RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD

10ème Edition | Mai 2017

Facilitation du commerce et du transport

TRANSPORT OBSERVATORY
RELIABLE NORTHERN CORRIDOR PERFORMANCE DATA

AUTORITE DE COORDINATION DE TRANSIT ET DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD

LES PARTENAIRES

TRADE MARK EAST AFRICA
Growing Prosperity Through Trade

KTA

PARTENAIRES AU DÉVELOPPEMENT

Embassy of Denmark
DANIDA | International Development Cooperation

FORMIN.FINLAND.FI
Ministry for Foreign Affairs of Finland

Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands

SWEDEN

UKaid
from the British people

Table des Matières

TABLE DES MATIÈRES		i
LISTE DES FIGURES		iii
LISTE DES TABLEAUX		v
ABBREVIATIONS		vi
AVANT PROPOS		viii
REMERCIEMENTS		ix
RESUME ANALYTIQUE		x
PREMIERE SECTION: INTRODUCTION		
1.1	Introduction	1
1.2	Indicateurs économique clés	2
1.3	Suivi de la performance du Corridor Nord	3
1.4	Méthodologie	5
1.5	Etat actuel de la mise en œuvre des recommandations antérieures depuis 2012	6
DEUXIEME SECTION: INDICATEURS DE VOLUME ET CAPACITE		
2.1	Débit total de marchandises au Port	10
2.2	Volume par pays de destination	12
2.3	Taux de conteneurisation	15
2.4	Capacité de transport par voie ferrée	17
TROISIEME SECTION: TARIFS ET COUTS DE TRANSPORT		
3.1	Coût de transport routier au Kenya	20
3.2	Tarifs du transport routier au Burundi	21
3.3	Tarifs de transport routier en RDC	22
3.4	Tarifs de transport routier au Rwanda	23
3.5	Tarifs de transport routier au Soudan du Sud	24
3.6	Tarifs de transport routier en Ouganda	24
QUATRIEME SECTION: PRODUCTIVITE ET EFFICACITE		
4.1	Temps de rotation des navires	27
4.2	Temps d'attente des navires avant accostage	28
4.3	Qualité de l'infrastructure de transport dans le réseau routier du Corridor Nord	29
a)	Etat des routes au Burundi	30
b)	Etat des routes en RDC	31
c)	Etat des routes au Kenya	32
d)	Etat du réseau routier au Rwanda	32

e)	Etat du réseau routier au Soudan du Sud	33
f)	Etat du réseau routier en Ouganda	34
4.4	Trafic aux ponts-bascules	35
4.5	Conformité du poid aux ponts-bascules	35
CINQUIEME SECTION: TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS		
5.1	Temps de séjour au Port de Mombasa	38
5.2	Temps de dédouanemet au Centre de Traitement des Documents	40
5.3	Temps pris au Guichet Unique de Mombasa	41
5.4	Retards après la mainlevée douanière	42
5.5	Temps de transit au Kenya	43
5.6	Temps de Transit au Burundi	46
5.7	Temps de transit en RDC	48
5.8	Temps de transit au Rwanda	48
5.8.1	Temps de séjour aux Magerwa au Rwanda	49
5.9	Temps de transit en Ouganda	50
SIXIEME SECTION: COMMERCE INTRA-REGIONAL		
6.1	Commerce entre le Burundi et les autres Etats membres du Corridor Nord	52
6.2	Commerce entre la RDC et les autres États membres du Corridor Nord	53
6.3	Commerce entre le Kenya et les autres États membres du Corridor Nord	54
6.4	Commerce entre le Rwanda et les autres États membres du Corridor Nord	57
6.5	Commerce entre le Soudan du Sud et les autres États membres du Corridor Nord	59
6.6	Commerce entre l'Ouganda et les autres États membres du Corridor Nord	60
SEPTIEME SECTION: RESULTATS DE L'ENQUÊTE GPS ET DE L'ENQUETE ROUTIERE		
7.1	Introduction	65
7.2	Méthodologie	65
7.3	Résultats de l'enquête GPS sur le temps de passage aux ponts-bascules et à la frontière	66
7.4	Arrêts des cargaisons le long du Corridor Nord	68
7.5	La prévalence des emplacements d'arrêt	70
HUITIEME SECTION: SÉCURITÉ ROUTIÈRE		
Décès sur base du type de véhicule		72
NEUVIEME SECTION: SUR BASE DU DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS		
9.1	RESUME	75
9.2	Recommandations	76

Liste des Figures

Figure 1: Nombre de visiteurs à l'Observatoire du Transport 4
Figure 2: Débit total de marchandises au Port ('000' (TPL) 10
Figure 3: Total des importations et exportations de janvier 2016 à mars 2017 11
Figure 4: Débit total des marchandises au port de Mombasa et au Port de Dar es Salam Port en 2016 11
Figure 5: Trafic de transit aux Ports de Mombasa et Dar es Salaam en 2015 et 2016 13
Figure 6: Variation du pourcentage des importations via le Port de Mombasa et le Port de Dar es Salam entre 2015 et 2016 14
Figure 7: Variation du pourcentage des exportations par le Port de Mombasa et par le Port de Dar es Salam entre 2015 et 2016 15
Figure 8: Marchandises conteneurisées et marchandises non conteneurisées au Port de Mombasa pour 2016/2017 16
Figure 9: Proportion du volume des marchandises transportées par voie ferrée' 18
Figure 10: Temps de rotation des navires conteneurisés 27
Figure 11: Comparaison du temps de rotation pour le Corridor Nord et le Corridor Central (2016) 28
Figure 12: Temps d'attente des navires avant accostage 29
Figure 13: Résumé de l'état du réseau routier dans le Corridor Nord 30
Figure 14: Etat des routes au Burundi 31
Figure 15: Etat des routes au en RDC 31
Figure 16: Etat du réseau routier au Rwanda 33
Figure 17: Etat des routes au Soudan du Sud 33
Figure 18: Etat des routes en Ouganda 34
Figure 19: Moyenne des camions pesés par jour aux ponts-bascules du Kenya 35
Figure 20: Le niveau de conformité à la limite de charge du véhicule aux ponts-bascules du Kenya 36
Figure 21: Le temps de séjour des marchandises conteneurisées au port, d'octobre 2016 à mars 2017 39
Figure 22: Comparaison du Temps de séjour entre le Corridor Nord et le Corridor central (2016) 39
Figure 23: Temps de séjour des marchandises conteneurisées au port de Mombasa (2015, 2016) 40
Figure 24: Temps pris au Centre de Traitement des Documents 41
Figure 25: Temps pris au Guichet Unique 41
Figure 26: Comparaison du Temps pris au guichet unique pour le Corridor central et le Corridor Nord (2016) 42
Figure 27: Retards après la mainlevée douanière 43
Figure 28: Tendances du temps de transit routier de Mombasa vers diverses destinations novembre 2016 - mars 2017 44
Figure 29: Temps de transit de Mombasa à Nairobi en utilisant le RECTS 44
Figure 30: Temps de transit de Mombasa à Malaba (en heures) 45
Figure 31: Temps de transit de Mombasa à Busia 45
Figure 32: Temps de transit de Kanyaru-Haut à Bujumbura, Kayanza et Gatumba 47
Figure 33: Temps de transit de Gasenyi à Bujumbura et Kayanza (en heures) 47

Figure 34: Temps de transit au Rwanda 48

Figure 35: Temps de séjour à Magerwa de Gatuna – Corridor Nord en heures 49

Figure 36: Temps de séjour au Magerwa en heure pour tout le trafic 49

Figure 37: Temps de transit en Ouganda en utilisant le Système Electronique de Suivi des Cargaisons 50

Figure 38: Part des Exportations du Kenya 55

Figure 39: Part des Importations du Kenya 55

Figure 40: Part des Importations et Exportations du Rwanda 59

Figure 41: Part Importations et Exportations de l'Ouganda 62

Figure 42: Moyenne du temps de passage stations de pesage des ponts-bascules (Octobre 2015 à Mars 2017) 67

Figure 43: Moyenne de temps de traversée de la frontière de Malaba (Novembre 2016 à Mars 2017). 68

Figure 44: Raisons de l'arrêt pour une cargaison sortante 68

Figure 45: Raisons de l'arrêt pour une cargaison entrante 69

Figure 46: Répartition des décès basés sur le type de véhicule qui en est la cause 72

Figure 47: Répartition des décès basés sur le temps 73

Liste des tableaux

TABLEAU 1: Indicateurs économiques clés 2
TABLEAU 2: Trafic en transit en TPL 12
TABLEAU 3: Exportations et Importations via le Port de Mombasa et le Port de Dar es Salaam 13
TABLEAU 4: Moyenne des locomotives en activité 18
TABLEAU 5: Nombre de wagons disponibles 18
TABLEAU 6: Tarifs de transport vers différentes destinations 20
TABLEAU 7: Tarifs et voyages aller-retour au Burundi 21
TABLEAU 8: Tarifs de transport en RDC 22
TABLEAU 9: Moyenne des voyages aller-retour faits vers les destinations suivantes en un mois 22
TABLEAU 10: Tarifs de transport vers différentes destinations 23
TABLEAU 11: Nombre de voyages aller-retour faits vers les destinations suivantes par mois 23
TABLEAU 12: Tarifs de transport routier par destination 24
TABLEAU 13: Tarifs de transport routier par destination 24
TABLEAU 14: Nombre de voyages aller-retour 25
TABLEAU 15: Etat du réseau routier au Kenya 32
TABLEAU 16: Résumé du commerce formel au Burundi 52
TABLEAU 17: Résumé du commerce formel 54
TABLEAU 18: Résumé des exportations formelles de Janvier 2016 à Février 2017 56
TABLEAU 19: Re-exportations 57
TABLEAU 20: Resumé de la période Oct 2016 à Fév 2017 (avec tous les pays qui font du commerce avec le Kenya) 57
TABLEAU 21: Résumé des exportations et des importations formelles. Janvier 2016 à Mars 2017 58
TABLEAU 22: Commerce informel au Rwanda 59
TABLEAU 23: Résumé des Exportations et Importations formelles, Soudan du Sud 60
TABLEAU 24: Commerce formel intra-régional de l'Ouganda 61
TABLEAU 25: Commerce informel en Ouganda 63
TABLEAU 26:Échantillonnage et distribution 66
TABLEAU 28: Prévalence des emplacements d'arrêt 70
TABLEAU 29: Décès sur le Corridor Nord – octobre 2016 à mars 2017 73

ABBREVIATIONS

ACPLRWA	Association de Conducteurs de Camions sur Longue Distance du Rwanda
ACTTCN	Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord
ATTCN	Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord
ASYCUDA-SYDONIA	Système Automatisé des données douanières
BI	Burundi
CCTTFA	Agence de Facilitation de Transport de Transit du Corridor Central
CFS	Station de Dépôt des Conteneurs
DGDA	Direction Générale Des Douanes Et Accises
DRC	République Démocratique du Congo
DWT	La tonne métrique
ECTS	Système Electronique de Surveillance des Marchandises
FEC	Fédération des Entreprises du Congo
PIB	Produit Domestique Brut
GPS	Système de Localisation Mondial (Global Positioning System)
HSWIM	Pesage Routier Dynamique à Grande Vitesse
IABT	Association Internationale des Transporteurs du Burundi
ICD	Dépôt Intérieur des Conteneurs
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
IRI	Indice International de Rugosité
KE	Kenya
KeNHA	Autorité des Routes Nationales du Kenya
Km	Kilomètre
KPA	Office des Ports du Kenya
KPC	Office en charge des Oléoducs du Kenya
KRA	Office des Recettes du Kenya
KTA	Association des Transporteurs du Kenya
LPI	Indice de Performance de la Logistique
KWATOS	Système des Opérations Automatisées du Terminal de Kilindini
MAGERWA	Magasins Généraux du Rwanda
CN	Corridor Nord
OBR	Office Burundais des Recettes
OCC	Office Congolais de Contrôle
ODR	Office Des Routes
OGEFREM	Office de Gestion Du Fret Multimodal
PFAU	Poste Frontière à Arrêt Unique
RECTS	Système Electronique Régional de Surveillance des Marchandises
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
SGR	Chemin de Fer à Ecartement Standard
SSFEBA	Fédération des Employeurs et des Association des Affaires du Soudan du Sud
TEUs (EVP)	Equivalent vingt pieds
TDU	Territoire Douanier Unique
TMEA	Trade Mark East Africa
TO	Observatoire de Transport
TOP	Portail en ligne de l'Observatoire de Transport
UFFA	Association des Transitaires de l'Ouganda
UG	Ouganda
UNRA	Autorité des Routes Nationales de l'Ouganda
URA	Office des Recettes de l'Ouganda
URC	Compagnie de Chemin de fer de l'Ouganda
WEO	Perspectives de l'économie mondiale

AVANT PROPOS

Le Secrétariat de l'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) est heureux de présenter le 10ème rapport semestriel de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord. Ce rapport fait suite à la 9ème édition du même rapport et présente la performance cumulative de tous les indicateurs suivis par l'Observatoire, à partir du mois d'octobre 2016 à mars 2017. Elle souligne les résultats et les conclusions de l'analyse des données recueillies sur les indicateurs clés qui influent sur la facilitation des échanges et de transport.

Ce rapport, en outre, identifie les principaux goulets d'étranglement qui se trouvent le long du Corridor Nord et recommande des moyens de les aborder afin d'améliorer la pratique des affaires dans la région. Actuellement, il fait rapport sur plus de 31 indicateurs clés de performance. Il y a eu une grande amélioration en termes de mise en œuvre des recommandations depuis la création de l'Observatoire de Transport. Ce rapport a identifié les améliorations apportées au cours des dernières années, telles que la réduction du temps de séjour au port, du temps de transit, du temps de passage de la frontière et de traversée des ponts-bascules, ainsi que l'amélioration de la qualité des infrastructures de transport. En outre, le rapport apprécie l'augmentation du débit de fret au port de Mombasa au cours des années.

Afin d'améliorer l'expérience des utilisateurs en ligne, le Secrétariat a développé le Système d'Information Géographique (SIG) pour fournir une présentation géographique du réseau du Corridor et des indicateurs de performance sur une carte numérique. Avec ces améliorations, de plus en plus de personnes s'intéressent à l'Observatoire de Transport.

Bien que le rapport présente une amélioration dans la plupart des secteurs, plusieurs domaines préoccupants continuent d'entraver la chaîne logistique du corridor, ce qui entraîne un ralentissement de la performance globale. Les parties prenantes sont donc appelées à mettre en œuvre divers plans d'action et réformes visant à stimuler à la fois la performance et les mécanismes de suivi pour un transport efficace et la chaîne entière de logistique.

Enfin, je souhaite féliciter et rendre hommage à toutes les parties prenantes qui ont fourni des données et des informations pour permettre la production du 10 eme rapport de 'Observatoire des Transports du Corridor Nord. Je voudrai aussi exprimer mon appréciation pour l'engagement des gouvernements des États membres à offrir un environnement propice à la facilitation du commerce et du transport et, saisis cette opportunité pour inviter tous les partenaires de bien vouloir appuyer 'actualisation du programme repris dans l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord. L'Avenir ne peut qu' être plus brillant.

Fred TUMWEBAZE

Secrétaire Exécutif a.i

REMERCIEMENTS

'L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) voudrait exprimer sa profonde reconnaissance au Conseil des Ministres des États membres du Corridor Nord pour son soutien continu au travail de l'Observatoire de Transport. Une profonde appréciation s'adresse également au Comité Exécutif, aux différents Comités Techniques Spécialisés de l'ACTTCN, au Comité des Parties Prenantes ainsi qu'aux experts impliqués dans la rédaction et la validation du 10ème rapport de la performance de l'Observatoire de Transport. Ces précieux acteurs ont eu un impact positif sur la mise en œuvre de cette initiative clé pour le Corridor, depuis la collecte des données jusqu'à la diffusion des résultats ainsi que la formulation de décisions et de politiques éclairées.

Des remerciements particuliers vont à Trade Mark East Africa (TMEA) pour son soutien continu dans le financement des activités de l'Observatoire de Transport.

Etant donné que la réussite de la rédaction du rapport dépend principalement des données, le Secrétariat souhaite remercier sincèrement toutes les Parties Prenantes pour leur engagement à fournir les données requises.

Nous souhaitons également remercier les experts de l'ACTTCN, KTA et TMEA, ainsi que les Consultants qui ont continué à travailler sans relâche pour contribuer au succès de cette activité. Enfin, nos chaleureux remerciements s'adressent à tout un chacun pour les contributions précieuses pour appuyer le développement de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord.

Le Secrétariat de l'ACTTCN

RESUME ANALYTIQUE

Le réseau de transport du Corridor Nord relie le port maritime de Mombasa au du Kenya- le principal point d'entrée et de sortie, à la région vers l'Ouganda, Rwanda, RDC, Burundi et le Soudan du Sud. De ce fait, le fonctionnement efficace du port est un pilier essentiel dans l'amélioration de la circulation des marchandises et la stimulation de la compétitivité de la région. Dans les faits, la Charte de la Communauté du Port de Mombasa, pleinement conscient de ce fait, a identifié un ensemble d'indicateurs clés qui sont suivis régulièrement pour évaluer les progrès atteint dans l'efficacité.

L'Observatoire de Transport du Corridor du Nord est un outil de suivi de la performance du corridor avec une plate-forme en ligne qui fait le suivi chaque année de plus de 31 indicateurs de performance. L'actuel rapport est la 10ème édition du Rapport de l'Observatoire de Transport. Les indicateurs suivis se rapportent au Volume et Capacité, Taux et Coûts de Transport, Temps de Transit et Retards et à l'Efficacité et Productivité.

La performance du Corridor est mesurée à partir d'une gamme d'indicateurs dont les données proviennent de sources multiples. Les principales sources qui alimentent fournissent les données de l'Observatoire de Transport comprennent: les données électroniques des systèmes d'affaires des parties prenantes; Enquêtes par système de positionnement global (GPS); les enquêtes sur le transport routier et les données secondaires provenant de rapports et de politiques existants. Les données tant qualitatives que quantitatives sont ensuite traitées et analysées pour produire le rapport de l'Observatoire de Transport.

Le Port de Mombasa a manutentionné de plus en plus de marchandises au fil des années, le débit de marchandises est passé de 26,73 millions de tonnes en 2015 à 27,36 millions de tonnes en 2016. En effet, le Port de Mombasa est le plus achalandé et constitue le principal point d'entrée de l'Afrique orientale et centrale desservant un vaste arrière-pays. Les rénovations des infrastructures qui sont en cours ainsi que des améliorations au Port de Mombasa ont porté des résultats significatifs, car le temps de séjour des marchandises a chuté passant d'une moyenne de 6,5 jours en 2011 à moins de trois jours (70 heures) en mars 2017. Le temps moyen de séjour des marchandises conteneurisées atteint en mars 2017 a dépassé l'objectif fixé de 72 heures. Le temps pris pour le dédouanement au centre de traitement des documents a diminué, passant de 2,42 heures en avril 2016 à 1,91 heures en mars 2017.

Le temps d'attente des navires avant accostage, était aux alentours de 10 heures de mars 2016 à mars 2017. Cependant, le temps moyen d'attente des navires pour cette période était d'environ 10 heures. Pour le temps pris au Guichet Unique de Mombasa, il y a eu une diminution significative, partant de 51 heures en avril 2016 pour passer à 39 heures en mars 2017. Il y a eu une légère augmentation de 75,3 heures en mars 2016 à 78,4 heures en mars 2017, ce qui est au-delà de l'objectif fixé de 72 heures pour le temps de rotation des navires. Une autre conclusion essentielle est que le volume de marchandises transporté par voie ferrée a diminué de 10 pour cent pour le secteur local et de 32 pour cent pour les marchandises en transit lorsqu'on compare la performance de l'année 2015 et 2016.

La conformité au pont-bascule s'est améliorée avec une performance constante des niveaux de conformité qui est de plus de 90% de performance pour les ponts-bascules au Kenya, à l'exception du pont-bascule de Busia dont le niveau de conformité était stable à une moyenne de 77% au cours de la période considérée.

La fréquence des arrêts effectués par les conducteurs le long du corridor a révélé qu'ils étaient occasionnés principalement par de repos ou de repas par les conducteurs et pour des raisons personnelles, ce qui représentait les pourcentages les plus élevés respectivement de 22,1% et 16,9% pour tous les arrêts. Les arrêts aux ponts-bascules ont représenté 13,4%, les contrôles de police ont compté pour 11,6% et les procédures aux postes frontières étaient de 10,4% parmi les principales raisons des arrêts le long du Corridor Nord.

L'Observatoire de Transport a commencé à faire le suivi des indicateurs sur la sécurité routière. Il est évident que les causes associées à des erreurs humaines qui incluent le dépassement inadéquat, l'excès de vitesse, des erreurs de jugement et des dérives, représentent 85% des causes des accidents de la route.

Nous croyons que ces informations aideront nos Parties Prenantes à prendre des décisions éclairées et à permettre aux décideurs d'identifier les goulets d'étranglement qui doivent être résolus pour améliorer la facilitation du commerce et du transport le long du Corridor Nord.

PREMIERE SECTION: INTRODUCTION

INTRODUCTION

1.1 Introduction

L'Autorité de Coordination du Transit et du Transport du Corridor Nord (ACTTCN) a la mission d'assurer l'élimination des obstacles au bon flux du commerce et des services le long du Corridor Nord en vue d'assurer un transit fluide et rentable des marchandises le long du corridor. Le corridor relie les pays enclavés du Burundi, Rwanda, République Démocratique du Congo (RDC), Soudan du Sud et l'Ouganda au port maritime de Mombasa au Kenya. La compétitivité dépend de l'identification et l'élimination des obstacles au commerce et au transport en vue de réduire les coûts du transport des marchandises et le temps de transit, étant donné que les coûts et le temps au port constituent la majeure partie du total des coûts associés avec la chaîne.

En effet, le Port de Mombasa est le plus utilisé et constitue le principal point d'entrée de l'Afrique Centrale et l'Afrique de l'Est desservant ainsi un vaste espace d'arrière pays d'environ 204 millions de population (UNDP 2016). Néanmoins, le Port de Mombasa fait encore face à une compétition croissante d'autres ports notamment les ports de Dar es Salaam et de Djibouti en vue de servir les pays voisins enclavés et en croissance rapide. Une exploitation efficace du port se veut un pilier clé pour l'amélioration du mouvement des marchandises. Ainsi, le fait d'assurer un minimum de congestion, un temps réduit et un coût minimum, améliore l'efficacité du port et augmente considérablement les volumes du commerce.

Actuellement, on dénombre 33 compagnies maritimes qui font escale au Port de Mombasa qui assurent la connexion de plus de 80 ports maritimes dans le monde et manutentionnent plus d'un million de tonnes par an depuis 2014.

"Le Port de Mombasa a connu une croissance continue du mouvement des conteneurs et du volume global des marchandises. Pendant les trois dernières années, le Port a manutentionné plus d'un million de tonnes par an, permettant ainsi à Mombasa de se classer parmi les ports à conteneurs les plus importants au monde. En 2016, le port a manutentionné 1.091 million de tonnes et la capacité totale des marchandises a augmenté de 2,4%, pour la meilleure performance de 27,36 million de tonnes, dans un contexte d'une croissance lente que prévue tant au niveau mondial que régional."

