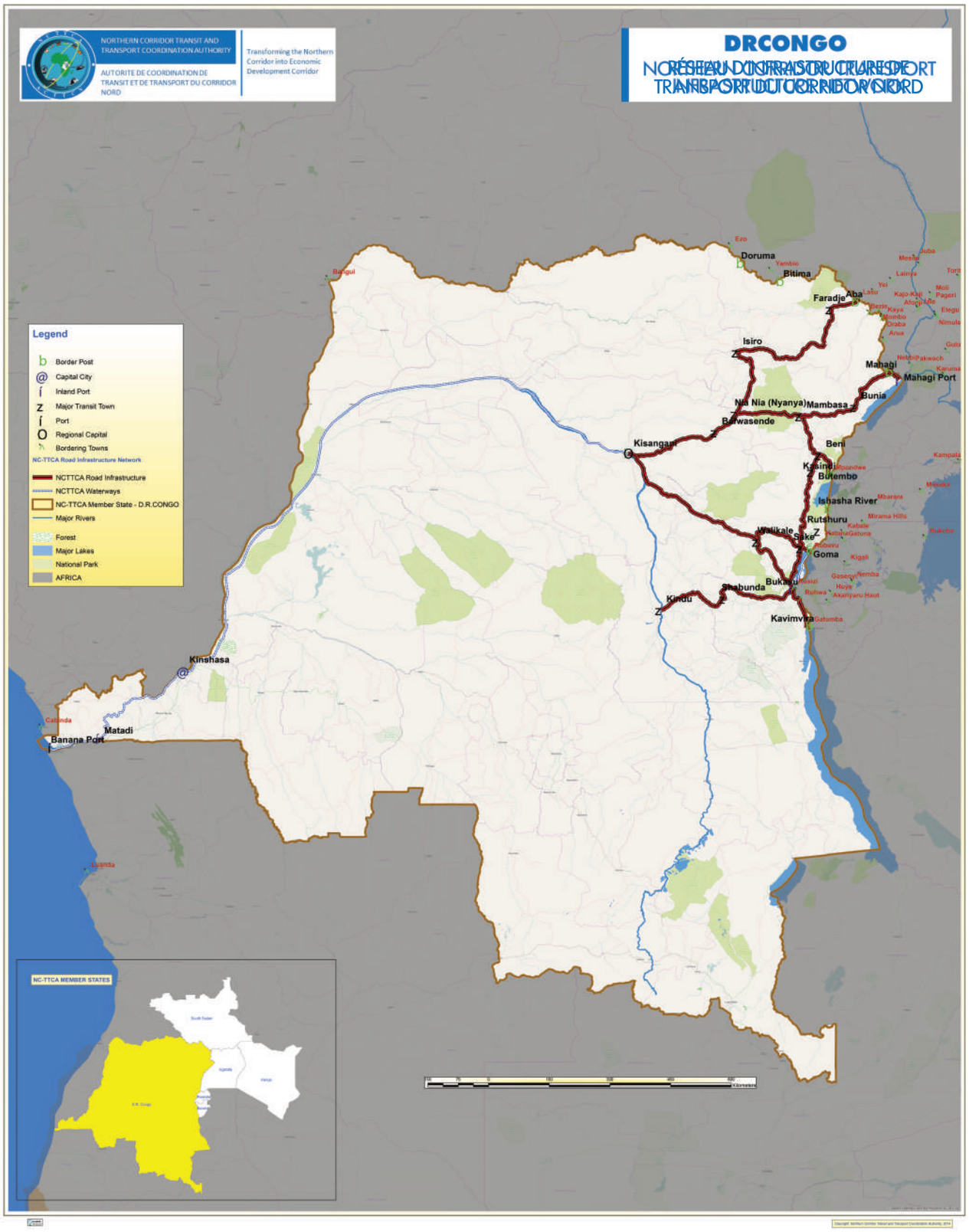
To be a seamless Transport Corridor with the most efficient trade and transport logistics chain in the Region.

Mission

To transform the Northern Corridor into an economic development corridor that offers internationally competitive transit transport services and promote regional integration.

2. République Démocratique du Congo

ITINERAIRE /ROUTE	Type de Chaussée	Longueur (Km)	Projection ou plan d'amélioration	Etat de route (Km)		
				Bon	Passable	Mauvais
Bukavu - kamanyola	Non bitumée	55	Amélioration	40	9	6
Kamanyola - Uvira- Kamvivira- Burundi border	Bitumée	96	Réhabilitation	60	31	5
Bukavu -Burhale - Lubile	Non bitumée	418	Réhabilitation	66	239	113
Lubile - Kalima - Mali- Kindu	Bitumée	153	Réhabilitation	36	117	
Mali - Lubutu	Non bitumée	318	Réhabilitation	264	54	
Lubutu - Kisangani	Bitumée	297	Réhabilitation		239	58
Kisangani - Niania - Komanda- Luna	Non bitumée	693	Amélioration	693		
Luna - Beni	Bitumée	60		60		
Beni - Kasindi	Non bitumée	80	Amélioration	50	30	
Komanda - Bunia- Mahagi - Goli (Ouganda)	Non bitumée	265	Réhabilitation	210	35	20
Niania - Isiro - Watsa - Aru	Non bitumée	743	Réhabilitation	184	325	234
Beni - Ndoluma	Non bitumée	180	Réhab/ Amélioration		180	
Ndolumai - Rutshuru - Goma	Bitumée	199	Réhabilitation	25	174	
Rutshuru - Bunagana	Non bitumée	27	Réhabilitation		27	
Rutshuru - Ishasha	Non bitumée	63	Réhabilitation	33	20	10



The Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority (NCTTCA) was established under the legal framework of the Northern Corridor Transit Agreement (NCTA) to co-ordinate the implementation of the Agreement and to carry out decisions and resolutions reached by policy organs of the Authority. The Agreement mandates NCTTCA to promote cooperative transport policies and foster an efficient and cost-effective transit transport system within the Corridor.

Vision

To be a seamless Transport Corridor with the most efficient trade and transport logistics chain in the Region.

Mission

To transform the Northern Corridor into an economic development corridor that offers internationally competitive transit transport services and promote regional integration.

3. Kenya

Section de route de	Section de routé à	Longueur (km)	Etat actuel of this link	Planifié / Projet actuel sur ce réseau	Etat actuel du projet
Mombasa	Mariakani	42	Bon	Conception du système deux fois deux voies de la route Mombasa-Mariakani	Travaux en cours
Mariakani	Voi	54	Bon	Réhabilitation de la route Maji ya Chumvi-Bachuma Gate	A la phase de mobilisation
Voi	MtitoAndei	109	Bon	Travaux de routine de maintenance du pont de la rivière Voi (A109)	En cours
Mtito Andei	Kibwezi	70	Bon	système deux fois deux voies	En cours
Kibwezi	Athi River			Conception du système deux fois deux voies de la bifurcation Athi River- Machakos	Conceptions en cours (80% finalisé)
Athi River	Nairobi			Construction d'une passerelle A104	Le pont est en grande partie complété
		14	Bon	Intersection du contournement sud à NUTRIP - A104 .JKIA – (de 7km, 6 voies de circulation) 5 échangeurs routiers associés, et	Conceptions en cours
		12	Bon	NUTRIP – Intersection du contournement sud- Intersection de la route James Gichuru (12km) y compris 5 échangeurs routiers et l'autoroute élevée (1.4km)	Conceptions en cours
				Construction d'un passerelle piéton A104	Le pont est en grande partie achevé
Nairobi	Mai Mahiu	26		Intersection de -NUTRIP - James Gichuru – Rironi (26 km desquels 6 voies passantes de 7km et 4 voies passantes de 19 km)	Conceptions en cours
Mai Mahiu	Naivasha	22	Bon	Etudes du système deux fois deux voies	Etudes en cours
Naivasha	Gilgil				En cours
Gilgil	Nakuru	48	Bon	Doublement de la route	
Nakuru	Mau Summit			3 échangeurs routiers sur A104, la sortie Nakuru – Njoro, la sortie Nakuru – Nyahururu, la sortie Mau Summit Kericho	Mobilisation des fonds en cours
Mau Summit	Eldoret	73		Réhabilitation de la route Timboroa-Eldoret	50km remises
Eldoret	Webuye	59		Réhabilitation de la route Eldoret-Webuye	Travail en cours
Webuye	Malaba			Construction du Poste frontier à arrêt unique à Malaba	Travail en cours