L'analyse présentée dans ce rapport donne une image claire sur 31 indicateurs clés de performance relative au volume et capacité, le temps de transit et les retards, les tarifs et coûts, l'efficacité et la productivité, le commerce intra-commercial et la sécurité routière pour une période allant d'Octobre 2016 à Mars 2017. Néanmoins, des informations précédentes pour les périodes précédentes ont aussi été incluses pour des fins de comparaison. Les catégories et définitions des indicateurs se trouvent à l'annexe 1.

1.2 Indicateurs Economiques clés

Le commerce est un facteur important dans la croissance économique d'un pays, le développement national et la diplomatie économique. Les indicateurs économiques permettent une analyse de la performance économique et des prévisions d'une performance future. En termes de croissance et de développement, c'est par le commerce qu'un pays peut créer un emploi profitable, augmenter le revenu national et promouvoir l'innovation technologique qui va améliorer l'efficacité dans la production des biens et services. Ainsi, le fait de promouvoir les exportations dans la région et au-delà, ouvrir l'accès au marché, augmenter le flux des capitaux dans le pays, renforcer les communautés économiques régionales, et promouvoir un commerce loyal et établir des accords pour un commerce bilatéral, régional et multilatéral équitable, va améliorer les intérêts commerciaux du pays.

Le tableau ci-après présente les indicateurs économiques clés et des projections pour les Etats Membres du Corridor Nord. L'analyse de ces indicateurs tels que la population, le Produit Intérieur Brut (PIB), facilite le commerce et le volume des importations et exportations des biens et services. Elle cadre également les tendances régionales de l'économie et le progrès en vue d'une amélioration des vies et la réalisation d'un développement durable.

Tableau 1: Indicateurs économiques clés

	Projections de la Population (000)		Croissance du PIB (%)			Facilitation des affaires
	2017	2022	2016	2017	2022	2017
Burundi	9.879	11.123	-0,5	0,001	0,5	157
RDC	86.654	100.456	2,4	2,8	4,9	184
Kenya	46.729	53.519	6,0	5,3	6,5	92
Rwanda	11.825	13.372	5,9	6,1	7,5	56
Sud Soudan	13.137	16.846	-13,8	-3,5	3,9	186
Ouganda	42.319	49.059	4,7	5,0	8,1	115

Source: Base des données de la Perspectives de l'économie mondiale (WEO), 2016: Le WEO est publié en Avril et Septembre/ Octobre de chaque année.

Selon les estimations de la base des données du " Perspectives de l'économie mondiale ", il est prévu que la population des Etats Membres en général augmentera passant d'environ 210 million en 2017 à 244 million en 2022. Certainement, tous les pays ne sont pas peuplés de la même manière et ceci pourrait être lié à la densité et la démographie d'un pays. La RDC connaît la démographie la plus élevée suivie par le Kenya et l'Ouganda qui totalisent 50% de la RDC alors que le Burundi est le moins peuplé de tous. Le taux moyen de croissance de la population dans la région est d'environ 2,4%. La croissance de la population prédit une vaste expansion du marché qui est porteur du commerce des Etats membres.

Les données sur le PIB des six Etats membres ont connu une variation pendant l'année 2016 suite à une série de facteurs. Les taux négatifs de croissance du PIB pour le Burundi et le Soudan du Sud en 2016 étaient essentiellement dus aux tensions politiques qui ont continué à perturber l'activité économique.

En 2016, il était prévu que l'Ouganda, Kenya et le Rwanda allaient avoir une croissance économique annuelle positive d'entre 5 et 7%, suggérant ainsi une région économique en expansion balisée par une démographie croissante. Les économies projetées ont progressivement recouvré pour enregistrer une croissance impressionnante malgré les défis divers.

Au Kenya, la croissance est attribuée à une performance améliorée principalement dans les secteurs suivants: l'hôtellerie; le transport et la logistique; l'information et la Communication; la vente de gros et de détails. Selon le WEO, l'économie Kényane pourrait connaître une expansion de 5,3% en 2017.

Les économies sont classées selon leur facilité d'affaires, de 1–190 par la Banque Mondiale. La facilité des affaires considère l'environnement règlementaire pour apprécier à quel degré il bloque ou favorise la conduite des affaires,

du démarrage et paiement des impôts à l'enregistrement de la propriété et le commerce transfrontalier. La place du Burundi par rapport à la facilité des affaires était de 157 et l'Ouganda occupait la 115è place. Les places du Soudan du Sud et de la RDC étaient plus reculées, respectivement 186 et 184, sur un total de 190 pays ; ce qui inspire que plus de réformes règlementaires sont nécessaires pour réaliser les places recherchées et ainsi faciliter le commerce transfrontalier. Par rapport aux autres Etats membres, la classification du Rwanda est la meilleure avec sa 56è place. La place du Kenya dans la classification de la Banque Mondiale sur base de la facilité des affaires passe de 129 en 2015 à 108 en 2016 et plus tard à 92 en 2017.

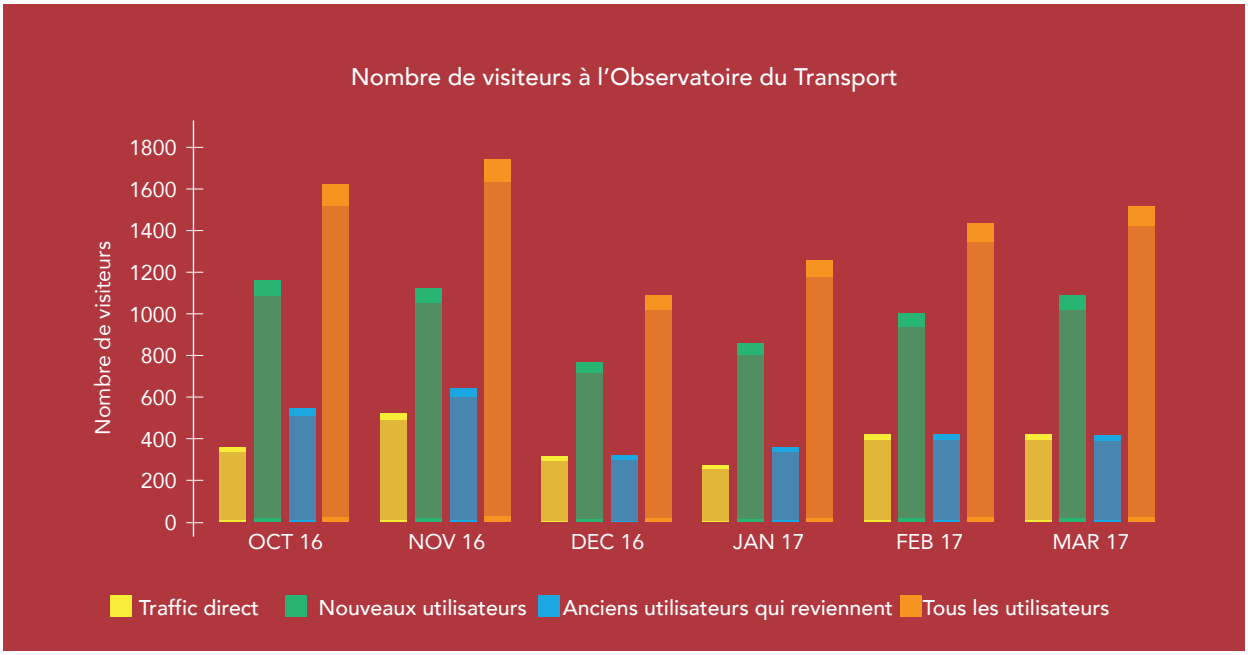
"Toutefois, les défis comme les pratiques de la corruption ont constitué un obstacle à la prestation efficace et efficiente des services à la clientele. Il est ainsi nécessaire de renforcer et combiner les efforts dans ce domaine visant à améliorer les procédures adminstratives et ainsi répondre aux attentes du client."

1.3 Suivi de la performance du Corridor Nord

L'ACTTCN utilise des outils variés pour évaluer la performance du corridor dans le contexte de sa mission de facilitation du commerce et du transport. Parmi les outils utilisés pour l'évaluation, on distingue notamment; l'Observatoire de Transport, le Tableau de Bord de la performance et les enquêtes des Parties prenantes sur la logistique du transport. Par ces outils d'évaluation, le secrétariat de l'ACTTCN est capable d'identifier la performance du corridor et ainsi fournir aux Parties prenantes des recommandations objectives, basées sur des preuves, en rapport avec les politiques à adopter. Le Tableau de Bord est utilisé pour l'évaluation de la mise en œuvre de la Charte de la Communauté du Port qui engage diverses Parties prenantes, à la fois publiques et privées pour augmenter l'efficacité du Port de Mombasa et le long de la chaîne logistique de transport au Kenya, sur base hebdomadaire et mensuelle.

Le Secrétariat a enregistré une augmentation de l'utilisation de l'Observatoire de Transport par les Parties prenantes. Pour la période de Janvier 2015 à Mars 2017, le portail en ligne avait un total de 41.816 visites en ligne de l'Observatoire du Transport. Sur le nombre total de visites, 54% étaient constitués de nouvelles visites, alors que 26% étaient des d'anciens usagers qui revisitaient. Durant la même période, la plupart des visites au portail en ligne se faisaient par des moteurs de recherche et des sites de référencement (80%) alors que 20% étaient des visites par accès direct au site web de l'Observatoire de Transport (OT). Le tableau ci-après indique également que le nombre de visites à l'Observatoire a connu une augmentation par rapport à 2015 et 2016 passant ainsi respectivement de 18.552 visites à 19.021 visites. Ces résultats aident les utilisateurs à acquérir des informations et des données pour plusieurs raisons comme la recherche, la prise de décision, la formulation des politiques et l'acquisition des données.

Figure 1: Nombre de visiteurs à l'Observatoire du Transport



Source: Observatoire de Transport du Corridor Nord, Septembre 2016

Tableau 2: Tendance dans le nombre des visiteurs de l'Observatoire de Transport

Month	Trafic direct		Nouveaux utilisateurs		Anciens utilisateurs qui reviennent		Tous les utilisateurs	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Janv	220	326	816	971	343	398	1.159	1.369
Fév	465	428	990	948	581	521	1.571	1.469
Mar	546	460	1.414	1.097	690	604	2.104	1.701
Avr	336	358	1.139	1.235	502	521	1.641	1.756
Mai	649	487	1.125	1.359	767	535	1.892	1.894
Juin	478	411	1.100	1.336	691	516	1.791	1.852
Juil	359	455	962	1.015	570	515	1.532	1.530
Août	364	361	954	1.090	448	469	1.402	1.559
Sept	405	340	875	899	471	440	1.346	1.339
Oct	363	410	1.016	1.149	436	493	1.452	1.642
Nov	287	535	859	1.125	482	652	1.341	1.777
Déc	341	321	946	787	375	346	1.321	1.133
Total	4.813	4.892	12.196	13.011	6.356	6.010	18.552	19.021

Source: Observatoire de Transport du Corridor Nord, Septembre 2016

Grâce à la rétroaction et l'identification régulière de l'utilisation des portails en ligne, le Secrétariat du Corridor Nord est capable de comprendre les besoins et les raisons qui poussent les Parties prenantes à visiter le portail. En plus, l'ACTTCN engage la Communauté Portuaire dans le cadre des mesures de renforcer les efforts visant à améliorer l'efficacité des opérations du corridor. Les données sur le programme du transport écologique, les stations d'arrêts et repos vont faire à ce que les indicateurs augmentent à partir des 31 indicateurs actuels et par conséquent augmenter la portée de l'effectif des utilisateurs.

1.4 Méthodologie

La performance du Corridor est mesurée par un nombre d'indicateurs dont les données sont obtenues grâce à des sources multiples. Les principales sources du rapport de l'Observatoire de Transport sont notamment: les données électroniques en provenance des systèmes des parties prenantes; les enquêtes du système mondial de localisation (GPS); les enquêtes sur le transport routier et les données secondaires tirées des rapports et politiques existants. Dans ce rapport, les données électroniques ont été fournies par les autorités portuaires (KPA), les offices des recettes (KRA, URA, RRA, OBR et DGDA), les autorités et fonds routiers ((KeNHA, UNRA, RTDA, Office des Routes Burundi, FONER RDC), les compagnies de gestion des voies ferroviaires (KRC et RVR), les bureaux nationaux des statistiques, les associations des transporteurs (KTA, UNTA, FEC, ATAR, ACPLR, ABT) ainsi que les banques nationales.

Les données qualitatives sont collectées lors des visites des Parties prenantes respectives, par le questionnaire d'enquête par GPS ou enquête routière des transporteurs. Le superviseur de terrain remet un kit GPS et des formulaires d'enquête aux conducteurs camions de transport volontaires. Les outils enregistrent les géocodes et les repères de temps pour les arrêts à partir desquels les sites d'arrêt, le temps et les délais de transit à divers points sont extraits. Des préparations préliminaires impliquent la reprogrammation et le zonage géographique pour cartographier les sites possibles d'arrêt. Le questionnaire est administré avec l'équipement pour enregistrer les raisons d'arrêt, les frais,entre autres informations.

Une source de données pour une catégorie spécifique d'indicateurs est montrée dans le tableau ci-dessous (la description détaillée des indicateurs est fournie dans l'Annexe 1):

CATEGORIE	SOURCE DES DONNEES
Volume et capacité	Données électroniques
Tarifs et coûts de transport	Données des usagers /transporteurs
Temps de transit /retards	• GPS, enquêtes routières • Données électroniques
Efficacité et productivité	• Données électroniques • GPS, enquêtes routières
Commerce intra-régional	Données électroniques
Sécurité routière	Données électroniques

Les données qualitatives et quantitatives sont ainsi analysées et traitées pour développer le rapport de l'Observatoire de Transport. L'analyse implique à la fois les techniques descriptives et quantitatives en utilisant des outils statistiques variés pour générer des graphiques et tableaux pour interprétation. Des informations validées sont téléchargées au portail en ligne de, l'Observatoire de Transport du Corridor Nord et le rapport sur les résultats et les recommandations est disséminé dans les pays membres.

Ces données couvrent les six Etats membres et les indicateurs assurent le suivi de la mise en œuvre des décisions et recommandations formulées par les Organes Directeurs de l'ACTTCN.

L'ACTTCN a la mission d'assurer l'élimination des obstacles au bon flux du commerce et des services le long du Corridor Nord en vue d'assurer un transit efficace et rentable le long du corridor. Il est ainsi important d'identifier les politiques basées sur les procédures et initiatives clés pour la mise en œuvre et les parties prenantes concernées pour aider à la réussite des initiatives planifiées. Ceci ne peut aboutir que grâce à un suivi et une évaluation réguliers.

1.5 Etat actuel de la mise en œuvre des recommandations antérieures depuis 2012

Depuis 2012, l'Observatoire de Transport du Corridor Nord n'a cessé d'évaluer la performance du Corridor et fournir des informations utiles requises par les décideurs politiques. Le rapport actuel constitue maintenant la 10è édition du rapport de l'Observatoire de Transport qui couvre une période de 6 mois. Deux rapports sont produits annuellement. Actuellement, le rapport identifie la performance de 31 indicateurs clés, susceptibles d'augmenter avec la mise en œuvre du programme de Transport Ecologique des Marchandises. Une série de recommandations ont été formulées depuis l'initiation de ces rapports. Ci-après sont certaines des recommandations mises en œuvre depuis 2012 en vue d'un corridor fluide du transport.

- Mettre en place une base de données électronique: la base de données électronique a été mise en place et accessible par le lien : http://top.ttcanc.org
- Rapports trimestriels de l'Observatoire de Transport: Des rapports trimestriels sont élaborés en temps opportun et disséminés aux Parties prenantes et fora des Parties prenantes.
- Rendre opérationnel le GPS pour la collecte des données : L'activité de collecte des données par GPS est fonctionnelle depuis 2013. Des données très utiles ont été générées et ont depuis lors servi de source de base d'information sur le secteur du transport routier. En guise d'illustration, la référence est faite au rapport du projet de l'Observatoire de Transport sur l'adoption du système électronique régional de suivi des marchandises (RECTS).
- Investir dans le chemin de fer pour réduire les coûts des affaires: Le Kenya, Ouganda, Rwanda et le Soudan du Sud se sont engagés à développer un système du transport ferroviaire fluide en vue de réduire le coût des affaires, augmenter la connectivité régionale et ainsi améliorer l'intégration au niveau de la région. Le protocole entre les Etats membres prescrit le développement d'un chemin de fer à gage standard (SGR) suivant les mêmes normes de conception de Mombasa à Nairobi, Kampala, Kigali et Juba. Actuellement, le Kenya vient de terminer la ligne SGR de Mombasa à Nairobi dont le lancement est prévu d'ici Juin 2017.

- Mise en œuvre du Territoire Douanier Unique (TDU): Le Rwanda a finalisé la mise en œuvre du dédouanement des marchandises sous le système de Territoire Douanier Unique (TDU). Le Kenya et l'Ouganda ont aussi mis en œuvre le dédouanement sous le système TDU, mais pour l'Ouganda, ce ne sont pas toutes les marchandises qui sont dédouanées ce système.

- Installer les ponts bascules HSWIM: Tous les ponts bascules au Kenya le long du Corridor Nord ont mis en œuvre le système de pesage dynamique routier à grande vitesse à l'exception du pont bascule de Busia. D'autres Etats membres n'ont pas encore mis en œuvre le HSWIM. Ils devraient néanmoins veiller à ce que tous les ponts bascules, situés le long des routes du Corridor Nord, soient de HSWIM et installer les ponts statiques sur l'autre côté de la route aux stations actives des ponts bascules.

- Conformité volontaire à la charge à l'essieu par les transporteurs : le Rwanda, le Burundi et le Soudan du Sud n'ont pas encore mis en œuvre les ponts bascules pour appliquer les conditions des limites régionales de la charge à essieux définies au niveau du Marché Commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe (COMESA) et la Communauté Est Africaine (EAC), et qui est actuellement définie à un maximum de 56 tonnes pour Poids Nominal Brut du Véhicule (PNBV).

- La sensibilisation sur l'utilisation d'une route alternative par la Tanzanie via Voi-Taita-Taveta qui réduit la distance de voyage entre Mombasa et Bujumbura est en cours de développement. Certaines des Parties prenantes au Burundi utilisent déjà cette route et il rapporte que cette route s'avère plus rapide et moins chère.

- Réduire le temps de séjour au Port: Le temps de séjour au Port a régulièrement diminué depuis un certain temps. En Mars 2017, le temps de séjour était de 70 heures, ce qui implique une nette amélioration qui dépasse la performance cible de 72 heures. L'Autorité des Ports du Kenya a rapporté que l'amélioration a été due aux interventions qui comprennent la mise en oeuvre du Territoire Douanier Unique, le dédouanement sur 24 heures sur 24 heures et l'évacuation des marchandises du port, l'informatisation des systèmes et l'expansion des couloirs de sortie au niveau des portes du port. La porte 18 et 20 ont été étendues avec deux voies supplémentaires introduites pour améliorer la rotation des camions, entre autres.

- Ateliers de sensibilisation ciblée et dissémination des résultats à l'intention des décideurs politiques, le secteur des commerçants et de transporteurs ainsi que d'autres parties intéressées pour promouvoir l'utilisation de l'Observatoire comme un outil de prise de décision. L'atelier a été organisé et cela reste poursuivi.

- Aux Parties prenantes d'utiliser l'information de l'observatoire du transport dans leur processus de changement politique ainsi que leurs processus de diagnostique des divers goulots d'étranglement dans la logistique du Corridor Nord. Cela a été fait et reste poursuivi.

- Sensibilisation sur les règlementations et procédures de dédouanement via les douanes et l'immigration. Elle a été faite et elle est toujours en cours.

- Utilisation du scanner numérique pour minimiser les délais ou assurer une vérification facile des marchandises aux postes frontières. Ceci a été mis en œuvre à certains postes frontières clés ainsi qu'au Port de Mombasa.

- La sensibilisation des camionneurs a été faite par l'émission des brochures d'information sur les procédures de dédouanement les frais officiels à payer.

- La durée de grâce de 9 jours a un impact sur l'évacuation rapide des marchandises du Port. Ainsi, une approche informée par des analyses devrait montrer comment établir un équilibre entre la durée de grâce et le temps de séjour pour informer le processus de révision. Cela n'a pas encore été fait.

- La mise en œuvre du régime de déclaration de la Garantie Régional de Transit Douanier (GRTD) et du Territoire Douanier Unique (TDU): la déclaration sous TDU a été pleinement mise en œuvre par le Rwanda, le Kenya et l'Ouganda qui dédouanent aussi les marchandises sous système du TDU. La GRTD est maintenant utilisée pour sécuriser les marchandises dont les taxes ne sont pas prélevées au premier poste d'entrée. Il y a un dialogue continu entre le COMESA, l'EAC et les Etats membres pour améliorer d'avantage l'utilisation da la GRTD du COMESA.

- Concernant la mise en œuvre de la référence unique de l'Envoi Régionale (R-RUE), un model pour la RUE a été proposé par le Secrétariat et un format pour produire la RUE Régionale a été convenu par les Etats Membres. La mise en œuvre du format convenu de la RUE-R reste toujours en suspens.

- Etablissement d'un pont bascule le long de la route Nimule – Juba, pour protéger la route contre des dommages dus au passage des camions surchargés, n'est pas encore fait.

- Le Poste Frontière à Arrêt Unique (PFAU) prévu devrait également inclure l'infrastructure LAN / WAN dans le même batîment avec des onduleurs en vue de réduire les risques de coupures suite aux fortes pluies et tensions. Le Guide d'information OSBP 2è édition a été lancé en Mars 2017 à Kigali. Les Etats membres devraient se référer au Guide d'Information pour donner une orientation aux activités de l'OSBP.

- Suivi pour s'assurer que les camions en transit sont pesés seulement deux fois au point d'entrée/sortie. Les Etats membres se sont convenus de mettre en œuvre le pont bascule HSWIM par où les camions conformes ne vont plus s'arrêter aux stations de ponts bascules. Seuls les camions qui ne sont pas conformes sur le HSWIM vont s'arrêter pour être pesé sur le pont statique.