Eldoret	Lodwar		Passable	**Modernisation de la route pour lier le Kenya et Soudan du Sud en allégeant le transport de marchandises à partir du port de Mombasa vers le Soudan du Sud**	**A la recherche du financement de la Banque mondiale**
Mau Summit	Kericho	58		**Réhabilitation de la route Mau Summit - Kericho (B1/A1)**	Travaux achevés
Kericho	Kisumu	76		**Réhabilitation de la route Kericho - Nyamasaria (A1)**	**Travauxen cours**
		25		**Réhabilitation de la route Nyamasaria - Kisumu - Kisian (A1) y compris le contournement de Kisumu**	Achevé
Kisumu	Majengo		Assez bon	**Quelques problèmes lies à la terre**	
Maseno	Busia			**Construction d'une poste frontalière unique à Busia.**	**Travaux en cours**

The Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority (NCTTCA) was established under the legal framework of the Northern Corridor Transit Agreement (NCTA) to co-ordinate the implementation of the Agreement and to carry out decisions and resolutions reached by policy organs of the Authority. The Agreement mandates NCTTCA to promote cooperative transport policies and foster an efficient and cost-effective transit transport system within the Corridor.

Vision

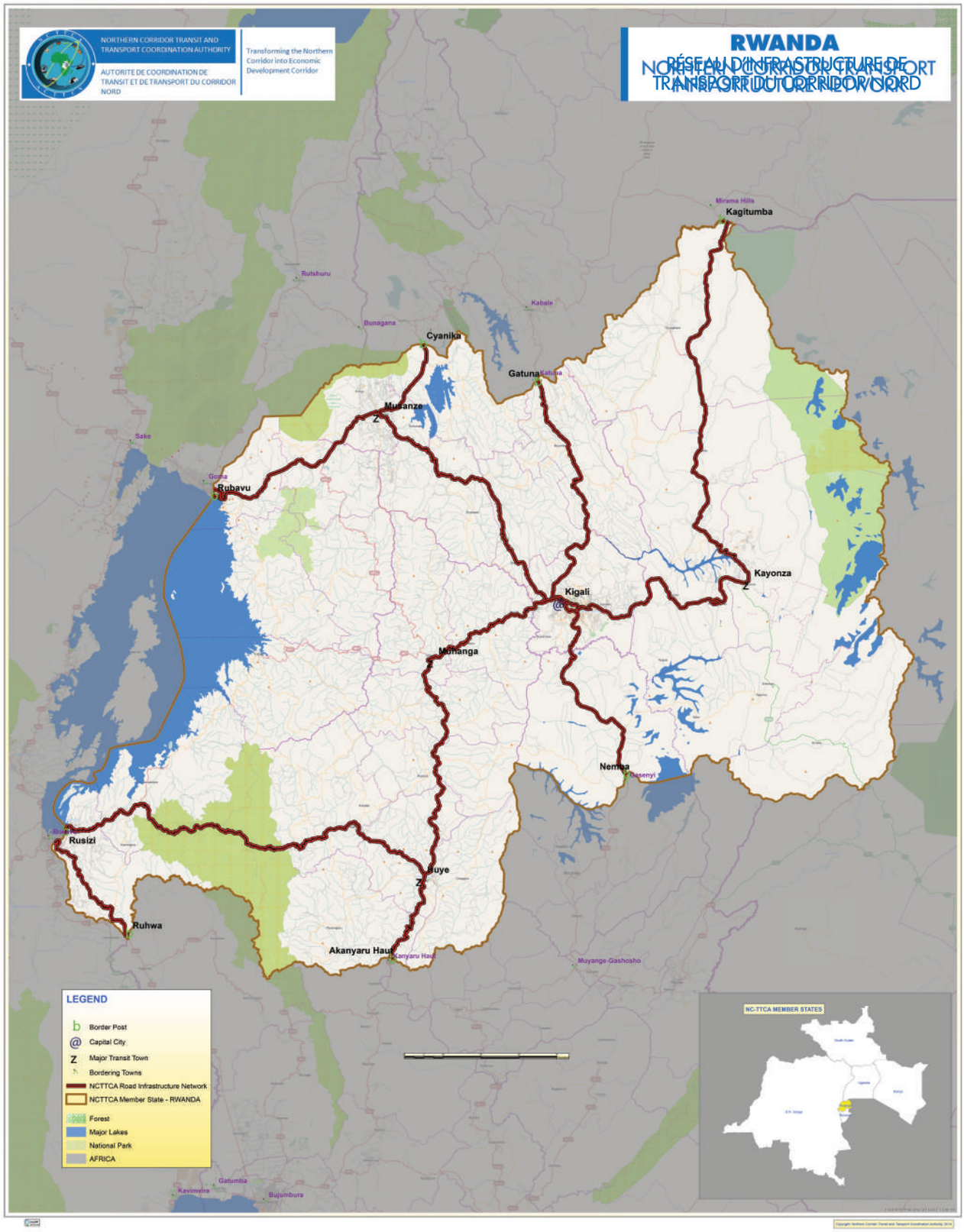
To be a seamless Transport Corridor with the most efficient trade and transport logistics chain in the Region.