DEUXIEME SECTION:
INDICATEURS DE VOLUME ET CAPACITE

INDICATEURS DE VOLUME ET CAPACITE

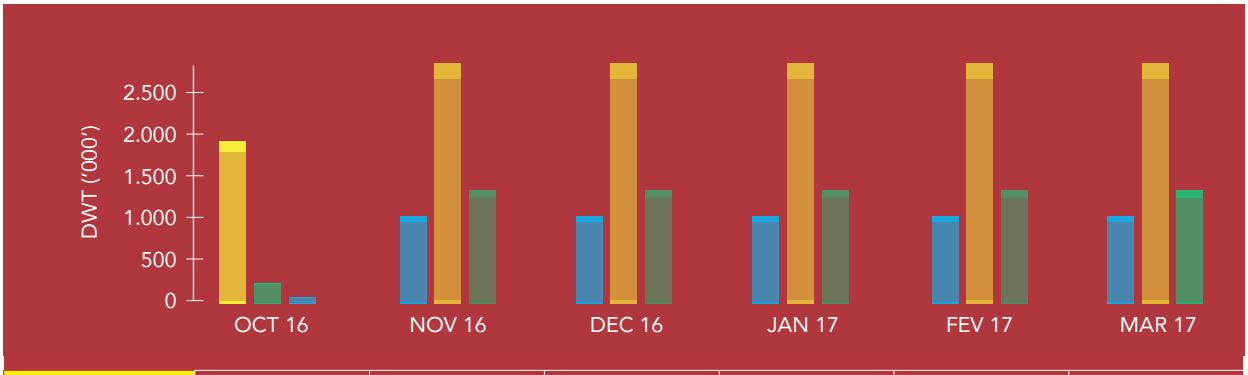
Le Port de Mombasa est le principal port d'entrée de la région des Grands Lacs. Il est l'un des 5 principaux ports à conteneurs de l'Afrique et le plus grand port de l'Afrique de l'Est. Le Gouvernement du Kenya a stratégiquement aligné le Port de Mombasa et augmenté son investissement dans le développement des infrastructures au port pour moderniser et développer le port aux normes internationales dans le but d'augmenter le débit total de marchandises au Port.

Cette section donne la performance du Port de Mombasa en termes d'indicateurs relatifs au volume pour la période de Janvier 2016 à Mars 2017 et, si possible, une comparaison est faite avec le Port de Dar es Salaam pour 2016.

2.1 Débit total de marchandises au Port

Le débit total de marchandises au Port est défini comme étant la quantité totale des marchandises manutentionnées par le Port de Mombasa par an. Le débit total de marchandises au Port comprend les importations, les exportations et le transbordement des marchandises au Port.

Figure 2: Débit total des marchandises aux ports de Mombasa et Dar es Salam en 2016

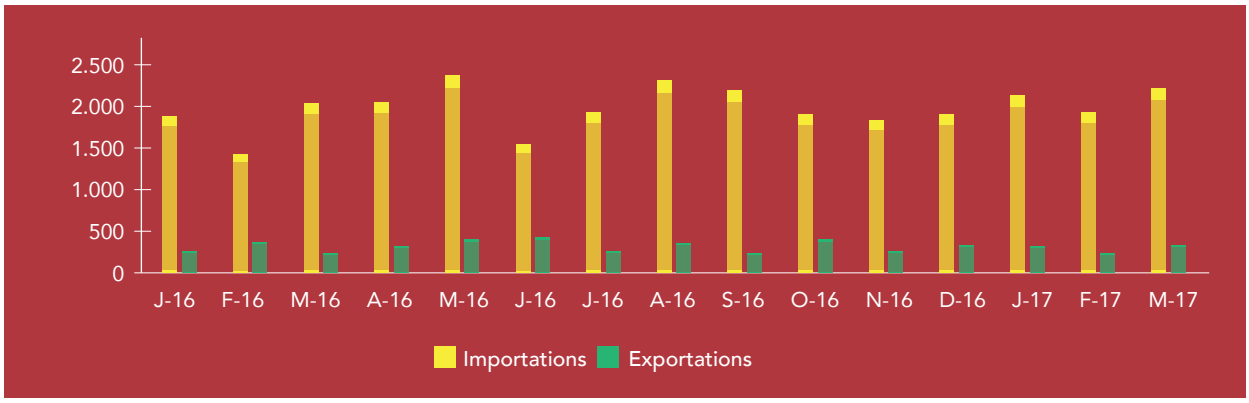


Importations	1.911	1.850	1.913	2.031	1.913	2.068
Exportations	353	248	326	298	259	321
Transbordement	69	71	56	107	118	52

Source: KPA, Janvier 2016 - Mars 2017

La Figure 2, montre les importations, les exportations et le transbordement des marchandises manutentionnées au Port de Mombasa pendant la période d'Octobre 2016 à Mars 2017. Le volume total des marchandises manutentionnées pendant la période rapportée, qui était de 13,97 million de tonnes, avec une moyenne de 2,33 million TPL par mois. On peut noter que le Port de Mombasa manutentionne plus les importations (83,7%) que les exportations (13%). Le transbordement est enregistré comme occupant 3,3% pendant la période sous analyse.

Figure 3: Total des importations et exportations de janvier 2016 à mars 2017 en tonnes

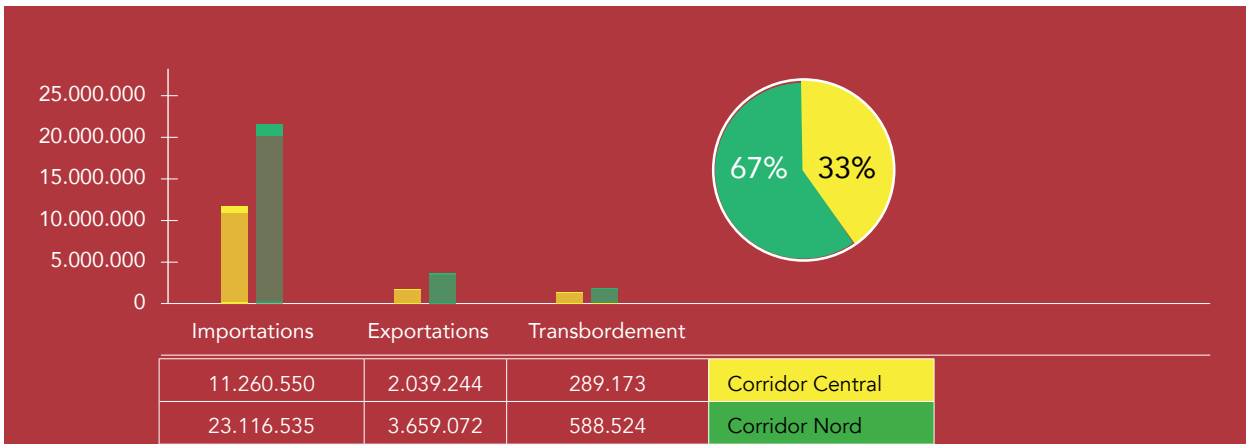


Source: KPA, Janvier 2016 - Mars 2017

Selon la figure 3, la part du total des marchandises par les deux ports de l'Afrique de l'Est, la part du Port de Mombasa est de 67% par rapport au Port de Dar es Salaam (33%) pour l'année 2016. Le Port de Mombasa a le plus grand débit total de marchandises si on le compare avec le Port de Dar es Salaam.

Le débit total de marchandises au port de Mombasa a connu une croissance au cours des années dernières, allant jusqu'à 27,36 million de tonnes en 2016 alors que le débit total de marchandises au Port de Dar es Salaam était de 13,59 million de tonnes. Les deux ports ont enregistré la plus grande quantité des marchandises importées desservant presque les mêmes pays. La croissance est due à la croissance correspondante des économies de l'arrière pays. En effet, le Port de Mombasa est le plus utilisé et la principale porte d'entrée en Afrique de l'Est et en Afrique Centrale, desservant un vaste arrière pays et une population croissante d'environ 210 million d'habitants.

Figure 4: Débit total des marchandises aux ports de Mombasa et Dar es Salam en 2016



Source: KPA, CCTTFA, 2016

2.2 Volume par pays de destination

Cet indicateur est obtenu par la sommation de toutes les cargaisons manutentionnées et pesées au Port par pays de destination. Il ressort de ces données que le poids total des volumes de transit a totalise 10.004.872 DWT, avec 93% qui étaient des importations et 7% qui étaient des exportations. La plus part des volumes de transit sont destines aux Etats membres du Corridor Nord States (97,5%), 2,3% sont pour la Tanzanie et 0,2% sont pour d'autres destinations.

Le Table 2 montr les volumes des cargaison importées par tous les Etats membres par le Port de Mombasa entre avril 2016 mars 2017. Les chiffrent montrent une légère variation dans le flux des cargaisons, avec le plus faible volume de cargaisons qui a été enregistrée en décembre 2016, et le volume le plus élevé qui a été enregistrée en mai 2016.

Tableau 2: Trafic en transit en TPL

IMPORTATIONS												
	Avr-16	Mai-16	Juin-16	Juil-16	Aoû-16	Sep-16	Oct-16	Nov-16	Déc-16	Jan-17	Fév-17	Mar-17
BURUNDI	847	16.052	585	528	448	61	300	55	176	9.987	9	5.503
R.D.C.	34.274	26.623	31.047	26.361	28.541	29.787	26.738	25.109	24.521	24.435	22.443	22.293
RWANDA	12.756	11.933	10.268	15.195	17.963	9.881	16.328	10.470	8.774	10.248	14.066	11.304
SOUDAN DU SUD	48.623	44.446	51.882	34.986	33.948	29.420	28.620	40.074	40.452	47.178	51.522	54.743
OUGANDA	439.111	643.254	441.388	445.753	583.504	585.194	507.132	459.667	398.723	565.541	543.396	638.887
EXPORTATIONS												
BURUNDI	-	-		-	-	-		-	-	-		43
R.D.C.	2.889	4.570	2.970	2.492	3.150	2.285	2.110	2.157	2.071	3.038	2.951	3.351
RWANDA	726	1.032	671	853	1.242	1.332	2.012	1.294	1.271	1.300	995	1.089
SOUDAN DU SUD	3.941	3.912	3.940	6.436	3.648	3.537	2.799	3.443	3.664	4.980	5.109	6.892
OUGANDA	35.909	35.565	28.212	34.585	36.152	29.667	29.328	39.190	47.530	50.120	51.448	48.386

Source: KPA, Mai 2016 - Mars 2017

La Figure 5 montre que le volume en transit au Port de Mombasa est plus élevé par rapport au Port de Dar es Salaam. La Tanzanie et le Kenya desservent, par leurs ports, les mêmes pays enclavés. Certains des facteurs affectant les volumes en transit sont notamment les inefficacités au port, les retards des marchandises en transit à destination ou en provenance du port ainsi que l'instabilité qui règne dans certains pays.

Figure 5: Trafic de transit aux Ports de Mombasa et Dar es Salaam en 2015 et 2016

2015	4.570.599	829.678	7.167.458	499.720
2016	4.070.213	768.084	7.217.094	531.443

Source: KPA, CCTTFA, 2015 et 2016

Le Tableau ci-après donne le total des exportations et importations pour les mêmes pays desservis à la fois par le Corridor Nord et le Corridor Central. La RDC utilise le Port de Tanzanie pour la plupart de ses exportations alors que l'Ouganda utilise le Port de Mombasa pour la plupart de ses exportations. Ceci pourrait être dû à la distance par rapport au port le plus proche. Néanmoins, les deux ports ont besoin de minimiser les retards, les coûts et moderniser les infrastructures qui vont manutentionner efficacement et rapidement leurs marchandises. Egalement, le Burundi utilise plus le Port de Dar es Salaam que le Port de Mombasa.

Tableau 3: Exportations et Importations via le Port de Mombasa et le Port de Dar es Salaam

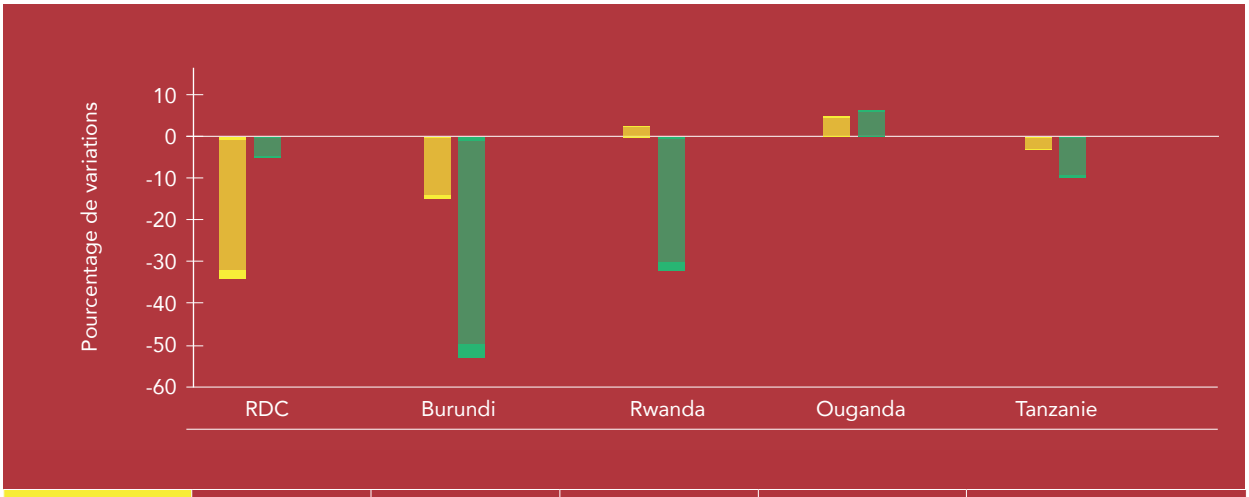
		2015		2016	
Port	Pays	Exportations	Importations	Exportations	Importations
Port de Dar	R.D.Congo	521.022	1.194.543	363.701	789.046
	Burundi	14.007	348.806	19.374	301.000
	Rwanda	19.847	819.935	22.348	840.292
	Ouganda	703	156.661	796	165.123
	Tanzanie	1.364.784	7.328.413	1271.160	7.190.337
Port de Mombasa	R.D.Congo	33.156	362.976	35.092	341.843
	Burundi	121	75.690	39	35.755
	Rwanda	18.109	273.815	13.741	180.281
	Ouganda	384.418	5.592.914	424.555	5.922.160
	Tanzanie	13.898	190.880	11.319	171.238

Source: KPA, CCTTFA, 2015 et 2016

La figure 6 ci-après montre que le pourcentage change pour les importations de divers pays desservis par le Corridor Nord et le Corridor Central pendant la période entre 2015 et 2016.

Les importations par le Corridor Central et le Corridor Nord vers la RDC, le Burundi, et la Tanzanie ont diminué. Les importations du Rwanda et l'Ouganda par le Corridor Central ont augmenté respectivement de 2% et 5 % alors que les importations de l'Ouganda via le Corridor Nord ont augmenté de 6%.

Figure 6: Variation du pourcentage des importations via le Port de Mombasa et le Port de Dar es Salam entre 2015 et 2016

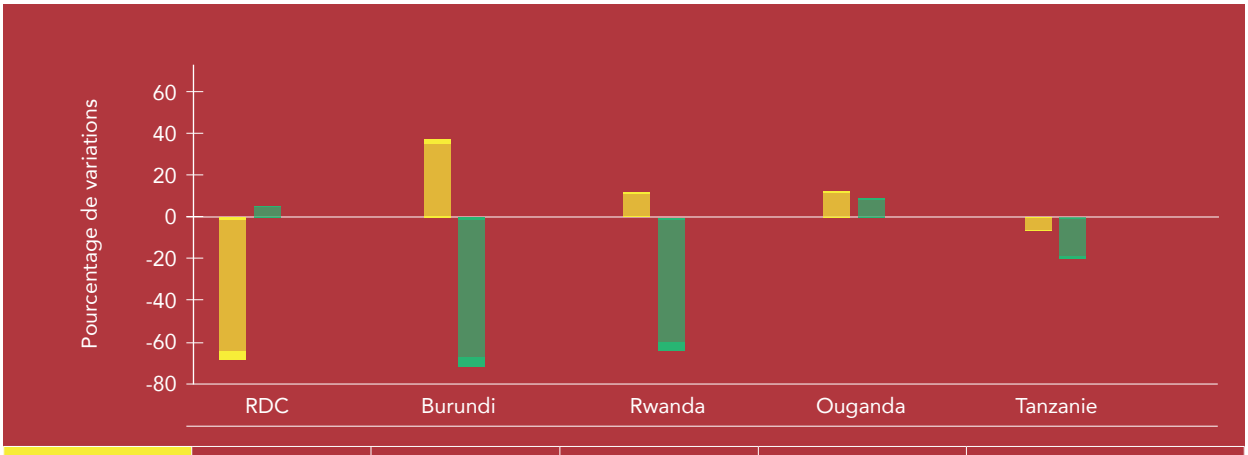


Dar Port	-34	-14	2	5	-2
Mombasa Port	-6	-53	-34	6	-10

Source: KPA, CCTTFA, 2015 et 2016

Selon la Figure 7 ci-après, les exportations au Port de Dar Es Salaam ont augmenté pour le Burundi, le Rwanda et l'Ouganda entre 2015 et 2016. L'Ouganda a augmenté ses exportations par le Port de Dar de 3%, plus que par le Port de Mombasa.

Figure 7: Variation du pourcentage des exportations par le Port de Mombasa et par le Port de Dar es Salam entre 2015 et 2016



	RDC	Burundi	Rwanda	Ouganda	Tanzanie
Dar Port	-30	-38	13	13	-7
Mombasa Port	-6	-68	-24	10	-19

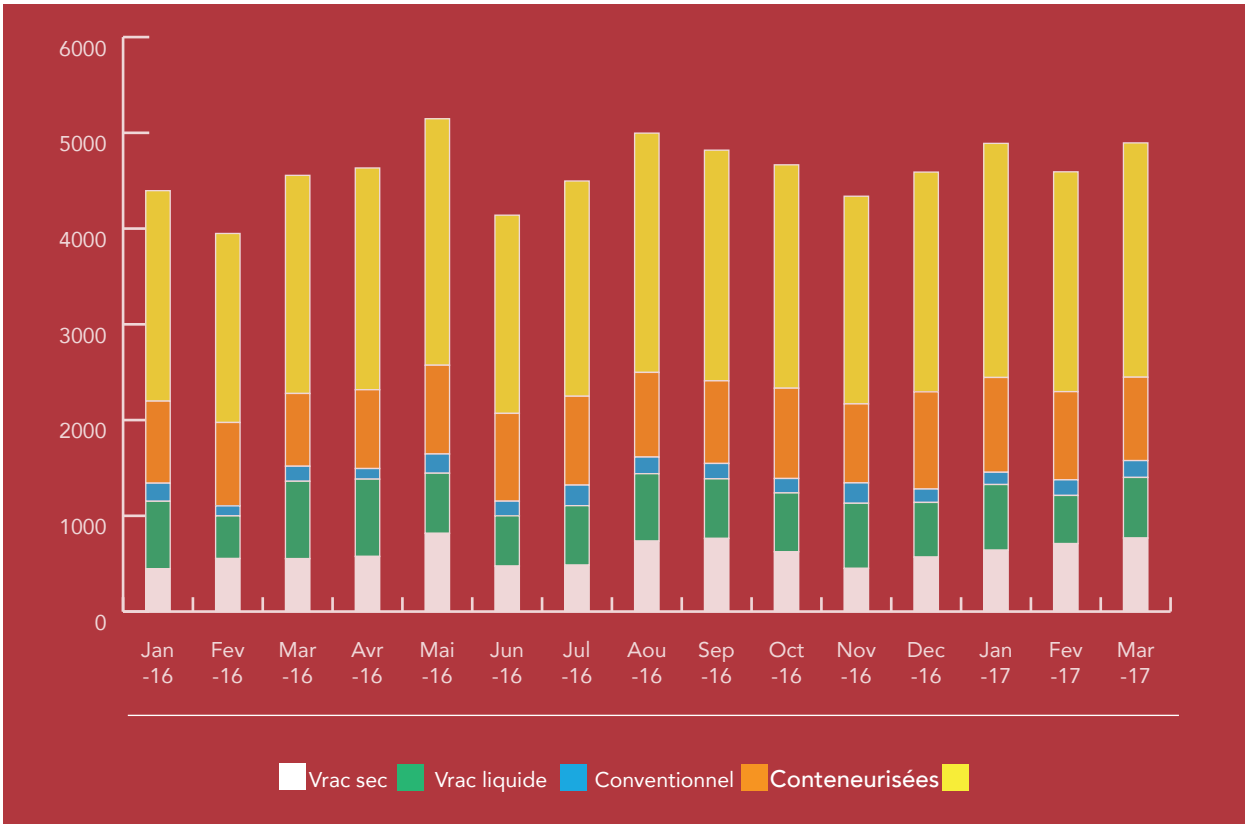
Source: KPA, CCTTFA, 2016

L'investissement dans la modernisation des ports et des infrastructures et la compétitivité générale entre les ports de Tanzanie et du Kenya amélioreront l'efficacité, ce qui entraînera la réduction des retards et la diminution des coûts.

2.3 Taux de conteneurisation

L'indicateur représente le total du poids des marchandises conteneurisées divisé par le poids total de toutes les marchandises en transit. Les marchandises conteneurisées ont connu une augmentation au fur du temps et ainsi mettant une pression sur la demande de la manutention des conteneurs au niveau international. La figure 8 ci-après montre les types de marchandises, en tonnes, au Port de Mombasa par rapport au poids des marchandises conteneurisées

Figure 8: Marchandises conteneurisées et marchandises non conteneurisées au Port de Mombasa pour 2016/2017



Type marchandises	Vrac sec	Vrac	Conventional	Containerized	Total	Rate of Containerization (%)
liquide	Conventionnel	Conteneurisé	Total	Taux de conteneurisation (%)	2198	38,98%
Jan-16	448	704	189	857	2198	38,98%
Fév-16	554	445	105	871	1974	44,13%
Mar-16	553	808	157	760	2278	33,38%
Avr-16	576	807	111	823	2316	35,54%
Mai-16	817	628	201	927	2574	36,03%
Juin-16	475	525	153	917	2070	44,31%
Juil-16	485	621	215	928	2248	41,29%
Aoû-16	736	704	174	884	2499	35,39%
Sep-16	764	622	161	863	2409	35,81%
Oct-16	625	614	151	943	2333	40,42%
Nov-16	451	680	213	825	2169	38,02%
Déc-16	569	571	140	1015	2295	44,22%
Jan-17	641	686	128	990	2445	40,49%
Fév-17	710	503	163	921	2296	40,10%
Mar-17	768	633	176	871	2447	35,59%

Source: KPA, Janvier 2016 - Mars 2017

Le taux de conteneurisation a varié entre 33% et 44% mensuellement, avec une moyenne de 38,91% pour la période sous analyse, ce qui implique que les volumes des marchandises conteneurisées sont en augmentation dans la région. Avec la conteneurisation, les types de marchandises manutentionnées ne jouent pas un rôle important sur le coût de transport, puisque le coût est défini pour les différentes dimensions des conteneurs qui, par conséquent, a un effet significatif sur la moyenne du transport.

2.4 Capacité de Transport par voie ferrée

L'indicateur analyse le nombre total des locomotives et wagons par rapport à la proportion du total des marchandises transportées par rails.

Les marchandises quittent le port par les modes de transport suivants : par route, voie ferrée et oléoduc. Toutes les Parties prenantes clés ont besoin d'accroître la capacité de ces voies pour supprimer les goulots d'étranglement qui sont actuellement en train de causer des retards. Ces retards ont une influence directe sur les coûts. Cette partie se focalise sur la capacité de transport par voie ferrée.