Mission

To transform the Northern Corridor into an economic development corridor that offers internationally competitive transit transport services and promote regional integration.

4. Rwanda

Section de route de	Section de routé à	Longueur (km)	Etat actuel	Planifié / Projet actuel sur ce réseau	Etat actuel du projet
Kagitumba	Kayonza	116	Bon	Sous maintenance pluriannuelle/ maintenance récurrente	Sous période de garanti
Kayonza	Kigali	74.5	Bon	Sous maintenance pluriannuelle/ maintenance récurrente	En cours
Kigali	Nemba	61	Bon	Sous maintenance pluriannuelle/ maintenance récurrente	Le processus d'approvisionnement en cours
Cyanika	Musanze	25	Passable	Sous maintenance pluriannuelle/ maintenance récurrente	En cours
Musanze	Kigali	93	Bon	**Réhabilitation de la route**	Achevé
Musanze	Rubavu	59	Bon	Sous maintenance pluriannuelle/ maintenance récurrente	En cours
Kigali	Muhanga	47.5	Bon	Sous maintenance pluriannuelle/ maintenance récurrente	Le processus d'approvisionnement en cours
Muhanga	Huye	76.5	Bon	Sous maintenance pluriannuelle/ maintenance récurrente	Le processus d'approvisionnement en cours
Huye	Akanyaru Haut	33.5	Bon	Sous maintenance pluriannuelle/ maintenance récurrente	Le processus d'approvisionnement en cours
Huye	Rusizi 1 and 2	145	Bon	**Sous la réhabilitation**	**La réhabilitation faite en 4 lots. 2 Lots de 60Km sont achevés, 1 lot de 33Km en cours et 1Lot de 54Km a commencé en oct. 2015**
Rusizi 1 and 2	Ruhwa	45.8	Bon	Sous maintenance pluriannuelle/ maintenance récurrente	-



The Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority (NCTTCA) was established under the legal framework of the Northern Corridor Transit Agreement (NCTA) to co-ordinate the implementation of the Agreement and to carry out decisions and resolutions reached by policy organs of the Authority. The Agreement mandates NCTTCA to promote cooperative transport policies and foster an efficient and cost-effective transit transport system within the Corridor.

Vision

To be a seamless Transport Corridor with the most efficient trade and transport logistics chain in the Region.