Le Kenya a un réseau ferroviaire long de 2.778 km. La voie ferroviaire relie le Port de Mombasa à Nairobi - Nakuru – Kenya – à la frontière de l'Ouganda à Malaba. Un embranchement quitte la principale voie ferroviaire à Nakuru et va vers Kisumu sur le Lac Victoria. Le chemin de fer de Mombasa à Kampala via Malaba (1.330 km) constitue actuellement le principal réseau du Corridor Nord pour le transit ferroviaire.

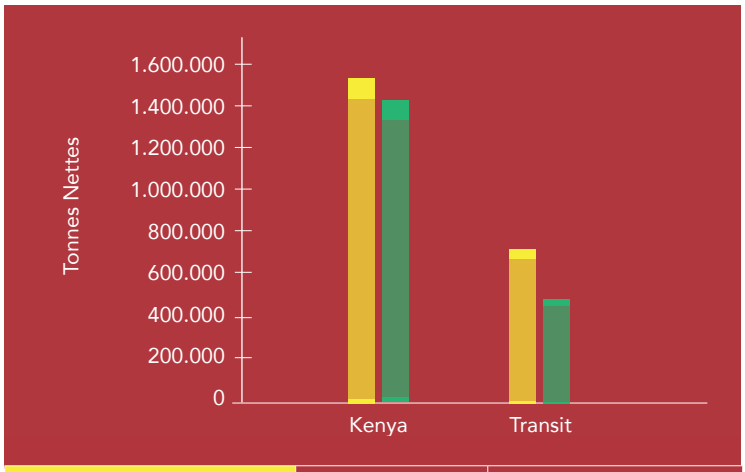
Parmi les objectifs stipulés dans la Charte de la Communauté Port de Mombasa 2013, il fallait assurer une évacuation efficace des marchandises du Port de Mombasa à 40% par voie ferrée. A cet effet, l'initiative de construction de Chemin de fer à Ecartement standard (SGR) de Mombasa-Nairobi-Kigali via Kampala a été proposée pour la mise en œuvre cet objectif.

Il est prévu que si 50% des marchandises sont transportées par voie ferrée, l'émission du carbone sur les routes va être réduite de 40% par rapport à la situation actuelle. Le chemin de fer est conçu pour transporter 22 millions de tonnes de marchandises par an, ou une projection à 40% de la capacité du Port de Mombasa d'ici 2035. Le terminal des marchandises sera situé au Port de Mombasa et au Dépôt Intérieur des Conteneurs d'Embakasi à Nairobi.

La construction d'une voie de 609 km a commencé en Octobre 2013 et a été finalisé. Son lancement est prévu d'ici juin 2017. La voie comportera un total de 33 stations.

La Figure ci-après montre la proportion du volume net du trafic des marchandises transportées par voie ferrée pour la période de 2015 et 2016, à la fois pour le transport de transit et le transport local, en tonnes. On peut noter qu'il y a une réduction significative de 10% des marchandises pour le Kenya et 32% pour les marchandises de transit. En 2016 les marchandises pour le Kenya étaient de 76% du total des marchandises transportées par rail alors que 24% représentaient les marchandises en transit.

Figure 9: Proportion du volume des marchandises transportées par rails en tonnes



2015	1.541.785	657.898
2016	1.380.262	446.391

Source: KRC, 2015 et 2016

La moyenne des locomotives en activité pour la période sous analyse est présentée ci-après.

Tableau 4: Moyenne des locomotives en activité

Moyenne des locomotives en activité	Oct-15	Nov-16	Dec-16	Jan-17	Feb-17	Mar 17
locomotives en activité	Oct-15	Nov-16	Déc-16	Jan-17	Fév-17	Mar 17
94 (2910hp)	6,2	7,04	5,76	7	7,84	7,64
93 (2610hp)	15,1	14,19	15,77	13	14,05	14,87
92 (2550hp)	0,7	1	1	1	0,98	0,55
87 (1840hp)	0,8	0,88	0,57	1	0,85	0,68
72 (1240hp)	0	0	0	0	0	0
71 (1240hp)	0				0	0
62 (740hp)	1,5	1,38	5,64	1	2,25	2,65
47 (345hp)	3	2,98	2,86	3	2,89	1,8

Source: KRC data 2015, 2016 and 2017

Tableau 5: Nombre de wagons disponibles

Nombre de Wagons disponibles pour le Service	Mar 17
Conteneur plate-forme (T.W=15.22T & capacité de charge =42T)	849
Pétrole des citernes, Carburant, Gaz (TW=19.25T & C.C=51675LTRS)	105
Autres des citernes	8
Couvert (T.W=15.9T & capacité de charge =36.83T)	15
Paroi haute (incl. Wagons des grains en vrac) (TW=15T & capacité de charge =34.1T)	22
Paroi rabattable (TW=17.3T & capacité de charge =35.5T)	3
Autres	45
Total de wagons à revenu RVRK	1526
Ballast	12

Source: Données de KRC Jan 2016 – Mar 2017

TROISIEME SECTION:
TARIFS ET COUTS DE TRANSPORT

TARIFS ET COUTS DE TRANSPORT

Les tarifs et coûts de transport sont les dépenses encourues par les transporteurs pour transporter les marchandises d'un endroit vers un autre. De telles dépenses constituent un obstacle majeur pour la croissance économique. Le coût est déterminé par des facteurs dont: la distance, la localisation, l'infrastructurem, les barrières administratives, l'énergie et la manière dont la marchandise est transportée. Une étude menée par la Banque Mondiale a montré que les prix de transport en Afrique étaient élevés par rapport à la valeur des marchandises transportées et que la prévisibilité et la fiabilité du transport étaient faibles par rapport aux normes internationales. En plus, les coûts de la distribution et du transport le long du Corridor Nord ont constitué plus de 35 ou 40 % du total des coûts du produit final. De ce qui précède, il importe de minimiser les retards et arrêts en vue de réduire les coûts des marchandises et services comme l'une des voies de sortie.

Il est estimé que le total des coûts indirects (cachés) par jour de retard s'élève approximativement à $384,4 pour un camion chargé le long du Corridor Nord. L'état de la route joue également un rôle crucial dans les tarifs et les coûts de transport. Ce rapport va aider les décideurs politiques à prendre des actions qui vont réduire les coûts de transport pour le commerce intérieur et régional en identifiant et en quantifiant les facteurs des prix élevés pour le transport routier. Plusieurs règlementations telles que les points de contrôle sont les principales sources des retards en leur qualité d'autorités publiques. Il y a deux dimensions de conteneurs en transport intermodal utilisés à travers le monde, les 20 pieds et 40 pieds. Ce rapport décrit les tarifs moyens appliqués par les transporteurs dans la région.

3.1 Coût de transport routier au Kenya

Le tableau 6 donne une comparaison des Coût du fret routier au Kenya vers diverses destinations le long du Corridor, en dollars américains, pour la période de Mars 2015 à 2017.

Tableau 6: Tarifs de transport vers différentes destinations, en USD

Itinéraire		Distance	Moyenne des tarifs de transport		Moyenne du coût par km		No, de voyager aller-retour par mois	
De	A	(Km)	Mars 2015	Mars 2017	Mar-15	Mar-17	Mars 2015	Mars 2017
Mombasa	Nairobi	481	1.057	800	2,20	1,66	11	10
Mombasa	Kampala	1.170	2.751	2.500	2,35	2,14	4	3
Mombasa	Kigali	1.682	4.350	3.300	2,59	1,96	3	2-3
Mombasa	Bujumbura	1.957	4.990	3.984	2,552	2,04	3	2
Mombasa	Goma	1.840	5.058	6.127	2,75	3,33	2	2
Mombasa	Juba	1.662	5.030	4.800	3,03	2,89	2	2

Source: Enquête du Transport Routier, Mars 2015 et 2017

Les frais de transport pour la plupart des routes ont considérablement diminué, ce qui implique une bonne amélioration de l'environnement des affaires et aussi un état amélioré de la route qui a un impact positif sur les coûts. Néanmoins, la moyenne des tarifs de transport de Mombasa à Goma a augmenté, ce qui pourrait être dû à la distance et d'autres préoccupations dont : plusieurs traversées des frontières et capitales par les camions. Il est aussi clair que les variations de la moyenne du coût sont influencées par des facteurs variant selon la route de destination.

Le nombre de voyages aller-retour reste constant. Ceci est principalement influencé par la distance vers les destinations respectives, par exemple, le plus grand nombre de voyages routiers était enregistré de Mombasa à Nairobi suite à la courte distance couverte. Bujumbura, Goma et Juba ont enregistré le plus bas nombre de 2 voyages par mois.

3.2 Tarifs du transport routier au Burundi

Le Tableau 7 donne la synthèse des frais de transport par conteneur en direction et en provenance Bujumbura en dollars américains pour les conteneurs de 20 pieds pour la période de Mars 2017. Il montre également le nombre de voyages aller-retour réalisés pour différentes destinations.

Le nombre de voyages routiers faits pendant la période sous analyse est très minimum, ceci peut être dû à la longueur de la distance couverte et des coûts élevés. Il n'y avait aucun voyage fait de Bujumbura à Juba. Le rapport recommande une enquête qualitative pour déterminer les inefficacités et les goulots d'étranglement le long du Corridor. Il recommande également les stratégies qui pourraient éventuellement entraîner l'augmentation du nombre de tours, de la rotation des camions et ainsi de l'efficacité opérationnelle des transporteurs.

Tableau 7: Tarifs et voyages aller-retour au Burundi

Importations			**Tarif en USD**		
De	**Jusqu'à**	**Distance**	**Tarif par tonne**	**Tarif par km par tonne en**	**Nombre de**
Voyages /mois	Bujumbura	1.957	200	9,79	
Nairobi	Bujumbura	1.476	180	8,20	
Juba	Bujumbura	1.441	N/A	N/A	
Kigali	Bujumbura	275	50	5,50	
Kampala	Bujumbura	788	140	5,63	
Goma	Bujumbura	431	80	5,39	
Exportations	**De**	**Distance**	**Tarif par tonne en USD**	**Tarif par km par tonne en USD**	**Nombre de voyages**
Bujumbura	Goma	431	80	5,39	2
Bujumbura	Kampala	788	60	13,13	2
Bujumbura	Kigali	275	40	6,88	3
Bujumbura	Juba	1.441	N/A	N/A	0
Bujumbura	Nairobi	1.476	130	11,35	1
Bujumbura	Mombasa	1.957	160	12,23	1

Source : « Association des Transporteurs Internationaux du Burundi » Mars 2017

A partir des informations qualitatives collectées, il a été établi qu'en plus des échanges avec le Corridor Central, la plupart des marchandises vers le Burundi proviennent du Kenya. Certaines des marchandises transportées comprennent le fer, l'acier, le ciment et d'autres matériaux de construction. La plupart des marchandises en provenance du Kenya trouvent leur origine à Nairobi et Mombasa. On distingue deux routes alternatives en provenance du Kenya vers Bujumbura. L'utilisation de la route Taita Taveta et la route Namanga via la Tanzanie constitue la route la plus courte et moins chère pour accéder respectivement à Mombasa et Nairobi. En plus, sur la route Nairobi – Namanga, la route est pavée même si il y existe quelques barrières routières.

D'autre part, le péage autoroutier en Tanzanie est de 152 dollars américains avec des points d'arrêts bien indiqués. Les principaux défis connus lors de l'utilisation de cette route alternative sont notamment; les procédures entre le Kenya et la Tanzanie qui ne sont pas harmonisées par exemple l'utilisation d'un pneu simple ou double, défis liés au manque de réseau à la frontière, corruption et quelques frais payés au par le conseil municipal. Néanmoins, il importe de noter que les frais de transport sont en train de réduire significativement et ceci est dû à la concurrence entre les deux corridors (Nord et Central).

3.3 Tarifs de transport routier en RDC

Le Tableau ci-après fournit les coûts variés encourus pour les conteneurs de 20 pieds et ceux de 40 pieds pour les tarifs du transport des importations et exportations en provenance ou à destination de Goma, vers des destinations variées le long du Corridor Nord. Les coûts/frais incluent notamment les frais au port, les droits de douane, frais de péage autoroutier payés par destination respective. Les données montrent que les tarifs de transport à la fois pour les importations et les exportations sont appliqués différemment sur base du type de conteneur et la destination des marchandises contrairement aux précédents tarifs sur base du tonnage. Les importations attirent des frais de péage élevés contrairement aux exportations en provenance de la région. Les importations en provenance de Mombasa attirent des frais de péage plus élevés que d'autres destinations suite à la distance.

Tableau 8: Tarifs de transport en RDC

Importartations		**Tarifs ($)**	
En provenance de	Vers	Conteneur de 20 pieds	Conteneur de 40 pieds
Mombasa (KE)	Goma (RDC)	3.250	6.500
Nairobi (KE)	Goma (RDC)	1.680	3.360
Juba (SS)	Goma (RDC)	-	-
Kigali (RW)	Goma (RDC)	-	-
Kampala(UG)	Goma (RDC)	1.060	2.120
Bujumbura (BI)	Goma (RDC)	-	-
Exportations			
Goma (RDC)	Bujumbura (BI)		
Goma (RDC)	Kampala (UG)	1.120	2.240
Goma (RDC)	Kigali (RW)	-	-
Goma (RDC)	Juba (SS)	-	-
Goma (RDC)	Nairobi (KE)	1.680	3.360
Goma (RDC)	Mombasa (KE)	1.820	3.640

Source: FEC, Mars 2017

Le Tableau ci-après fournit une synthèse de la moyenne du nombre de voyages aller-retour faits par les transporteurs de Goma vers d'autres destinations. Il n'y a pas de marchandises de retour en provenance de Goma vers Bujumbura, Kigali et Juba.

Tableau 9: Moyenne des voyages aller-retour faits vers les destinations suivantes en un mois

En provenance de	**Vers**	**Nombre de voyages aller-retour**
Goma (RDC)	Bujumbura (BI)	-
Goma (RDC)	Kampala (UG)	2
Goma (RDC)	Kigali (RW)	-
Goma (RDC)	Juba (SS)	-
Goma (RDC)	Nairobi (KE)	1
Goma (RDC)	Mombasa (KE)	1

3.4 Tarifs de transport routier au Rwanda

Le tableau ci-dessous fournit les tarifs de transport routier impliqués dans le transport des conteneurs de 20/40 pieds au Rwanda. Le transport des marchandises de Kigali à Juba coûte trop cher. Les frais sont plus élevés à 7.000USD en comparaison avec d'autres destinations.

Tableau 10: Tarifs de transport vers différentes destinations en USD

Importations			**Tarifs ($)**
En provenance de	vers	Distance - Km	Transport du conteneur 20/40 pieds
Mombasa (KE)	Kigali (RW)	1.682	4500
Nairobi (KE)	Kigali (RW)	1.201	3300
Juba (SS)	Kigali (RW)	1.166	-
Bujumbura (BI)	Kigali (RW)	275	1800
Kampala (OUG)	Kigali (RW)	513	2000
Goma (RDC)	Kigali (RW)	156	1000
Exportations			
Kigali (RW)	Goma (RDC)	156	1000
Kigali (RW)	Kampala (UG)	513	1600
Kigali (RW)	Bujumbura (BI)	275	1800
Kigali (RW)	Juba (SS)	1.166	7000
Kigali (RW)	Nairobi (KE)	1.201	2000
Kigali (RW)	Mombasa (KE)	1.682	3000

Source: ACPLRWA

Le Tableau 11 fournit une synthèse de la moyenne du nombre de voyages aller-retour faits par les transporteurs de Kigali vers d'autres destinations. Les résultats indiquent que le nombre de voyages aller-retour effectués étaient à destination de Goma, avec une moyenne de 10 voyages aller-retour. Il n'y avait pas de voyage de retour sur Bujumbura.

Tableau 11: Nombre de voyages aller-retour faits vers les destinations suivantes par mois

En provenance de	**Vers**	**Distance - Km**	**Nombre de voyages aller-retour**
Kigali (RW)	Goma (RDC)	156	10
Kigali (RW)	Kampala (UG)	513	7
Kigali (RW)	Bujumbura(BI)	275	-
Kigali (RW)	Juba (SS)	1.166	1 à1.5
Kigali (RW)	Nairobi (KE)	1.201	4
Kigali (RW)	Mombasa (KE)	1.682	2 à 2.5

Source: ACPLRWA

3.5 Tarifs de transport routier au Soudan du Sud

Le Tableau ci-dessous fournit une synthèse des tarifs appliqués par les transporteurs du Soudan du Sud.

Tableau 12: Tarifs de transport routier par destination en USD

Importations		**Tarifs ($)**	
En provenance de	Vers	Conteneur de 20 pieds	Conteneur de 40 pieds
Mombasa (KE)	Juba (SS)	6.000	6.000
Nairobi (KE)	Juba (SS))	-	-
Kampala(UG)	Juba (SS))	3.000	3.000
Bujumbura (BI)	Juba (SS))	-	-
Kigali (RW)	Juba (SS)	-	-
Goma (RDC)	Juba (SS)	-	-
Exportations			
Juba (SS)	Goma (RDC)	-	-
Juba (SS)	Kigali (RW)	-	-
Juba (SS)	Bujumbura (BI)	-	-
Juba (SS)	Kampala (UG)	1.500	1.500
Juba (SS)	Nairobi (KE)	3.000	3.000
Juba (SS)	Mombasa (KE)	3.000	3.000

Source: Association des entrepreneurs du Soudan du Sud

3.6 Tarifs de transport routier en Ouganda

Les Coût du transport routier en Ouganda sont présentés dans le tableau ci-dessous sur base du type de conteneur. Les résultats dans ce tableau indiquent que les tarifs sont basés sur l'utilisation du camion sans tenir compte des dimensions du conteneur. L'exportation en provenance d'Ouganda, à l'exception de celles en destination de Kigali, ont montré une réduction significative des coûts du transport routier par rapport à la même période en 2015.

Tableau 13: Tarifs de transport routier par destination en USD

				Moyenne des tarifs de transport	
	En provenance de	Vers	Distance (KM)	Mars 2015	Mars 2017
Importations	Mombasa	Kampala	1.169	2.800	2.200
	Nairobi	Kampala	688	1.500	1.400
	Juba	Kampala	653	-	-
	Bujumbura	Kampala	788	1.800	450
	Kigali	Kampala	513	1.200	800
Exportations	Goma	Kampala	669	1.500	550
	Kampala	Goma	669	3.200	3.000
	Kampala	Kigali	513	2.080	1.650
	Kampala	Juba	653	3.200	1.941
	Kampala	Nairobi	688	500	600
	Kampala	Mombasa	1.169	900	800

Source: UNTA, Mars 2017

Le tableau 14 présente un résumé du nombre moyen de voyages aller-retour effectués par les transporteurs de Kampala vers d'autres destinations. Il est indicatif que les transporteurs de Kampala effectuent plus de voyages à Kigali et à Nairobi en un mois par rapport à d'autres destinations.

Tableau 14: Nombre de voyages aller-retour

En provenance de	Vers	Conteneurs	Citernes
Kampala (OUG)	Bujumbura(BI)	3	4
Kampala (OUG)	Juba (SS)	4	4
Kampala (OUG)	Goma (RDC)	3	4
Kampala (OUG)	Kigali (RW)	5	6
Kampala (OUG)	Nairobi (KE)	5	6
Kampala (OUG)	Mombasa (KE)	4	5

Source: UNTA, Mars 2017

Selon les données qualitatives, les principaux problèmes identifiés étaient le coût élevé de transport suite à l'insécurité, des coûts élevés d'assurance, le besoin d'avoir un une nouvelle assurance vu que le Soudan du Sud n'est pas membre du COMESA. Il y a aussi besoin du Système d'Assurance automobile au tiers (carte jaune), le coût du VISA qui est toujours de 50 USD alors que l'article 43 de l'Accord du Corridor Nord prescrit la suppression des frais du VISA. En plus, il y a des coûts cachés qui contribuent au coût élevé du transport. A titre d'exemple, au Kenya, on dénombre encore des barrages routiers, ce qui cause des retards suite à plusieurs arrêts.

Le Kenya utilise le pesage routier dynamique à grande vitesse sur les ponts bascules, ce qui les rend très efficace. Néanmoins, lorsque les mêmes marchandises sont pesées sur les ponts bascules d'Ouganda, ils ne concordent pas. Ainsi, il est nécessaire d'harmoniser les machines et interfaces des ponts bascules. L'Ouganda utilise les ponts bascules mobiles qui sont aussi affectés par les variations météorologiques.

On peut conclure que les tarifs et coûts de transport varient énormement entre les Etats membres. Ainsi, il revient aux décideurs politiques de travailler pour éliminer les goulots d'étranglement logistiques et infrastructurels existants. Une enquête basée sur la recherche est recommandée en vue d'identifier les coûts et les retards pour qu'ils soient résolus.

QUATRIEME SECTION: PRODUCTIVITE ET EFFICACITE

PRODUCTIVITE ET EFFICACITE

L'efficacité du secteur de transport est un moteur clé pour la compétitivité et le potentiel de la croissance d'une économie. Un port efficient joue un rôle important dans la facilitation du commerce et du transport puisqu'il renforce la compétitivité, permet aux pays d'échanger des biens et services à temps et aux moindres coûts de transaction. Les ports agissent comme un portail des réseaux routiers, ferroviaires et des voies des eaux intérieures. Etre efficace tout simplement signifie réduire le montant d'intrants perdus, ainsi il est important de faire des investissements pour développer des capacités commerciales comme l'amélioration des ports et des routes, une efficacité améliorée dans l'administration douanière et l'adoption de l'utilisation des services électroniques. La performance du transport public est aussi cruciale pour faciliter la mobilité de manière opportune, rentable et durable sur le plan environnemental. De cette manière, le fait d'assurer l'efficacité du port est particulièrement pertinent, étant donné que les couts et le temps mis au port constituent la majeure partie du coût total associé avec la chaîne logistique.

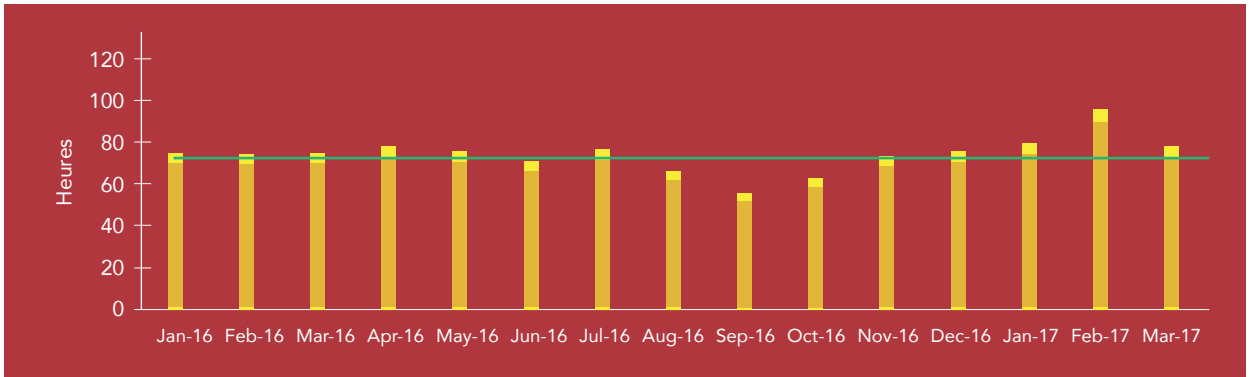
Les ports qui sont plus efficaces sont souvent préférés par rapport à d'autres ports qui sont moins efficaces étant donné qu'une efficacité améliorée du port a un grand impact positif sur les flux commerciaux. Pire encore, lorsque ces ports éminemment compétitifs existent dans la même région, une compétition agressive doit absolument exister. Il y a eu des efforts concertés avec les Parties prenantes concernées pour résoudre les inefficacités et minimiser le coût de transport au Port de Mombasa. Cette section tente de discuter de la performance des indicateurs clés de la productivité et l'efficacité. Elle identifie les facteurs responsables des améliorations de l'efficacité et fournit des informations sur les types d'approches politiques qui pourraient renforcer la performance future.

4.1 Temps de rotation des navires

L'indicateur est mesuré à partir du temps d'arrivée du navire à la zone du port (bouée de mi-chenal) au temps où il quitte la zone du port démarquée par la bouée de mi-chenal.

Le temps de rotation du navire est une accumulation de deux temps critiques, le temps de maintenance du navire au poste d'accostage et le temps d'attente ou le temps que le navire passe au port avant et après sa maintenance à partir de son arrivée dans le périmètre du port jusqu'à son départ. La Figure 10 donne la performance pour la rotation des navires de 2016 à Mars 2017.

Figure 10: Temps de rotation des navires conteneurisés



	Jan-16	Feb-16	Mar-16	Apr-16	May-16	Jun-16	Jul-16	Aug-16	Sep-16	Oct-16	Nov-16	Dec-16	Jan-17	Feb-17	Mar-17
Temps de rotation	75,1	75,0	75,3	78,4	75,8	75,5	70,9	66,8	56,2	62,8	73,4	74,1	76,4	96,2	78,4
Cible(hrs)	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72

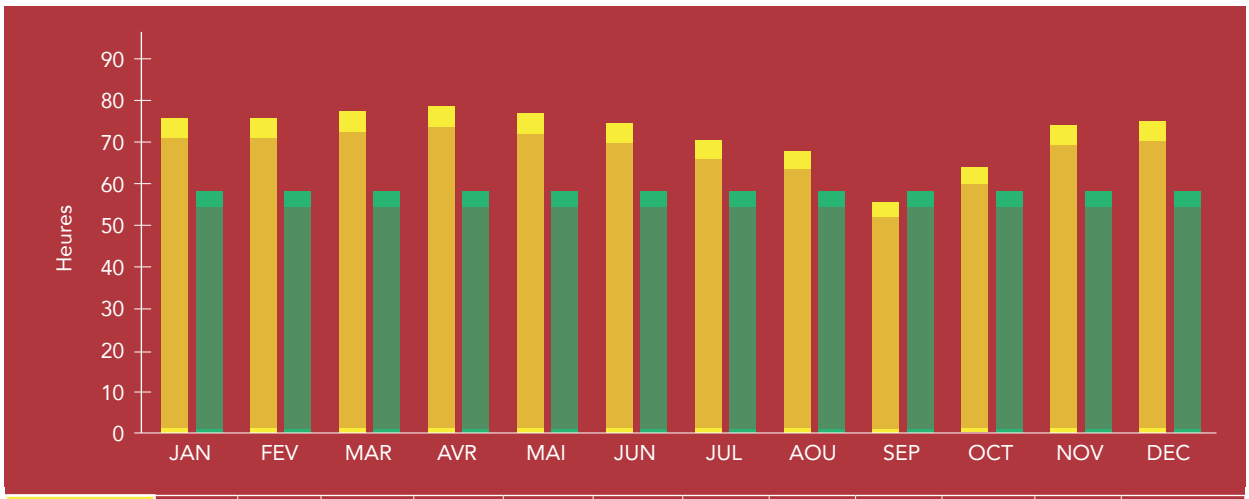
Source: KPA, Janvier 2016 à Mars 2017

L'objectif ciblé pour le temps de rotation des navires qui est de 72 heures (3 jours) a été dépassé entre Juillet et Octobre 2016. Les performances pour le temps de rotation du navire pour la période de Janvier 2016 à Mars 2017 se sont retrouvées dans les limites de l'objectif fixé, avec Septembre 2016 enregistrant la plus petite moyenne du temps de rotation des navires de 56,2 heures. Certaines des initiatives vers matérialisation de cet indicateur incluent: la disponibilité des équipements, la productivité améliorée des équipes de travail et la mise en œuvre d'une Guichet Fixe d'accostage par l'Autorité des Ports du Kenya (KPA) d'Août 2015 à nos jours.

La Figure 11 ci-après compare le temps de rotation des navires en 2016 entre les ports de Mombasa et Dar es Salaam. Il importe de noter que la rotation pour le port de Dar es Salaam est stable à une moyenne de 48,5 heures sur cette période. Le temps de rotation pour Dar es Salaam a légèrement diminué passant de 51,2 heures en Janvier 2016 à 48,6 heures en Décembre 2016.

D'autre part, le temps de rotation des navires pour le Port de Mombasa a aussi enregistré une performance stable pendant l'année, passant de 75,1 heures en Janvier à 74,1 heures en Décembre 2016 avec une moyenne de 71,6 heures. Cette performance est légèrement plus élevée en comparant les deux corridors, ce qui insinue qu'elle constitue le temps de rotation le plus efficace.

Figure 11: Comparaison du temps de rotation pour le Corridor Nord et le Corridor Central (2016)



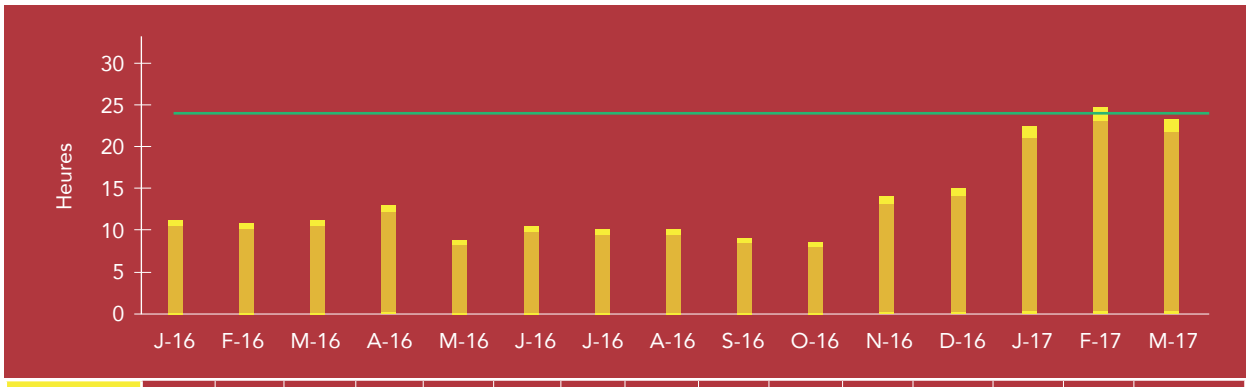
	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUN	JUL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC
Temps de rotation - NC	75,1	75,0	75,3	78,4	75,8	75,5	70,9	66,8	56,2	62,8	73,4	74,1
Temps de rotation - CC	51,2	50,9	49,2	47,8	46,8	46,8	47,0	47,5	48,4	48,8	49,0	48,6

Source: Les données de KPA et de l'Autorité des Ports de la Tanzanie, 2016

4.2 Temps d'attente des navires avant accostage

Ce temps est mesuré à partir du moment où le navire arrive à la bouée du chenal jusqu'au moment de son premier accostage.

Figure 12: Temps d'attente des navires avant accostage accostage



	J-16	F-16	M-16	A-16	M-16	J-16	J-16	A-16	S-16	O-16	N-16	D-16	J-17	F-17	M-17
Temps d'attente	12	11	12	14	8	11	10	10	7	8	14	15	22	25	23
Cible	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24

Source: KPA, janvier 2016 à mars 2017

Le graphique ci-dessus indique clairement que le temps d'attente a considérablement baissé étant donné que le temps d'attente en 2016 était en moyenne de 11 heures par rapport au temps ciblé de 24 heures. Ceci montre une excellente performance au port de Mombasa, ce qui implique que les initiatives mises en œuvre aboutissent aux résultats escomptés. Cela résulterait de la planification préliminaire rigoureuse : le personnel du terminal sait à l'avance les navires qui arriveront et planifie l'accostage de ces navires en conséquence.

Néanmoins, il y a eu une augmentation substantielle du temps d'attente des navires pour la période de janvier à mars 2017 par rapport au reste de la période analysée. La principale cause était le regroupement de navires, c'est-à-dire qu'il y ait des navires qui arrivent en même temps parce que certains navires n'ont pas respecté leur temps d'arrivée prévu. En outre, il y a des navires qui attendent à leur convenance surtout ceux dont le guichet d'accostage est fixe qui arrivent plus tôt que prévu. Le rapport recommande que les compagnies d'expédition organisent une meilleure planification de leurs transporteurs principaux afin que les navires d'alimentation n'attendent pas pour être servis.

4.3 Qualité de l'infrastructure de transport dans le réseau routier du Corridor Nord

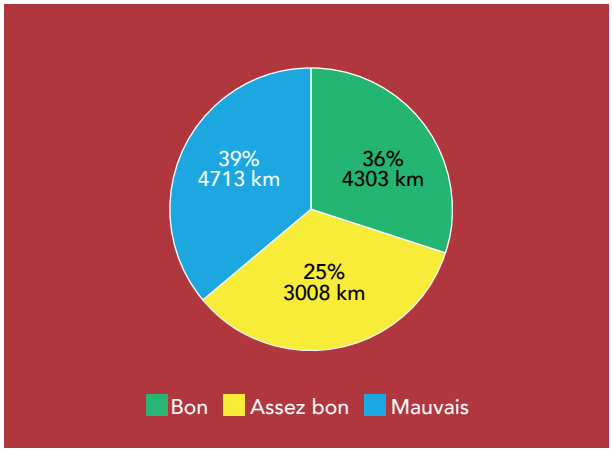
Un réseau de transport intermodal bien développé a assuré un mouvement fluide, plus rapide et plus fiable de cargaisons. Ceci est important, car le temps consacré à la congestion du trafic entraîne des dépenses inutiles pour le carburant, les dépenses de poche ainsi que le temps qui aurait pu être utilisé dans d'autres activités productives. Il s'agit d'un important goulet d'étranglement pour le bon fonctionnement de tout réseau de transport.

Le réseau routier de haute qualité augmente le potentiel de tout système économique en permettant les marchandises d'atteindre le marché en peu de temps et au moindre coût ce qui bénéficie à la fois au consommateur et au producteur. La portée de cette section est limitée à la qualité de l'infrastructure routière. Lorsque des données existent, l'indice international de rugosité (IRI) est fourni. L'IRI contribue non seulement à déterminer les coûts de l'utilisateur routier, mais aussi à fournir des performances de la chaussée routière. Les routes sont conçues pour répondre à la fois aux exigences structurelles et fonctionnelles du trafic et à l'ensemble du public voyageant. Essentiellement, la qualité du service détermine le niveau d'état auquel une route est autorisée à baiser avant qu'un certain traitement ne soit déclenché.

L'ensemble du réseau routier du Corridor Nord couvrait environ 14 108 km de longueur répartis comme suit: 463 km au Burundi; 5 176 km en RDC; 1 710 km au Kenya, 781 km au Rwanda; 3691 km au Soudan du Sud et 2287 km en Ouganda. Cette analyse permet de mettre en évidence les domaines nécessaires à l'amélioration et à l'harmonisation des normes et des politiques dans le secteur de l'infrastructure.

Selon les données recueillies et présentées par les autorités routières dans les six États membres, il a été déterminé qu'à partir de la longueur totale de 19.141 km du réseau routier, seulement 36% du réseau routier était en bon état; 25% étaient en état moyen; et 39% de la longueur totale du réseau routier du Corridor Nord était en mauvais état, comme le montre le tableau 13 ci-dessous. Les données montrent que le Soudan du Sud contribue le plus des routes en mauvais état soit 3.351 km (71,1%). La section de Nadapal - Kapoeta - Torit - Nesitu est en attente de construction et améliorera l'état de l'itinéraire de 10%.

Figure 13: Résumé de l'état du réseau routier dans le Corridor Nord



Pays	Bon	Assez bon	Mauvais	Longueur totale
Burundi	418	92	57	567
RDC	1.560	1.386	911	3.857
Kenya	808	228	169	1.205
Rwanda	644	141		785
Soudan du sud		192	3.351	3.543
Ouganda	871	953	227	2.041
TOTAL- KM	**4.303**	**3.008**	**4.713**	**12.024**

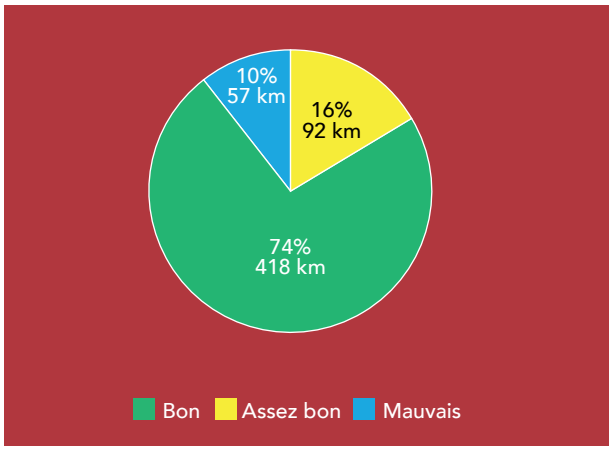
Le transport routier est totalement libéralisé et représente plus de 96% du trafic total de transit dans le Corridor Nord. Cependant, cela est susceptible de changer compte tenu de l'imminence du lancement de la voie ferroviaire à écartement standard entre Mombasa et Nairobi en juin, qui devrait dévier environ 40% des cargaisons conteneurisées du transport routier. Il est important de déterminer l'efficacité et la capacité des modes de transport car ils ont un impact direct sur les coûts de transport. Une mauvaise infrastructure se traduit par des coûts de transport plus élevés, des retards et des conséquences économiques négatives.

Une infrastructure routière bien entretenue est donc essentielle pour le développement économique et social des corridors. Le maintien de l'infrastructure routière nécessite une planification structurée, en tenant compte des coûts du cycle de vie de la chaussée et des conséquences pour les usagers de la route en termes de retards et de risques d'accidents lors des changements de voie et des fermetures associées aux travaux de maintenance.

a) Etat des routes au Burundi

La majorité des routes du Burundi est macadamisée et présente un bon état de tarmac, à l'exception de certaines sections d'environ 129 km qui sont encore en mauvais état, comme le montre la Figure 14 ci-dessous. Cependant, des plans sont en cours pour l'améliorer/ la mettre à niveau

Figure 14: Etat des routes au Burundi



Source : Office des Routes. Mars2017

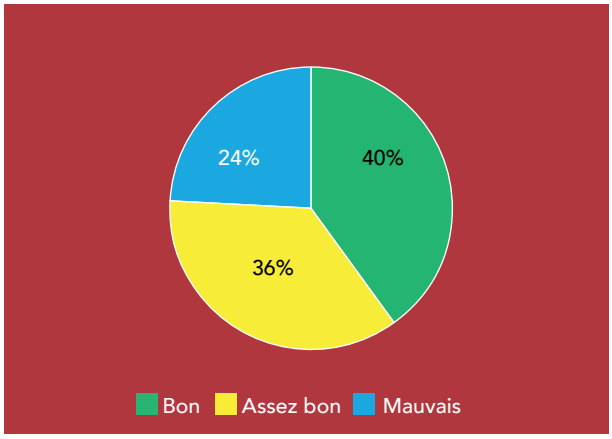
Les sections suivantes nécessitent une amélioration:

De	A	Bon	Assez bon	Mauvais
Kanyaru Haut	Gatumba	117		22
Ruhwa	Bujumbura	51	20	10
Kanyaru bas	Gitega	80		25

b) Etat des routes en RDC

Selon la Figure 15 ci-dessous, environ 40% (1.562 km) du réseau routier en RDC est en bon état, 36% (1.386 km) est en état moyen et 24% équivalent à 909 km est en mauvais état. Cependant, la plupart des sections en mauvais état ont été signalées comme étant en construction ou en réhabilitation et seront meilleures lorsque la mise à niveau sera terminée.

Figure 15: Etat des routes au en RDC



Route selon l'Accord du CN	Bon	Assez bon	Mauvais	Longueur
Axe Kisangani - Isiro - Aru	477	255	262	994
Komanda-Bunia -Mahagi	90	171	0	261
Axe Komanda - Beni - Kasindi	163	18	24	205
Beni - Butembo - Rutshuru -Goma - Bukavu	97	268	176	541
Ishasha-Rutshuru-Bunagana	35	49	6	90
Bukavu-Kisangani	262	253	201	716
Axe Bukavu-Kindu-Lubutu	319	339	231	889
Bukavu-Uvira -Kalundu	119	33	9	161
TOTAL-KM	1.562	1.386	909	3.857

Source: Office de Routes, RD Congo, Mars 2017

c) Etat des routes au Kenya

Le tableau ci-dessous montre les conditions des routes au Kenya mesurées par l'indice international de rugosité. Les routes du Kenya sont cruciales car elles forment un lien non évitable avec d'autres États membres. 67% des routes au Kenya sont en bon état, elles sont pavées et macadamisées, 21,9% sont en état moyen et 14% sont en mauvais état. L'amélioration continue de l'infrastructure routière devrait apporter davantage d'améliorations. En outre, il existe des plans en cours sur l'expansion de l'autoroute Nairobi-Mombasa.

Tableau 15: Etat du réseau routier au Kenya

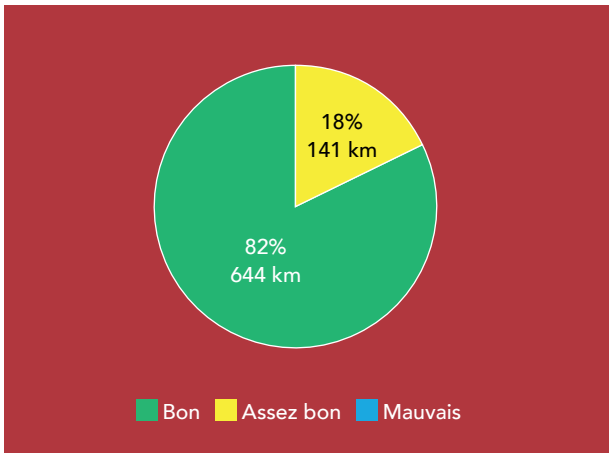
Route	Section	Longueur (Km)	(IRI)	Etat actuel
Malaba -Mombasa	Mau summit-Timboroa	38	3	Bon
	Timboroa – Eldoret	80	2	Excellent
	Eldoret – Webuye	70	3	Très bon
	Webuye – Malaba	60	3	Très bon
	Mau summit-Gilgil	90	3	Bon
	Gilgil-Rironi	89	4	Bon
	Roroni-Sultan Hamud	143	2	Excellent
	Sultan Hamud - Mtito Andei	132,7	5	Moyen
	Mtito Andei - Voi	95,1	6	Moyen
	Voi- Bachuma Gate	54,1	8	Mauvais
	Bachuma Gate- Maji Ya Chumvi	52,9	2	Excellent
	Maji Ya Chumvi- Miritini	35,2	4	Bon
	Miritini - Mombasa	13,938	9	Mauvais
Mau Summit - Busia	Mau Summit – Kisian	150,1	2	Excellent
	Kisian - Busia	101	6	Très mauvais

Source: Données de l'Autorité des Routes nationales du Kenya (KeNHA), Mars 2017

d) Etat du réseau routier au Rwanda

Selon la figure 16 ci-dessous, on constate qu'environ 82 pour cent du réseau routier du Corridor Nord au Rwanda est pavé et en bon état, alors que 18 pour cent sont encore en état passable.

Figure 16: Etat du réseau routier au Rwanda



Les sections suivantes devraient être améliorées:

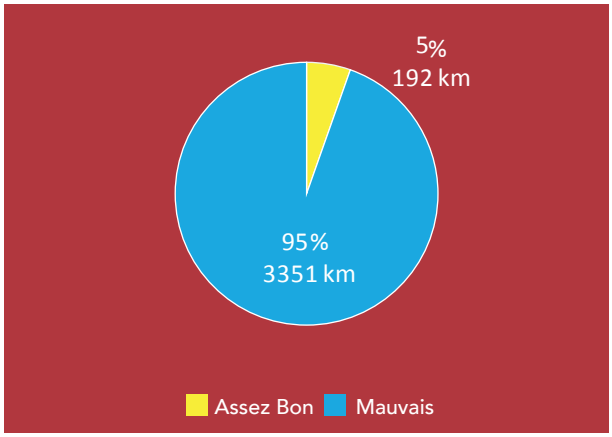
Route	Bon	Assez Bon	Mauvais	Longueur
Kagitumba-Akanyaru Haut	232	116	-	348
Huye- Buhinga- Rusizi	145			145
Gatuna-Kigali	78			78
Kigali-Musanze-Rubavu	150			150
Rusizi-Bugarama	39			39
Cyanika-Musanze		25		25
Total-Km	**644**	**141**	**-**	**785**

Source: Agence de Développement du Transport au Rwanda. Mars2017

e) Etat du réseau routier au Soudan du Sud

Le Soudan du Sud possède les réseaux routiers les moins développés par rapport à d'autres États membres dans le Corridor Nord. Cependant, pour répondre à cela, le pays a priorisé la construction de plusieurs routes et ponts dans le pays à la suite d'échanges croissants avec d'autres États membres et pays voisins. A partir des données de la Figure 17 ci-dessous, au total 3.351 km du réseau routier du corridor au Soudan du Sud est en mauvais état. Cela représente 95% alors que seulement 5% (192 km) du réseau routier est en état passable.