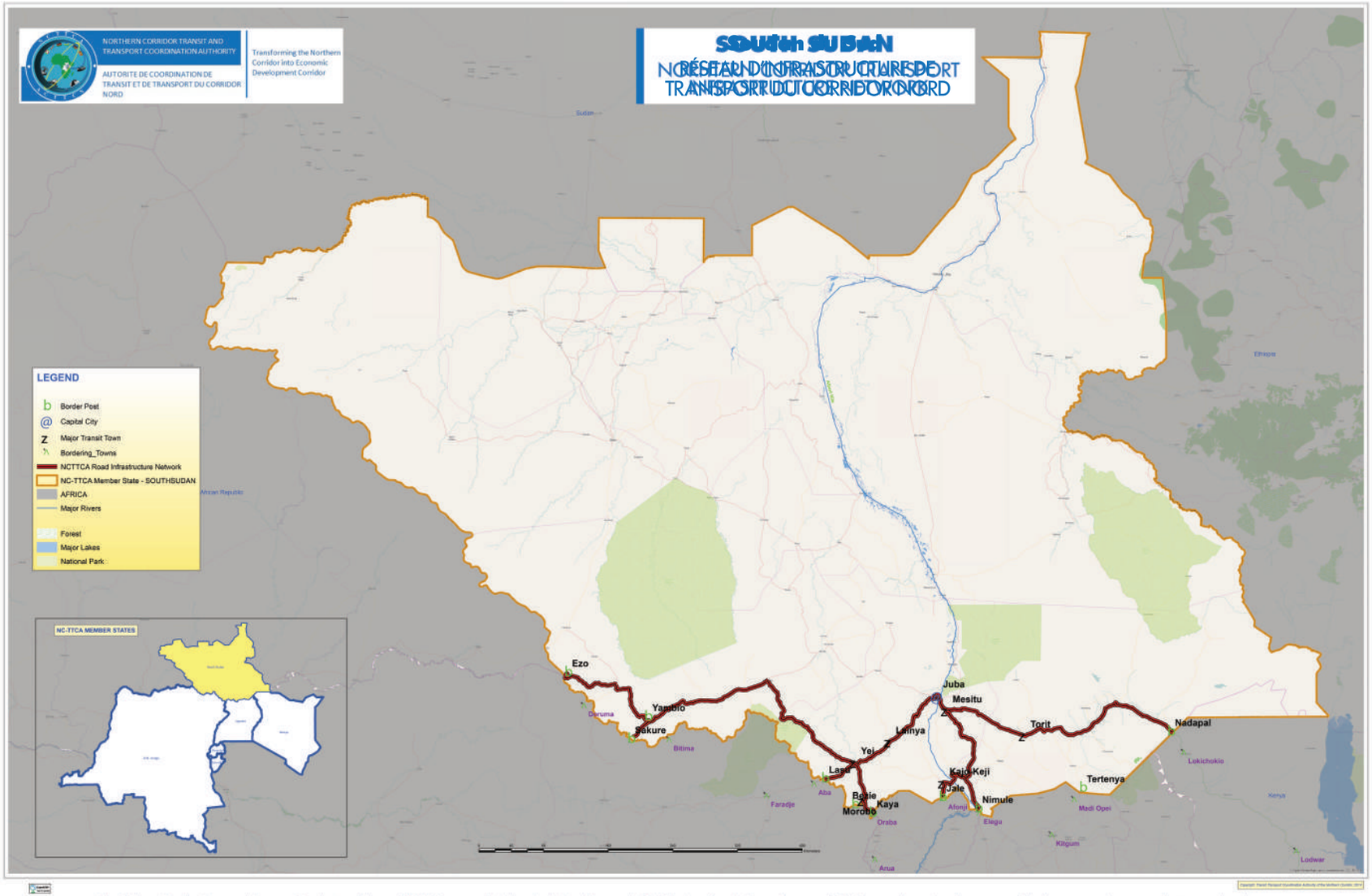
Mission

To transform the Northern Corridor into an economic development corridor that offers internationally competitive transit transport services and promote regional integration.