Figure 17: Etat des routes au Soudan du Sud



Le tableau ci-dessous montre l'état des sections de routes

Itinéraire/Route	Type de chaussée	Statut des travaux	Prévu	État de la route (km)		
				Bon	Moyen	Mauvais
Nimule - Nesitu - Juba	Pavée	Construit	Entretien	-	192	
Nadapal - Kapoeta - Torit - Nesitu	Gravier	Conçu	En attente construction	-		335
Juba - Lainya - Yei - Kaya	Gravier	N/A	N/A	-		225
Yei - Maridi	Gravier	N/A	N/A	-		180
Juba - Mundri - Maridi - Yambio - Nabiapai	Gravier	N/A	N/A	-		427
Yambio - Tambura - Wau - Aweil	Gravier	N/A	N/A	-		591
Wau - Kwacjok - Agok - Mayom - Bentiu	Gravier	N/A	N/A	-		520
Juba - Bor - Ayod - Malakal	Gravier	N/A	N/A	-		614
Mundri - Rumbek - Wau	Gravier	N/A	N/A	-		459

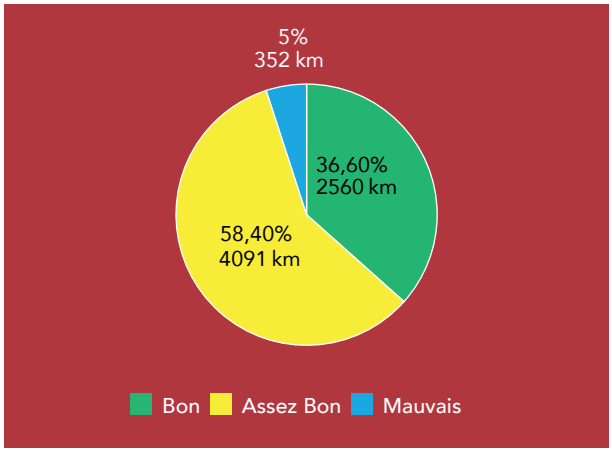
Source: Etat des routes du Soudan du Sud en septembre 2016

Le Soudan du Sud a désigné un certain nombre d'itinéraires et leurs frontières associées dans le cadre de l'Itinéraire du Corridor Nord comme indiqué dans le tableau ci-dessus. Ce sont Nimule - Nesitu - Juba (192km) qui est entièrement construit; Nadapal - Kapoeta - Torit - Nesitu (335 km) dont les travaux de conception ont été achevés et la route est en attente de construction; Juba - Lainya - Yei - Kaya (225 km); Yei - Maridi (180 km). La plupart des routes sont en gravier et ne sont pas en bon état.

f) Etat du réseau routier en Ouganda

L'Ouganda a désigné un certain nombre de routes dans le cadre de l'Itinéraire du Corridor Nord comme indiqué ci-dessous. En mars 2017, il a été déterminé que 42% de la longueur totale du réseau routier du Corridor était en bon état, 47 pour cent de la longueur totale du réseau routier était en état moyen et 11 pour cent était en mauvais état, nécessitant des travaux de réhabilitation/reconstruction urgents. De plus, la plupart des sections étaient en cours de construction ou en réhabilitation.

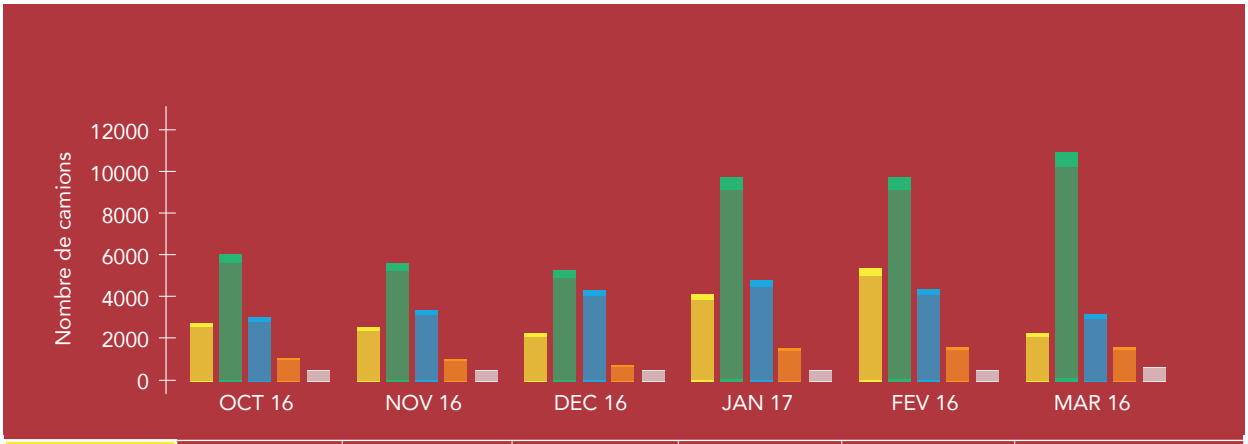
Figure 18: Etat des routes en Ouganda



4.4 Trafic aux ponts-bascules

Cet indicateur mesure le nombre moyen de camions pesés par jour à un pont-bascule particulier le long du Corridor Nord.

Figure 19: Moyenne des camions pesés par jour aux ponts-bascules du Kenya



Mariakani	2.687	2.539	2.259	4.043	5.312	2.162
AthiRiver	5.897	5.683	5.100	9.619	9.687	10.861
Gilgil	2.998	3.372	4.257	4.641	4.297	2.999
Webuye	1.025	940	706	1.671	1.502	1.670
Busia	427	435	440	446	448	516

Source : KeNHA, Kenya, Octobre 2016 - Mars 2017

La figure ci-dessus montre le trafic journalier moyen mensuel des camions pesés d'octobre 2016 à mars 2017. Athi River a enregistré le trafic le plus élevé au cours de la période et est attribuable à des marchandises provenant de la route Namanga, de la ville de Nairobi et de ses environs. Ce trafic est réduit encore près de la moitié comme enregistré par le pont-bascule de Gilgil, en raison en partie aux cargaisons qui sont déchargées dans la ville de Nairobi, qui est l'un des principaux centres de destination. Busia a enregistré le moins de trafic au cours de la période sous étude.

Le faible trafic au pont-bascule de Busia serait attribuable au fait que des sections de l'itinéraire sont en construction, de sorte que les transporteurs optent pour utiliser l'itinéraire alternatif via Malaba.

4.5 Conformité du poid aux ponts-bascules

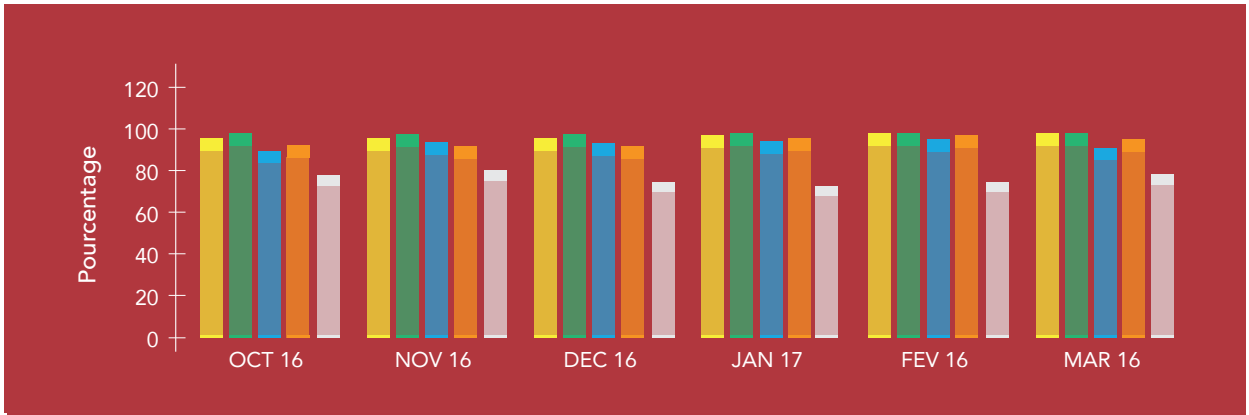
L'indicateur mesure le pourcentage de camions qui respectent les limites de poids brut du véhicule et les limites de charge de l'essieu du véhicule avant et après la répartition de la cargaison comme stipulé dans la Loi de l'EAC sur le contrôle de la charge du véhicule.

La gestion des charges à l'essieu pour les camions lourds est un aspect très important de la politique routière. La surcharge sur les essieux conduit à une détérioration plus rapide du pavé de la route alors que dépasser les limites brutes de charge du véhicule détruit les ponts. Par conséquent, on s'attend à ce que les camions respectent les limites fixées de chargement du véhicule pour protéger l'infrastructure routière. Le Rwanda, le Burundi et le Sud-Soudan n'ont pas encore exploité les ponts-bascules dans l'application des limites de la charge du véhicule.

Le Soudan du Sud devrait s'ajuster aux limites régionales de charge des véhicules fixées dans les conditions du Marché commun pour l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe (COMESA) et de la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC) et qui sont actuellement fixées à un maximum de 56 tonnes de charge brute du véhicule. L'application de la limite de charge du véhicule est basée sur les limites de charge brute et de l'essieu.

Il ressort de la figure ci-dessous que les ponts-bascules au Kenya ont enregistré une performance constante en termes de niveaux de conformité qui sont supérieurs à 90%, à l'exception du pont- bascule de Busia dont le niveau de conformité était stable à une moyenne de 77% au cours de la période considérée. La faible conformité au pont-bascule de Busia pourrait être attribuée au fait que la plus grande partie du fret qui passe par Busia est constituée des exportations provenant du Kenya et que le pont-bascule de Busia offre la première opportunité pour peser les camions chargés. L'objectif de conformité de 100% à la limite de la charge du véhicule n'a pas encore été atteint.

Figure 20: Le niveau de conformité à la limite de charge du véhicule aux ponts-bascules du Kenya



Mariakani	96	96	96	97	98	99
Athi River	98	97	97	98	98	99
Gilgil	89	94	94	94	94	91
Webuye	93	92	93	96	96	95
Busia	78	81	74	73	75	78

Source: KeNHA Kenya, Octobre 2016 - Mars 2017

CINQUIEME SECTION:
TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS

TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS

L'objectif principal du Corridor Nord est d'accélérer les mouvements en temps opportuns de marchandises (importations et exportations) entre pays qui, à leur tour, devraient accroître l'intégration économique et la synergie pour le bien-être social et économique de leurs citoyens. Les coûts et les indicateurs liés au temps sont des variables clés pour déterminer l'efficacité . Par conséquent, assurer une congestion minimale, moins de temps et un coût minimal améliore l'efficacité du port et augmente considérablement les volumes commerciaux. Les inefficacités peuvent résulter du plus long temps pris pour compléter une transaction commerciale et les coûts associés directement liés aux processus administratifs lors de la circulation des marchandises sur les marchés intérieurs et à travers les frontières. Les Parties prenantes des secteurs public et privé devraient s'engager à prendre des mesures qui augmenteront l'efficacité du port de Mombasa et du Corridor Nord. Cela offrira des avantages directs du commerce pour les sociétés et les économies en général.

Cette section analyse et présente quelques constatations clés sur les indicateurs liés au temps, y compris le temps de transit et le temps pour les processus administratifs, le temps de passage des frontières et les retards qui arrivent aux principaux nœuds. Les données sur le temps de transit et les retards dans le Corridor Nord sont obtenues à partir de sources de données électroniques, y compris les systèmes de gestion douanière; le Système Electronique de Suivi des Cargaisons (ECTS) et les résultats des enquêtes par GPS.

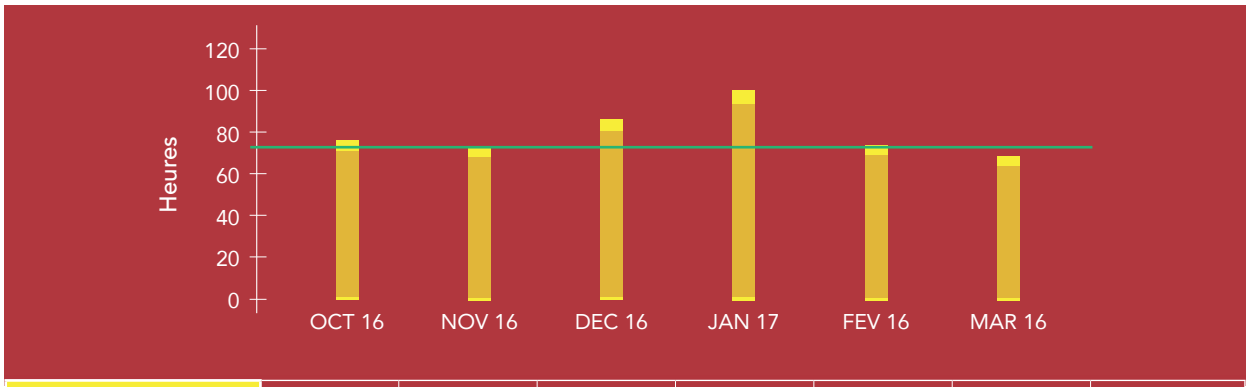
5.1 Temps de séjour au Port de Mombasa

Le temps de séjour des cargaisons au Port est la mesure du temps écoulé depuis le moment où la cargaison est déchargée au port jusqu'au moment où elle quitte les prémisses du port

La Figure 21 montre la tendance de la performance pour le port de Mombasa d'octobre 2016 à mars 2017. L'objectif du temps moyen de séjour de 72 heures pour les marchandises conteneurisées a été atteint en mars 2017 qui a enregistré une performance de 70 heures. Parmi les initiatives mises en œuvre pour la réalisation de cet objectif figurent: effectuer une vérification conjointe à toutes les stations de fret à Mombasa, le pré-dédouanement de la cargaison avant l'accostage de tout navire, entre autres.

On peut également noter que le temps de séjour au port en janvier 2017 a été de 99 heures, une augmentation significative par rapport à 86 heures en décembre 2016. L'Autorité des ports du Kenya (KPA) a signalé que cette augmentation était attribuable à la congestion sur le port résultant de plusieurs réhabilitations dans le port ainsi qu'autour du Port, ce qui a mené à un mauvais état des routes, affectant ainsi le flux du trafic et l'évacuation des cargaisons. En outre, les défis associés à l'introduction du Territoire Douanier Unique pour les conteneurs de transit causés par le manque d'intégration complète entre ASYCUDA ++, SIMBA et KWATOS, ce qui a entraîné un dédouanement manuel de la plupart des conteneurs en transit résultant également en une mauvaise performance.

Figure 21: Le temps de séjour des marchandises conteneurisées au port, d'octobre 2016 à mars 2017

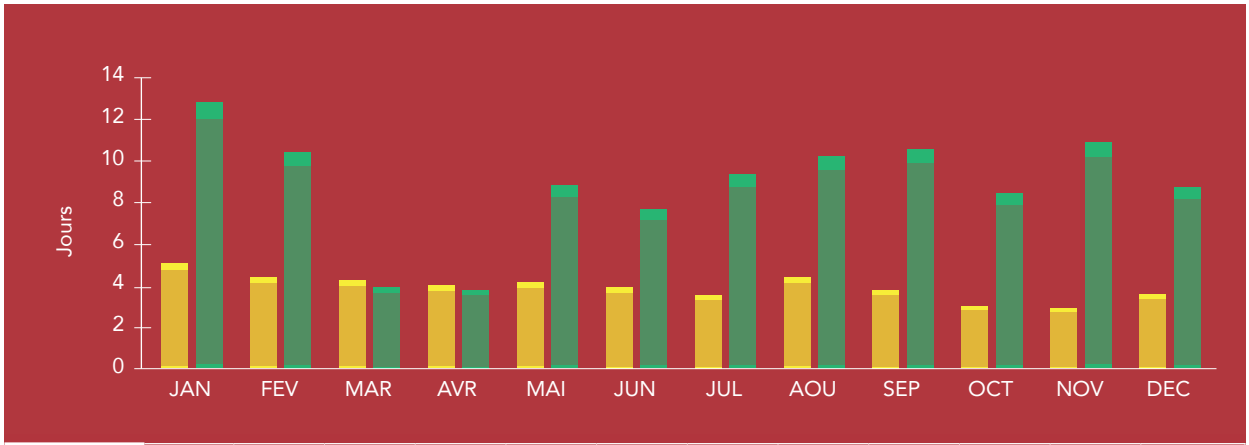


Temps de séjour	73	72	86	99	73	70	
Cible	72	72	72	72	72	72	

Données de KPA, octobre 2016 - mars 2017

La Figure 22 montre une comparaison entre le port de Dar-es-Salaam dans le Corridor central et le port de Mombasa dans le Corridor Nord. Le temps moyen de séjour du conteneur en transit dans le Corridor Nord montre une diminution régulière en 2016 alors que la tendance du Corridor central est incohérente. L'objectif de temps de séjour de la cargaison dans le Corridor central est de 5 jours alors que celui du Corridor Nord est de 3 jours. Cela nécessite toujours des efforts concertés pour être canalisés vers la réduction du temps de séjour des conteneurs pour les deux corridors.

Figure 22: Comparaison du Temps de séjour entre les Corridor Nord et Central (2016)

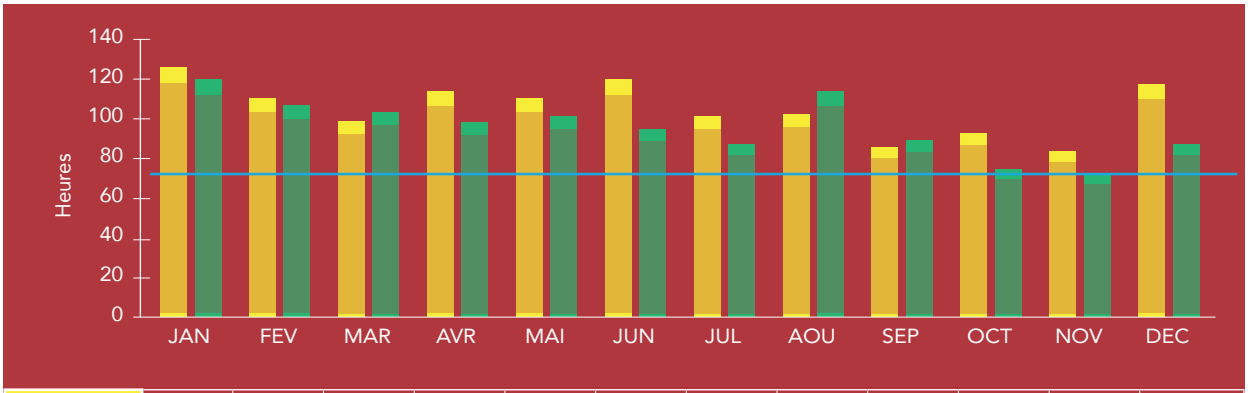


Temps de séjour - NC	5,0	4,4	4,3	4,1	4,2	3,9	3,6	4,7	3,7	3,0	3,0	3,6
Temps de séjour - CC	12,8	10,6	4,0	3,8	8,9	7,6	9,2	10,3	10,6	8,4	11,0	8,5

Source:Les données de KPA et de l'Autorité portuaire de la Tanzanie 2016

La Figure ci-dessous montre une diminution significative du temps de séjour des marchandises au port de Mombasa lors de la comparaison entre 2015 et 2016; Les moyennes enregistrées sont respectivement de 104 heures et 95 heures, ce qui montre une variation moyenne de 9%.

Figure 23: Temps de séjour des marchandises conteneurisées au port de Mombasa (2015, 2016)



	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUN	JUL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC
Temps de séjour - 2015	124	109	98	113	110	120	101	102	86	93	83	117
Temps de séjour-2016	119	106	103	97	101	94	87	113	89	73	72	86
Cible	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72

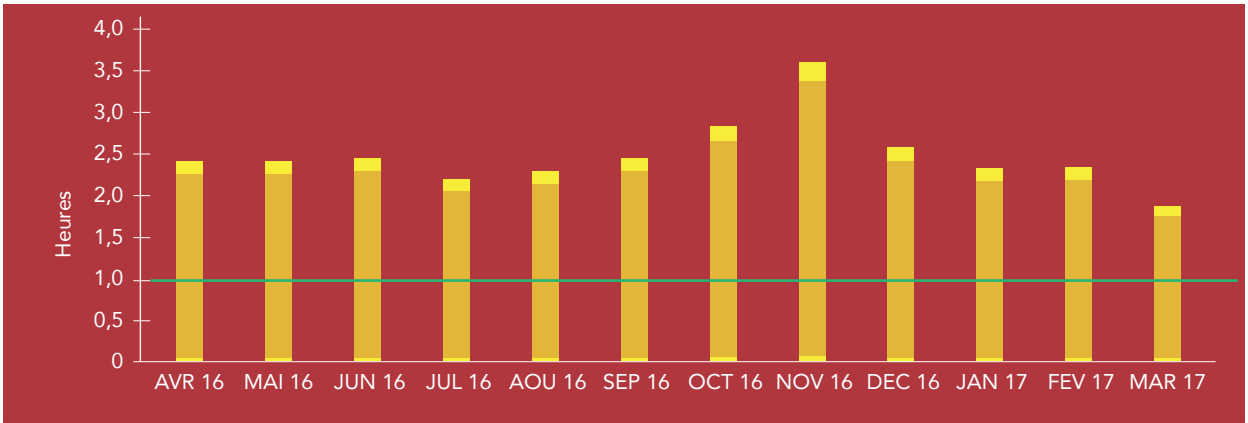
Source: Les données de KPA, de janvier 2015 à septembre 2016

5.2 Temps de dédouanemet au Centre de Traitement des Documents

Ce temps fait référence au temps pris par la douane pour enregistrer une déclaration déposée par un agent en douane, Ce temps contribue à la durée totale de séjour au port.

Les données montrent une tendance instable de la performance d'avril 2016 à mars 2017. La performance a été erratique entre septembre et novembre 2016, puis s'est stabilisée jusqu'en mars 2017. Des retards dans le dédouanement au Centre de traitement des documents au cours de cette période s'expliquent en partie par l'instabilité du système SIMBA; les documents en attente de traitement entre les pauses de travail et la qualité de la déclaration par les agents concernés et les autres parties prenantes. Ce temps a un objectif d'une heure. Il est évident que des efforts supplémentaires doivent être fournis par les parties prenantes concernées pour accélérer le dédouanement des cargaisons afin de réaliser l'objectif d'une heure.

Figure 24: Temps pris au Centre de Traitement des Documents



	AVR 16	MAI 16	JUN 16	JUL 16	AOU 16	SEP 16	OCT 16	NOV 16	DEC 16	JAN 17	FEV 17	MAR 17
Temps pris	2,42	2,42	2,43	2,19	2,29	2,45	2,86	3,60	2,59	2,35	2,35	1,91
Cible	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

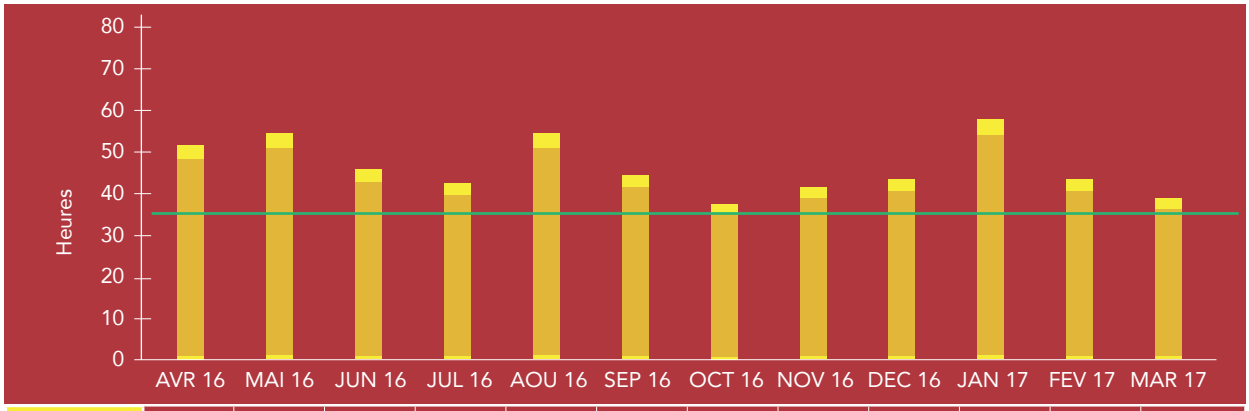
Source: Données de KPA

5.3 Temps pris au Guichet Unique de Mombasa

Le temps de dédouanement dans un guichet unique mesure le temps moyen entre l'enregistrement de la déclaration en douanes et la délivrance autorisation d'enlèvement.

La figure ci-dessous illustre la tendance du temps pris au guichet unique de Mombasa. La performance indique une diminution significative de 51 heures en avril 2016 à 39 heures en mars 2017. Malgré les performances positives, l'indicateur n'a pas atteint l'objectif de 36 heures. Cela pourrait être attribué en partie à une vérification conjointe non coordonnée du fret et à la soumission tardive de documents par des agents de dédouanement au guichet

Figure 25: Temps pris au Guichet Unique

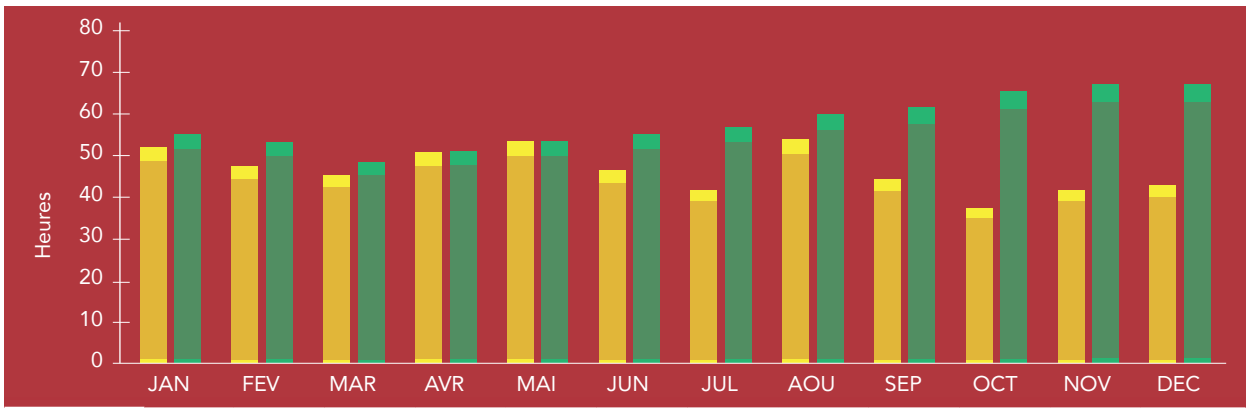


	AVR 16	MAI 16	JUN 16	JUL 16	AOU 16	SEP 16	OCT 16	NOV 16	DEC 16	JAN 17	FEV 17	MAR 17
Temps pris au OSC	51	54	47	43	54	45	38	41	43	58	44	39
Cible(hrs)	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36

Source: Données de KPA, avr, 2016 -Mar, 2017

La Figure 26 montre une comparaison du temps moyen pris au centre de guichet unique, c'est-à-dire entre l'enregistrement d'une déclaration en douane et la délivrance d'une autorisation d'enlèvement entre le Corridor central et le Corridor Nord. Le graphique montre que la tendance du Corridor central a augmenté légèrement d'avril à décembre 2016, alors que la tendance du Corridor Nord semblait plus faible mais pas cohérente. Le rapport recommande une enquête approfondi pour établir les causes des retards.

Figure 26: Comparaison du Temps pris au guichet unique pour le Corridor central et le Corridor Nord (2016)



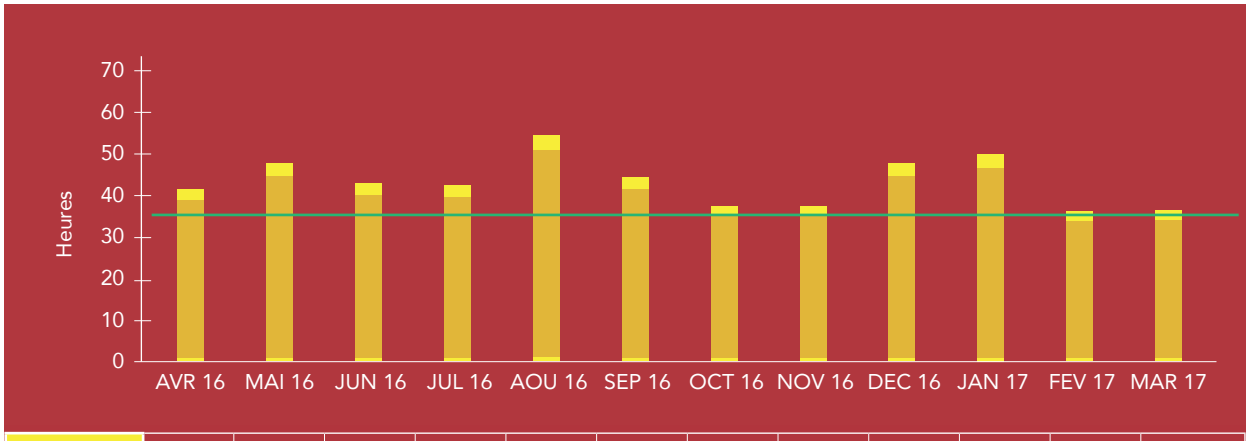
	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUN	JUL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC
Temps pris au Centre de guichet unique - NC	53,1	48,6	46,3	51,3	53,7	46,9	42,9	54,5	44,6	37,9	41,3	43,1
Temps pris au Centre de guichet unique - CC	55,1	52,4	48,5	51,0	53,5	55,9	57,6	59,6	62,3	55,3	66,7	67,9

Source: Les données de KPA et de l'Autorité portuaire de la Tanzanie 2016

5.4 Retards après la mainlevée douanière

L'indicateur se réfère au temps qui s'écoule entre la délivrance de la mainlevée douanière et l'évacuation de la cargaison du port.

Figure 27: Retards après la mainlevée douanière



	AVR 16	MAI 16	JUN 16	JUL 16	AOU 16	SEP 16	OCT 16	NOV 16	DEC 16	JAN 17	FEV 17	MAR 17
Après la mainlevée douanière	42	48	43	41	55	45	38	37	48	51	36	36
Cible(hrs)	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36

Le retard après la mainlevée des douanes a été de 36 heures en mars 2017 après avoir diminué de 42 heures en avril 2016, comme l'illustre le tableau ci-dessus. L'analyse montre que l'objectif de temps de mainlevée tend à être respecté comme il est indiqué dans la Charte de la Communauté du Port, ce qui suggère qu'il y ait eu une amélioration de l'élimination des goulets d'étranglement qui entraînaient un retard dans l'évacuation de la cargaison du port après la mainlevée au cours d'une année passée. Les activités visant à améliorer cet indicateur donnent les résultats souhaités. Certaines des activités visant à améliorer la performance de cet indicateur qui ont été mises en œuvre comprennent: l'automatisation des procédures de dédouanement, la consécration de portails spéciaux aux Stations de Fret des Conteneurs (CFS), ce qui a créé plus de voies de sortie, a permis l'amélioration de l'infrastructure de transport autour du Port et l'exploitation de 24 heures.

5.5 Temps de transit au Kenya

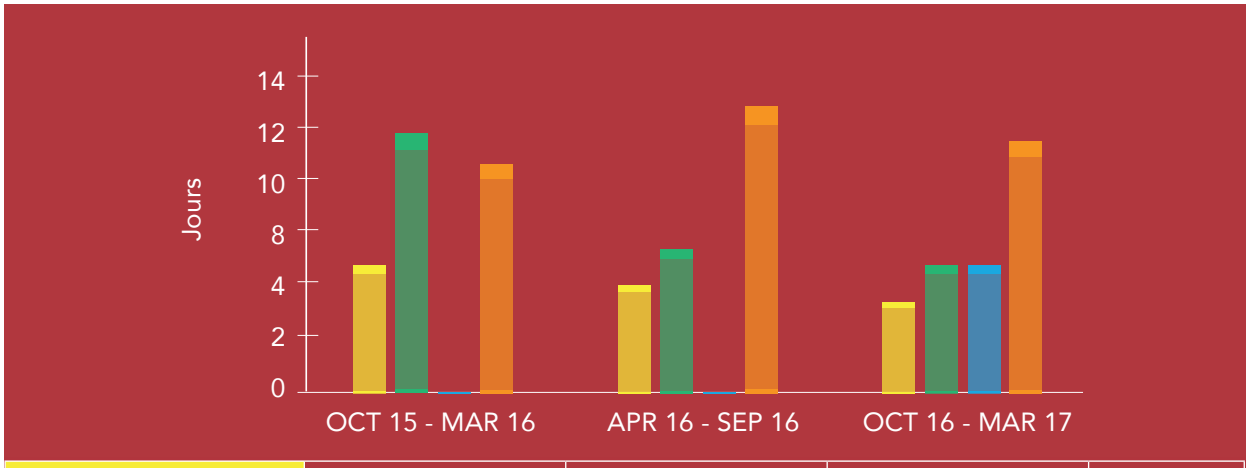
a) Les données du Système de Positionnement Géographique (GPS)

Le GPS est géo-zoné depuis Changamwe à Mombasa jusqu'aux destinations respectives. Le temps de transit est un indicateur clé d'efficacité sur le Corridor. La Figure 27 montre le temps de transit de Mombasa vers d'autres destinations le long du Corridor Nord, tel que capturé par des dispositifs du GPS qui sont installés sur des camions sélectionnés comme échantillon sur le corridor. Le GPS fait le suivi du temps à partir du moment où le camion quitte Mombasa jusqu'à son arrivée aux différentes destinations.

Les données montrent que le temps de transit de Mombasa à Kigali et Juba a diminué au cours de la période allant d'octobre 2016 à mars 2017. La performance peut être encore améliorée étant donné que le minimum enregistré pour la période était de 40 heures, 60 heures et 105 heures respectivement pour Kampala, Kigali et Juba.

Ce temps de transport est fortement affecté par les arrêts le long du Corridor. Certaines des principales raisons d'arrêt comprennent les raisons personnelles aux chauffeurs, les contrôles de police, les ponts-bascules, les contrôles d'entreprises, les conditions routières, les contrôles douaniers, entre autres raisons qui sont suivies sur la section sur l'enquête routière dans ce rapport. Certaines des mesures qui ont été mises en place pour minimiser les arrêts et améliorer le temps de transit, elles comprennent la mise en œuvre des ponts-bascules, le pesage dynamique routier à grande vitesse, des postes frontaliers à guichet unique, la création de l'Unité de patrouille du transit du Corridor Nord, entre autres.

Figure 28: Tendances du temps de transit routier de Mombasa vers diverses destinations, novembre 2016 - mars 2017



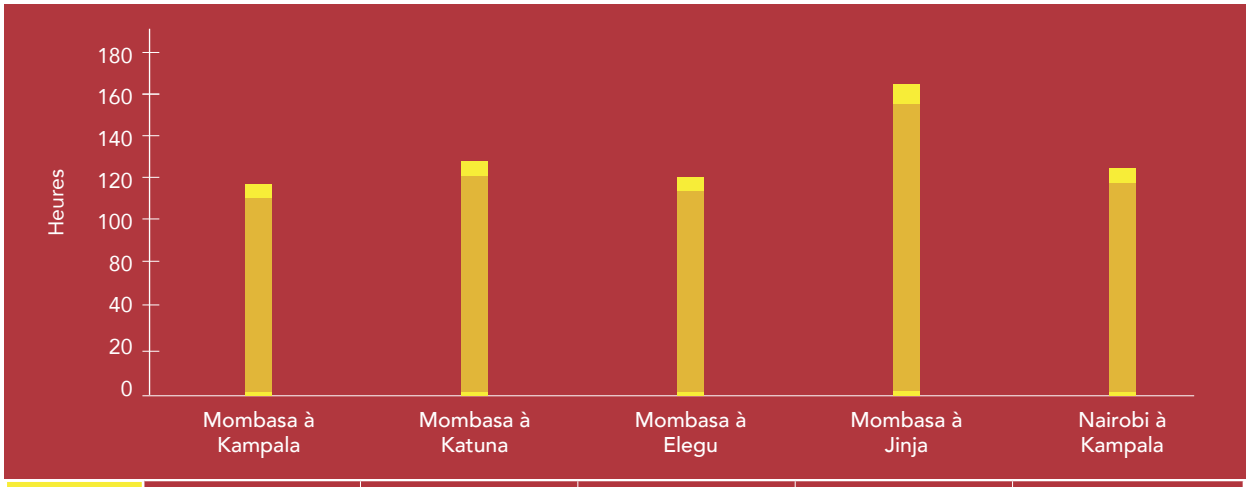
Mombasa - Kampala	5,7	4,8	4,1	
Mombasa - Kigali	11,4	6,3	5,7	
Mombasa - Goma			5,5	
Mombasa - Juba	10,1	12,6	11,2	

Source: Enquête GPS

Le Système Electronique Régional de Suivi des Cargaisons, pour février et mars 2017, montre que le temps de transit de Mombasa à Kampala, Katuna et Elegu était respectivement de 4,6 ; 5,0 et 4,7 jours.

Le temps de transit de Mombasa à Jinja et de l'ICD d'Embakasi à Nairobi à Kampala était plus élevé par rapport aux destinations avec des distances plus longues comme Mombasa-Kampala. Cela pourrait être attribué à plus de temps pris pour remplir armer et désactiver de Système Electronique de Suivi des Cargaisons et pour les camions destinés aux ICD dans les villes. Il a été observé qu'alors que les postes frontières travaillent 24 heures sur 24 heures et 7 jours sur 7 jours, les stations intérieures où les cargaisons sont déposées en attente de dédouanement ne travaillent pas 24 heures sur 24 heures et 7 jours sur 7 jours.

Figure 29: Temps de transit de Mombasa à Nairobi en utilisant le RECTS



Temps de transit	109,76	121,82	113,66	163,37	118,33

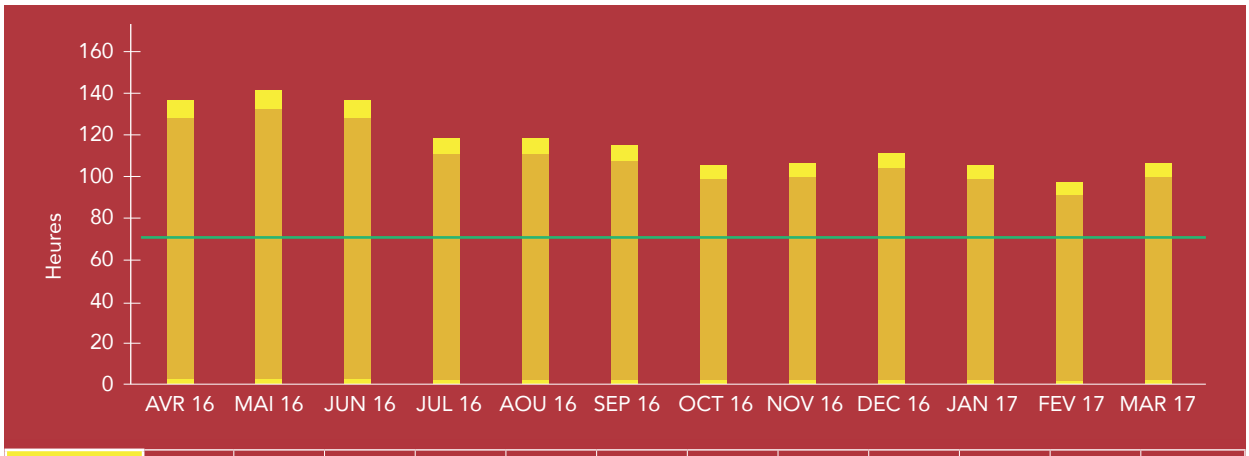
Source: RECTS, février - mars 2017

b) Temps de transit en utilisant les données du système SIMBA de KRA

Cela mesure la période allant du temps de la mainlevée douanière au port de Mombasa jusqu'au moment où le certificat d'exportation est généré par la KRA après que les cargaisons traversent les points frontaliers Kenya-Ouganda de Malaba et de Busia. La distance de Mombasa-Malaba est de 933 kilomètres et celle de Mombasa-Busia est de 947 kilomètres.

Les Figures 30 et 31 montrent le temps de transit de Mombasa à Malaba et de Mombasa à Busia.

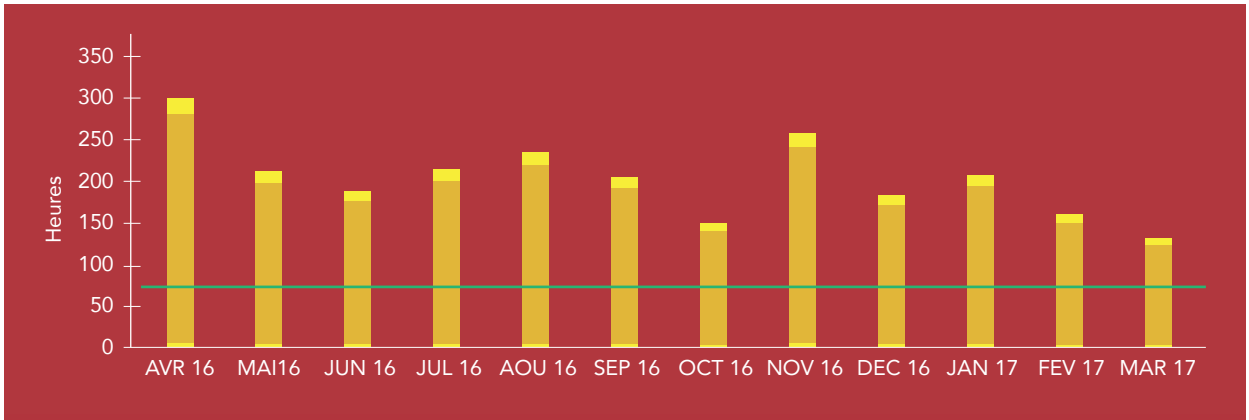
Figure 30: Temps de transit de Mombasa à Malaba (en heures)



	AVR 16	MAI 16	JUN 16	JUL 16	AOU 16	SEP 16	OCT 16	NOV 16	DEC 16	JAN 17	FEV 17	MAR 17
De Mombasa à Malaba	53,1	48,6	46,3	51,3	53,7	46,9	42,9	54,5	44,6	37,9	41,3	43,1
Cible(hrs)	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72

Source: KRA (système SIMBA), avril 2016 - mars 2017

Figure 31: Temps de transit de Mombasa à Busia



	AVR 16	MAI16	JUN 16	JUL 16	AOU 16	SEP 16	OCT 16	NOV 16	DEC 16	JAN 17	FEV 17	MAR 17
De Mombasa à Busia	193	212	190	213	234	205	147	257	182	205	162	133
Cible(hrs)	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72

Source: KRA (système SIMBA), avril 2016 - mars 2017

Le temps de transit ciblé pour les cargaisons du point frontalier de Mombasa vers Malaba est de 72 heures. La Figure 31 montre la tendance du temps de transit sur cette section du Corridor Nord d'avril 2016 à mars 2017. Les données montrent que le temps de transit s'est amélioré au cours de la période considérée, passant à un maximum de 142 heures en mai 2016 à un minimum de 98 heures en février 2017. De même, le temps de transit moyen de cette tendance montre que l'amélioration du temps de transport de marchandises de Mombasa à Malaba s'est améliorée, passant de 193 heures en avril 2016 à 133 heures en mars 2017, bien que les fluctuations aillent à 257 heures en décembre 2016. Le temps de transit a diminué au cours de la période considérée étant donné que la route de Malaba montre une performance stable par rapport à la route de Busia. Les deux itinéraires sont encore loin d'atteindre la cible de 72 heures.

Il existe une grande variation entre le temps de transit enregistré à l'aide des données GPS et celui enregistré à l'aide des données des systèmes douaniers. C'est parce que le premier mesure le temps réel auquel les camions commencent leurs déplacements jusqu'au temps réel auquel ils arrivent au point de destination. Alors que les données des systèmes douaniers montrent le temps à partir duquel une autorisation d'enlèvement est émise au temps où un certificat d'exportation est généré. Il y a des retards causés par les camionneurs à commencer leur voyage après avoir été autorisés pour procéder en transit d'une part et d'autre part il y a des retards pour que les douanes produisent des certificats d'exportation après que les marchandises aient quitté le pays.

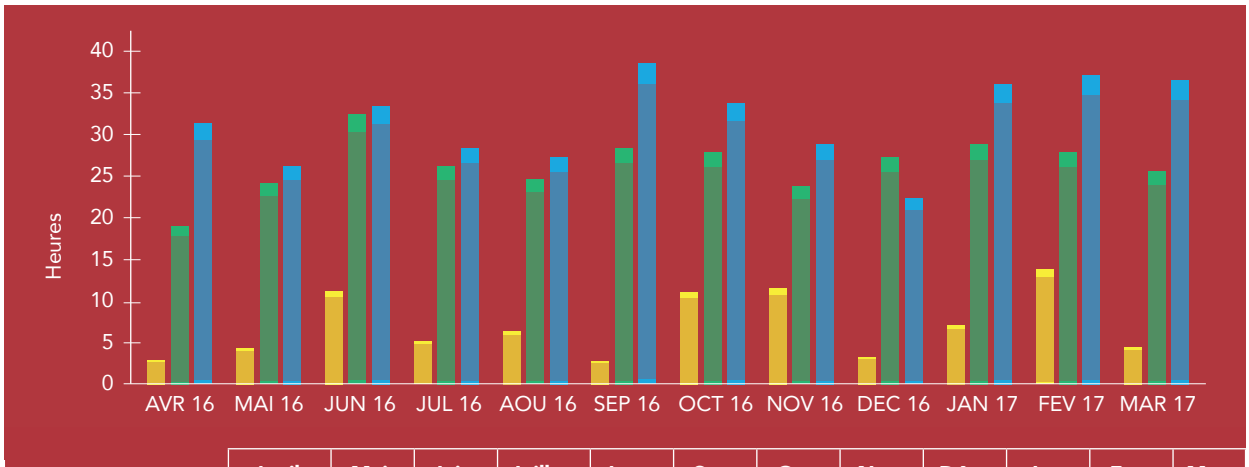
Les initiatives visant à éliminer les obstacles à la libre circulation dans le Corridor resteront un programme clé. Cela comprend résoudre le problème de la congestion du trafic dans les zones urbaines le long du Corridor Nord, y compris la ville portuaire de Mombasa. La construction de routes de contournement à Nairobi, Eldoret, Kisumu, Kampala et Mukono, le doublement d'une partie des routes Nairobi-Mombasa, Kampala-Jinja, Kampala-Mpigi et Kampala-Wobulenzi et la construction d'échangeurs le long du Corridor sont quelques étapes qui contribueront dans le traitement des obstacles liés à une infrastructure inadéquate et la rationalisation du nombre et la standardisation des ralentisseurs des vitesse construites le long du Corridor Nord.