5. Soudan du Sud

Section de route de	Section de routé à	Longueur (km)	Planifié / Projet actuel sur ce réseau	Etat actuel du projet
Nimule	Kit	82	L'entretien courant des routes	Approvisionnement contractuel
Kit	Juba	110	Travaux d'entretien courant des	Approvisionnement contractuel
Juba	Mangala	67	Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Mangala	Bor	124	Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Bor	Mabior	423	Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Mabior	Mogok	175	Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Mogok	Malakal		Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Nadapal	Kapoeta	93	Amélioration des normes de la voie (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Kapoeta	Torit	137	Amélioration des normes de la voie (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Torit	NesituJct	105	Amélioration des normes de la voie (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Juba	Jambo	110	Amélioration des normes de la voie (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Jambo	Mundri	68	Amélioration des normes de la voie (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Mundri	Yeri	74	Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Yeri	Mvolo	44	Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Mvolo	Rumbek	118	Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Rumbek	Tonj	124	Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Tonj	Wau	99	Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Wau	Kuajok	61	Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)	Recherche de financement

Kuajok	Wunrok	145	Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Wunrok	AbyeiBdr		Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)	Recherche de financement
Tambura	Yambio	185	Amélioration des normes de la voie (double couche asphaltée))	**Dans le processus de contracter 3 Consultants pour FS, PED, DED**
Bentiu	Malakal		**Proposée**	
Aweil	Wau	170	**Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)**	Recherche de financement
Wau	Bo R. Post	106	**Amélioration des normes de la voie (double couche asphaltée)**	Etude de faisabilité et PED achevés
Bo R. Post	Tambura	150	**Amélioration des normes de la voie (double couche asphaltée)**	Etude de faisabilité et PED achevés
Tambura	South Yubo	38		
Bentiu	Leer	121	**Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)**	Recherche de financement
Leer	Rumbek	190	**Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)**	Recherche de financement
Maridi	Tore	102		
Tore	Yei	75		
Rumbek	Yirol	110	**Etude de faisabilité et PED achevés**	Recherche de financement
Yei	Kaya	76	**Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)**	Recherche de financement
Juba	Lainya	92	**Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)**	Recherche de financement
Lainya	Yei	57	**Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)**	Recherche de financement
Yei	New Lasu	46	**Priorisé pour l'amélioration de la norme des voies (double couche asphaltée)**	Recherche de financement
Yirol	Awerial	139	**Amélioration des normes de la voie (double couche asphaltée)**	**Etude de faisabilité et PED Complétées**
Awerial	Juba	150	**Amélioration des normes de la voie (double couche asphaltée**	**Etude de faisabilité et PED Complétées**
Yambio	Maridi	140	**Amélioration des normes de la**	**Processus d'approvisionnement des services d'un Consultant pour l'étude de faisabilité (FS), ESIA,**
Maridi	Mundri	105	**Amélioration des normes de la voie (double couche asphaltée)**	**Processus d'approvisionnement des services d'un Consultant pour l'étude de faisabilité (FS), ESIA, PED, DED,**



The Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority (NCTTCA) was established under the legal framework of the Northern Corridor Transit Agreement (NCTA) to co-ordinate the implementation of the Agreement and to carry out decisions and resolutions reached by policy organs of the Authority. The Agreement mandates NCTTCA to promote cooperative transport policies and foster an efficient and cost-effective transit transport system within the Corridor.

Vision

To be a seamless Transport Corridor with the most efficient trade and transport logistics chain in the Region.

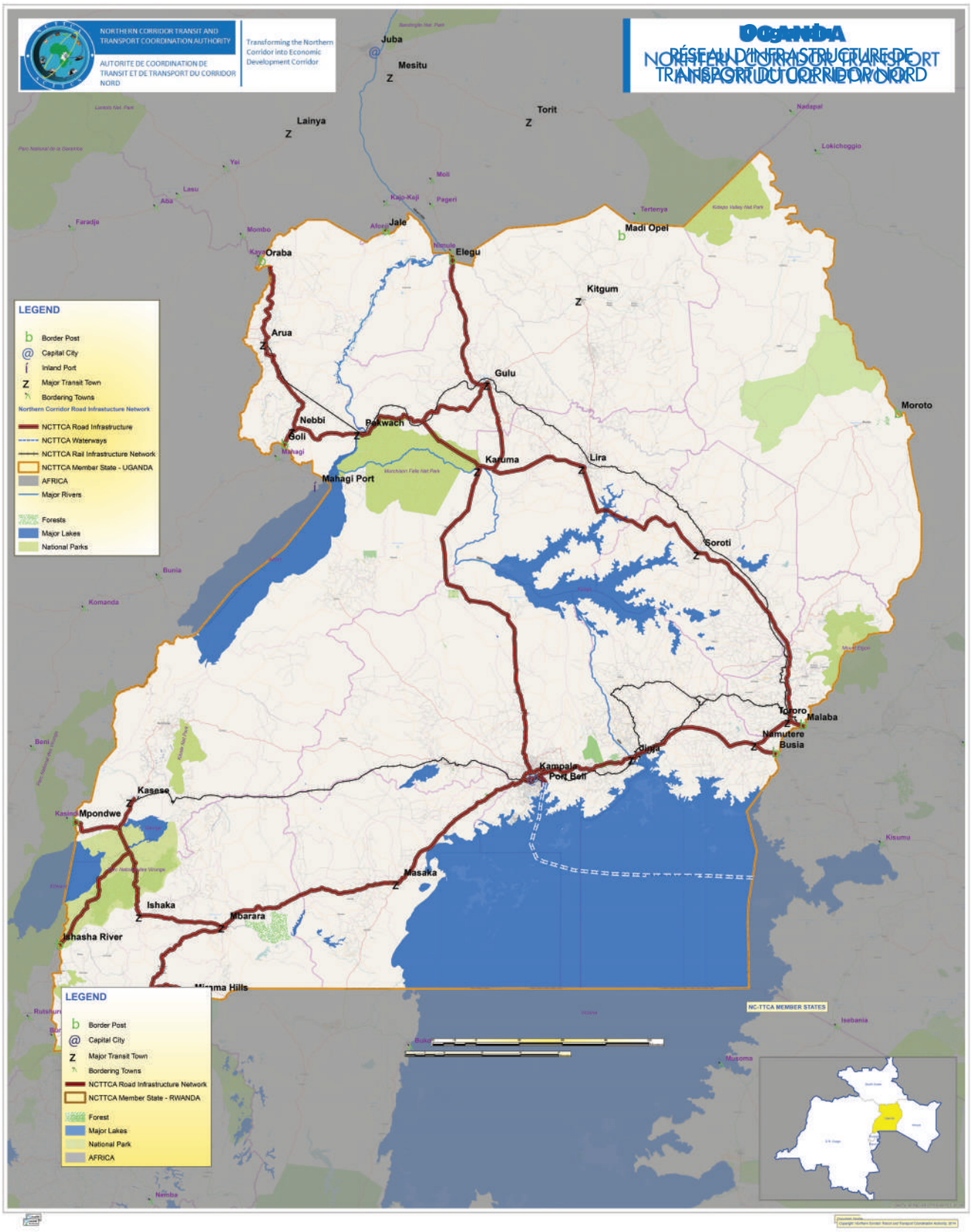
Mission

To transform the Northern Corridor into an economic development corridor that offers internationally competitive transit transport services and promote regional integration.

6. Ouganda

Section de route de	Section de routé à	Longueur (km)	Etat actuel of this link	Planifié / Projet actuel sur ce réseau	Etat actuel du projet
Malaba	Tororo				
Nakalama	Mbale	100	Goudronnée en état passable	Réhabilitation	
Mbale	Soroti	103	Goudronnée en état passable	Réhabilitation	97% de travaux achevés
Soroti	Lira	123	Goudronnée en bon état	Projet de OPRC	
Lira	Kamdini / Karuma	68	Goudronnée en état passable	Projet de OPRC	
Kamdini / Karuma	Gulu	65	Goudronnée en mauvais état	Réhabilitation en phases	11% de travaux finalisés
Gulu	Elegu	115	En cours d'améliaration pour être goudronnée		70% des travaux finalisés
Malaba / Busia	Bugiri	82	Bon	Aucun	Aucun projet en cours – les travaux de bitumage finalisés en mai 2014
Bugiri	Jinja	72	Bon		Pas de travaux en cours
Jinja	Mukono	52	Goudronnée en état passable	Réhabilitation en phases	81% de travaux finalisés
Mukono	Kampala	20	Goudronnée en mauvaise eta	Réhabilitation en phases	Délimitation des travaux finalisé projet de dossiers d'appel d'offres sous analyse
Kampala	Kampala	21	Goudronnée en bon état	Construction d'une voie supplémentaire pour le contournement du nord de Kampala	L'entrepreneur est entièrement mobilisé
Kampala	Kafu	166	Bon	Réhabilitation (couche asphaltée)	85% de travaux finalisés
Kafu	Kiryandongo	42	Mauvaise	Réhabilitation en phases	80% de travaux finalisés
Kampala	Luwero				
Kiryandong	Kamdini	58	Mauvaise	Réhabilitation en phases	12% de travaux finalisés
Karuma	Pakwach		Passable	Aucun plan d'intervention immédiate	
Pakwach	Nebbi	30	Goudronnée en mauvaise état	Réhabilitation en phases	En cours de mobilization de l'entrepreneur
Nebbi	Paida				

Nebbi	Arua	76	Goudronnée en état passable		
Nebbi	Goli	14	Route en gravier en mauvais état	Amélioration pour une Route à revêtement	
Goli	Arua				
Arua	Koboko	75	Goudronnée en bon état	Amélioration pour une Route à revêtement	Travaux majeurs complétés – le progrès est à 96%
Kampala	Masaka	114	Goudronnée en bon état	Aucun	
Masaka	Mbarara	149	Asphaltée en bon état	Aucun	
Mbarara	Ishaka (Bushenyi)	61	Asphaltéen état passable	Aucun	
Ishaka (Bushenyi)	Katunguru	55	Goudronnée en mauvaise état	Réhabilitation	L'approvisionnement d'entrepreneur des travaux en cours
Katunguru	Kikorongo	16	Goudronnée en état passable	Aucun	
Kikorongo	Mpondwe	38	Goudronnée en état passable	Aucun	
Katunguru	Ishasha River	87	Route en gravier en mauvais état	Route à reconstruire et à paver	L'approvisionnement d'un consultant pour la conception en cours
Mbarara	Ntungamo (Buteraniro) - incl. Mbarara By Pass	40	Mauvais état– inclue des sections goudronnées et non goudronnée e	Reconstruction/ Nouvelle route	20,6% de travaux finalisés
Mbarara (Buteraniro)	Ntungamo (Rwentobo)	59	Goudronnée e en bon état	Reconstruction achevée	Aucun
Ntungamo (Rwentobo)	Katuna	65	Goudronnée en bon état	Reconstruction	84% de travaux finalisés
Kabale	Katuna	22			
Kabale	Kisoro – Bunagana / Kyanika	110	Goudronnée en bon état	Aucun	
Kisoro - Bunagana/ Kyanika	Bunagana	22	Goudronnée en bon état	Renforcement des sections Kisoro - Bunagana et Kisoro- Kyanika en cours	Revêtement bitumineux



The Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority (NCTTCA) was established under the legal framework of the Northern Corridor Transit Agreement (NCTA) to co-ordinate the implementation of the Agreement and to carry out decisions and resolutions reached by policy organs of the Authority. The Agreement mandates NCTTCA to promote cooperative transport policies and foster an efficient and cost-effective transit transport system within the Corridor.

Vision

To be a seamless Transport Corridor with the most efficient trade and transport logistics chain in the Region.

Mission

To transform the Northern Corridor into an economic development corridor that offers internationally competitive transit transport services and promote regional integration.

P. O. Box 34068 - 80118 Mombasa, Kenya

Email: ttca@ttcanc.org

Phone: +254 41 4470734

Web www.ttcanc.org

Telefax: +254 41 4470735

@NorthernCoridor

NorthernCorridor

TRADE MARK EAST AFRICA

Growing Prosperity Through Trade

KENYA TRANSPORTERS ASSOCIATION KTA