En outre, les efforts visant à minimiser le nombre de points de contrôle et le temps pris à ces points de contrôle sont nécessaires pour réduire le temps de transport de marchandises le long du Corridor. Selon l'Enquête sur le rendement logistique de l'Afrique de l'Est de 2014, il y avait 1,5 point de contrôle pour chaque cent kilomètres, se traduisant en environ 14 points de contrôle sur chacune des artères des Corridors.

5.6 Temps de Transit au Burundi

Ce rapport fait le suivi du temps de transit de Kanyaru-Haut vers trois destinations principales: Bujumbura (118 Kms), Kayanza (24 Kms) et Gatumba (138Km). Le temps moyen de transit pour la route de Kanyaru-Haut à Kayanza était de 6,17 heures, tandis que celui de Gatumba était de 26 heures et celui de Bujumbura était de 31,25 heures. Cela montre que le temps de transit vers Bujumbura était plus élevé que celui de Gatumba bien qu'il soit une distance plus courte. Cela résulte des retards dans la réception des camions dans les zones douanières, à destination et aux retards dans le remboursement des obligations de transit.

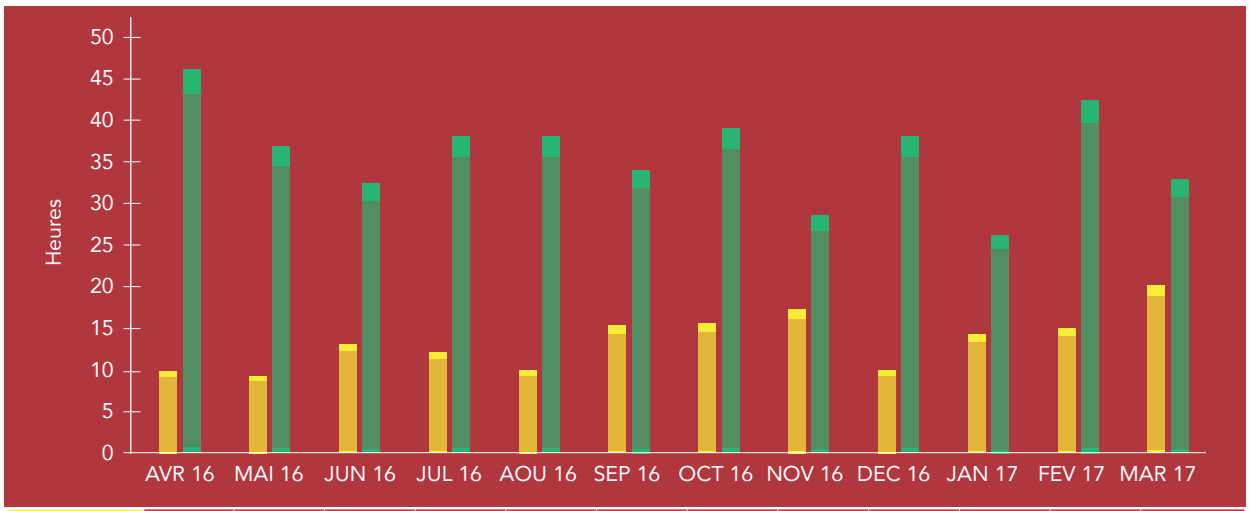
Figure 32: Temps de transit de Kanyaru-Haut à Bujumbura, Kayanza et Gatumba



	Avril-16	Mai-16	Juin-16	Juillet-16	Aout-16	Sep-16	Oct-16	Nov-16	Déc--16	Jan-17	Fev-17	Mar-17
Kanyaru-Haut à Kayanza (24 Km)	3	4	11	5	6	2	11	11	3	7	14	4
Kanyaru-Haut à Gatumba (138 Km)	19	24	32	26	24	28	27	24	27	29	27	25
Kanyaru-Haut à Bujumbura (118 Km)	31	26	33	28	27	38	33	28	22	36	37	36

Source: OBR, avril 2016 - mars 2017

Figure 33: Temps de transit de Gasenyi à Bujumbura et Kayanza (en heures)



Gasenyi à Kayanza	10	9	13	12	10	15	16	17	10	14	15	20
Gasenyi à Bujumbura	46	37	32	38	38	34	38	28	38	26	42	33

5.7 Temps de transit en RDC

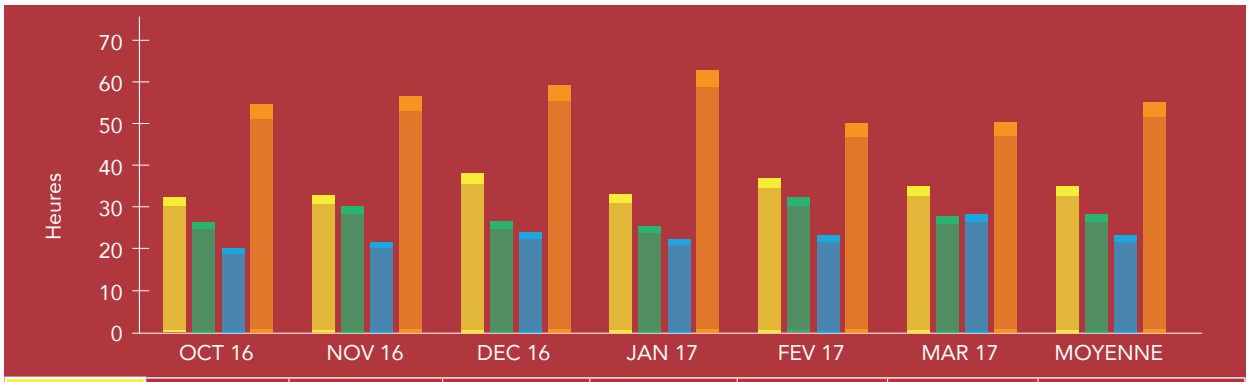
Le rapport suit le temps de transit du point frontalier de Bunagana à Goma. Cette route a une distance de 82.9 km. Il est à noter que les observations sur cette route ont été très limitées étant donné qu'on a fait une seule observation entre les mois de décembre 2016 et janvier 2017. Cela signifie que les chiffres moyens peuvent ne pas être adéquats pour une analyse concluante. Néanmoins, les données disponibles montrent un temps de transit très élevé avec un minimum de 84,4 heures et un maximum de 216,7 heures. Littéralement, cela signifie que d'une part les camions utilisent un minimum de trois jours et demi pour couvrir une distance de 82,9 kilomètres, et d'autre part, cela peut refléter les retards dans l'autorisation de chargement une fois qu'ils aient été reçus en RDC.

BUREAU_ENTREE	BUR_DEST	Mois	Année	Temps de transit moyen	Nombre
BUNAGANA	GOMA	Octobre	2016	84,49	5
BUNAGANA	GOMA	Novembre	2016	140,61	2
BUNAGANA	GOMA	Décembre	2016	122,58	1
BUNAGANA	GOMA	Janvier	2017	194,75	1
BUNAGANA	GOMA	Février	2017	216,69	3
BUNAGANA	GOMA	Mars	2017	156,01	4

5.8 Temps de transit au Rwanda

La section du Corridor Nord de Kigali à Mombasa couvre une distance totale de 1 685 km. Il y a quatre destinations du point frontalier principal de Gatuna, Ce sont Akanyaru (238 km), Magerwa (81 km), Nemba (150 km) et Bugarama Haut (410 Km). La Figure 32 montre le temps moyen passé de Gatuna aux destinations respectives pendant la période d'octobre 2016 à mars 2017. Le temps moyen pris en heures était de 34,7 heures à Akanyaru, 28,5 heures à Magerwa, 23,3 heures à Nemba et 55,6 heures à Bugarama. On peut noter que Gatuna - Magerwa est la voie la plus lente, qui est en moyenne 2,8 kms par heure par rapport à Gatuna - Bugarama, qui est en moyenne de 7,3 kms par heure pendant la période considérée, Magerwa est la principale installation de manutention du Rwanda, qui est situé dans le centre de la ville et cela pourrait expliquer la vitesse plus lente lorsque les camions sont en cours de dédouanement.

Figure 34: Temps de transit au Rwanda



	OCT 16	NOV 16	DEC 16	JAN 17	FEV 17	MAR 17	MOYENNE
Gatuna à Akanyaru	33,1	32,9	37,6	32,6	36,6	35,4	34,7
Gatuna à Magerwa	27,0	30,3	27,5	25,7	33,0	27,7	28,5
Gatuna à Nemba	20,4	21,8	24,2	21,9	22,9	28,5	23,3
Gatuna à Bugarama	54,9	56,3	59,2	62,7	50,0	50,8	55,6

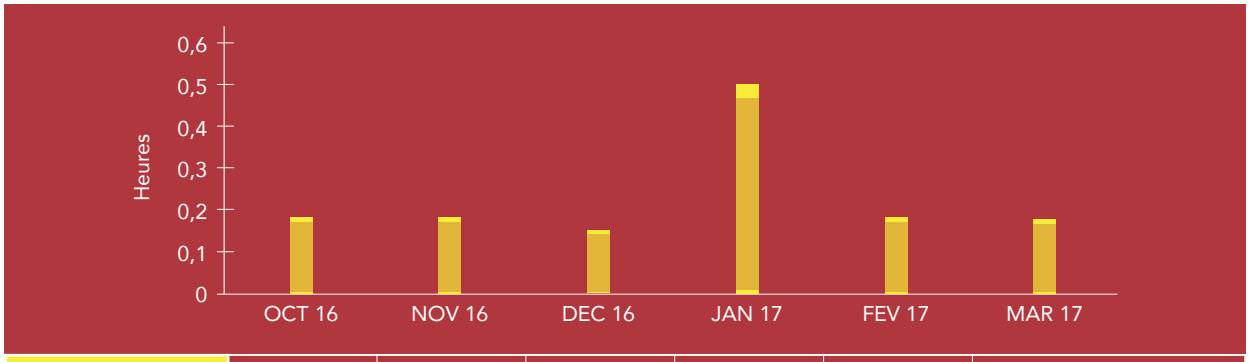
Source: (RRA, Octobre 2016 – Mars 2017)

5.9 Temps de séjour aux Magerwa au Rwanda

Le temps de séjour des camions est mesuré à partir du moment où le conducteur du véhicule reçoit l'autorisation d'entrer dans la porte MAGERWA jusqu'au temps de départ du camion depuis la porte de sortie du terminal après le déchargement du conteneur/cargaison au MAGERWA.

La Figure 35 montre le temps de séjour de la cargaison à Magerwa pour les marchandises venant de Gatuna en provenance du Corridor Nord.

Figure 35: Temps de séjour à Magerwa de Gatuna – Corridor Nord en heures

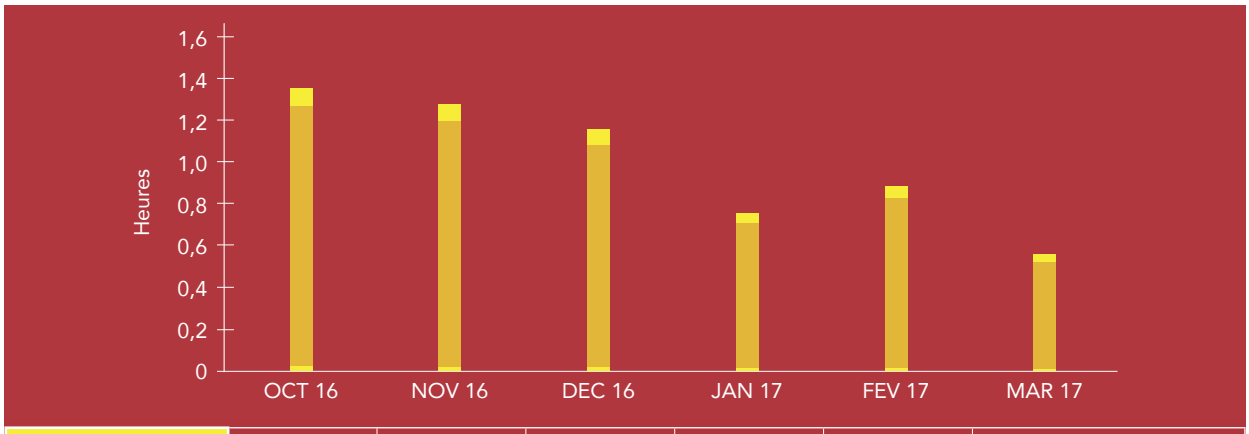


	OCT 16	NOV 16	DEC 16	JAN 17	FEV 17	MAR 17
Tout le trafic	0,18	0,19	0,16	0,50	0,18	0,17

Source: (RRA, octobre 2016 – mars 2017)

En outre, le rapport a également analysé le temps de séjour de tout le trafic, y compris celui provenant d'autres itinéraires autres que le Corridor Nord. La Figure 36 montre le temps de séjour à Magerwa en heures pour toute circulation. Les données montrent que le temps de séjour a diminué au cours de la période à l'étude de 1,34 heure en octobre 2016 à 0,56 heures en mars 2017. Ceci indique une réalisation considérable dans la réduction du temps de séjour.

Figure 36: Temps de séjour au Magerwa en heure pour tout le trafic



	OCT 16	NOV 16	DEC 16	JAN 17	FEV 17	MAR 17
Tout le trafic	1,34	1,27	1,15	0,76	0,87	0,56

Source: (RRA, Octobre 2016 – Mars 2017)

5.10 Temps de transit en Ouganda

Cet indicateur fait le suivi du temps pris pour transporter les cargaisons à partir de deux postes frontières de Malaba et Busia vers les différentes destinations, comme le montre la Figure ci-dessous.

La Fugure 37 ci-dessous illustre les temps de transit en Ouganda, obtenu par le système de surveillance des marchandises. Toutes les marchandises ne sont pas surveillées avec l'ECTS. Il ressort de l'analyse qu'il faut plus de temps pour Malaba-Kampala malgré que ce soit une courte distance si l'on compare avec les autres destinations. Cela varie entre la moyenne de 46 à 73 heures. Les retards pourraient être associés à l'accusé de réception des cargaisons et leur autorisation à la destination finale. Il faut plus de temps pour le transport sur Busia-Katuna (630km) qui est une courte distance que Malaba - Katuna (668km). La route Malaba-Mpondwe a également enregistré un temps de transit faible, malgré qu'elle soit de longue distance que Busia – Mpondwe. Les retards sont attribués aux retards dans la reconnaissance de l'arrivée/réception des camions dans les systèmes douaniers des douanes de destination ainsi que les goulots d'étranglement liés aux infrastructures le long de l'itinéraire.

Figure 37: Temps de transit en Ouganda en utilisant le Système Electronique de Suivi du fret

	OCT 16	NOV 16	DEC 16	JAN 17
Malaba-Kampala(236km)	72,57	46,57	52,16	47,57
Malaba-Katuna	40,66	39,93	39,27	55,96
Malaba-Elegu(497km)	24,64	26,69	27,91	31,26
Malaba-Vura	32,67	40,77	56,58	33,69
Malaba-Oraba	30,97	51,40	68,07	48,60
Malaba-Mpondwe(678km)	42,68	42,87	46,01	56,70
Malaba-Bunagana	22,75	30,59	22,20	82,69
Malaba-Goli (543km)	22,19	52,15	31,43	46,83

	OCT 16	NOV 16	DEC 16	JAN 17
Busia-Katuna(630km)	39,8	55,2	55,9	48,8
Busia-Elegu	30,0	51,4	26,0	30,2
Busia-Bunagana	49,5	81,0	46,3	64,6
Busia-Mpondwe(640km)	57,4	41,8	70,7	71,8

Source: Donnée de l'ECTS, URA

SIXIEME SECTION:
COMMERCE INTRA-REGIONAL

COMMERCE INTRA-REGIONAL

La croissance du commerce intra-régional est reconnue comme l'un des facteurs clés pour une plus grande croissance économique et une intégration régionale pour les États membres du Corridor Nord. Par conséquent, l'amélioration du commerce entre les six États membres constitue un objectif principal du processus d'intégration. Cette section analyse l'impact potentiel sur le commerce des six États membres à partir duquel des recommandations politiques seront mises en place pour capitaliser sur le plein potentiel de la route commerciale du Nord dans le domaine du commerce intra-régional. Les données ont été obtenues principalement auprès d'institutions chargées des statistiques nationales dans chaque État membre. Certains ont fourni des données sur le commerce informel et formel, tandis que d'autres n'ont fourni que pour le commerce formel.

6.1 Commerce entre le Burundi et les autres Etats membres du Corridor Nord

Au cours de la dernière décennie, le Burundi a connu un problème de déficit commercial. Étant un pays enclavé; il est confronté à des défis économiques, qui comprennent des coûts de transport élevés, une faible base d'exportation, et bien d'autres. Le tableau 16 présente un résumé des importations et des exportations entre le Burundi et les autres États membres du Corridor Nord.

En 2016, la valeur totale des importations était de 109,7 millions de dollars et une valeur totale de 51,6 millions de dollars pour les exportations. Les principales exportations sont constituées du café en tête et qui représente 26,7 pourcent des exportations totales du Burundi, suivi par le thé, qui représente 20,6 pourcent. Les autres produits exportables les plus importants du pays sont l'or, la farine de blé et la bière. Les principales destinations d'exportation du Burundi sont la RDC, le Kenya et l'Ouganda. Les principaux produits importés dans le pays sont les denrées alimentaires, les produits pétroliers raffinés et les biens d'équipement. Les principaux partenaires d'importation du Burundi sont le Kenya et l'Ouganda.

Les volumes commerciaux pour les exportations et les importations ont fluctué au cours des mois de 2016. La baisse est notable à partir du mois d'août au mois de décembre en 2016.

Tableau 16: Résumé du commerce formel au Burundi (en USD)

	EXPORTATION VERS (USD):			
Mois	**RDC**	**KENYA**	**RWANDA**	**OUGANDA**
Jan-16	2.624.288,0	1.685.237,0	841.248,0	97.457,0
Feb-16	3.048.636,0	1.637.831,0	757.250,0	247.253,0
Mar-16	3.096.639,0	1.540.178,0	594.529,0	419.066,0
Apr-16	2.840.134,0	1.943.924,0	371.490,0	210.352,0
May-16	2.147.854,0	1.436.105,0	658.955,0	621.768,0
Jun-16	2.360.550,0	1.061.168,0	431.365,0	400.565,0
Jul-16	2.369.685,0	1.131.508,0	516.907,0	138.631,0
Aug-16	1.774.153,0	514.251,0	420.619.0	377.569,0
Sep-16	1.768.846,0	589.433,0	319.826,0	270.474,0
Oct-16	1.735.590,0	451.805,0	294.226,0	405.442,0
Nov-16	1.650.575,0	1.175.496,0	191.815,0	354.565,0
Dec-16	2.221.988,0	1.302.785,0	223.995,0	341.870,0
TOTAL	**27.638.939,0**	**14.469.723,0**	**5.622.225,0**	**3.885.011,0**

	IMPORTATIONS A PARTIR DE (USD):			
	RDC	KENYA	RWANDA	OUGANDA
Jan-16	249.989	4.174.908	462.620	2.701.100
Feb-16	278.257	4.094.467	566.350	6.204.771
Mar-16	346.852	4.558.232	1.837.910	3.365.160
Apr-16	285.013	3.638.675	837.515	2.749.605
May-16	344.486	4.213.611	1.111.085	3.850.563
Jun-16	387.330	3.703.631	2.961.882	2.736.455
Jul-16	544.988	4.914.429	1.552.678	2.937.945
Aug-16	629.301	4.981.369	757.067	4.279.840
Sep-16	343.836	3.266.426	758.706	5.003.309
Oct-16	135.427	3.243.517	1.195.291	4.466.630
Nov-16	146.835	3.310.233	678.280	3.743.607
Dec-16	75.973	3.660.631	309.849	3.112.517
Total	**3.768.287**	**47.760.130**	**13.029.232**	**45.151.502**

Source: Bureau des Statistiques du Burundi, jan-déc 2016. 1 dollar = 1654,6 Francs Burundais comme taux de change en 2016

1.3 Commerce entre la RDC et les autres États membres du Corridor Nord

La RDC a enregistré le plus gros volume commercial avec l'Ouganda avec une valeur totale de 406 040 214 de dollars (47,6%) pour les importations et 6 463 568 de dollars (31%) dans les exportations pendant la période allant de Janvier 2016 à Février 2017, le Rwanda est le partenaire commercial le plus important avec 26% des importations et 41,4% des exportations suivi par le Kenya avec 23,4% des importations et 1% des exportations, puis le Burundi avec 3% des importations et 18% des exportations. Compte tenu du commerce dans la région, la RDC est un importateur net. Cela s'explique par le fait que les principaux produits d'exportation de la RDC soient des minerais qui trouvent un marché dans des pays situés en dehors des Etats membres du Corridor Nord.

Table 17: Résumé du commerce formel en RDC (en USD)

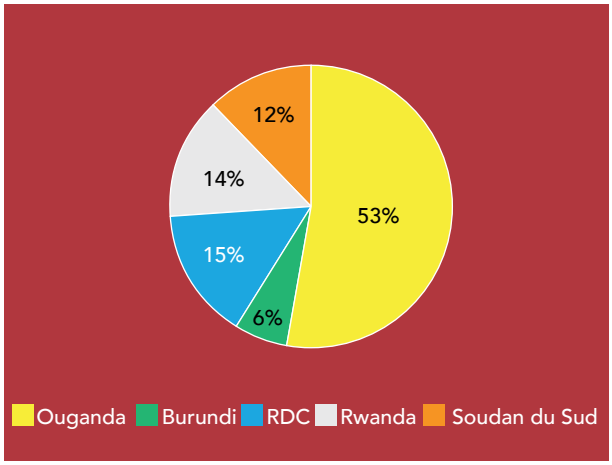
Exportations vers				
Pays	**BURUNDI**	**KENYA**	**RWANDA**	**OUGANDA**
Jan	249.989	154.962	449.376	637.076
Feb	278.257	122.905	457.465	441.074
Mar	346.852	44.319	507.971	364.390
Apr	285.013	60.122	751.510	191.386
May	344.486	119.137	818.897	284.256
Jun	387.330	101.674	868.244	367.904
Jul	544.988	180.743	551.107	508.626
Aug	629.301	254.521	676.212	288.712
Sep	343.836	-	737.118	560.220
Oct	135.427	115.018	678.625	664.024
Nov	146.835	120.504	587.167	453.906
Dec	75.973	415.186	510.943	303.146
Jan-17	-	35.203	511.726	412.372
Feb-17	-	241.176	525.103	986.476
TOTAL	**3.768.287**	**1.965.470**	**8.631.464**	**6.463.568**
Importations				
Jan	2.624.288	15.384.261	12.663.153	30.699.334
Feb	3.048.636	15.339.939	14.071.379	20.961.204
Mar	3.096.639	15.848.636	16.808.002	26.361.970
Apr	2.840.134	16.969.665	14.660.099	26.314.614
May	2.147.854	14.986.754	15.792.464	29.687.048
Jun	2.360.550	17.161.016	1.028.974	29.210.056
Jul	2.369.685	14.790.359	18.223.926	30.664.182
Aug	1.774.153	20.050.826	18.231.084	35.666.598
Sep	1.768.846	-	17.197.102	33.938.460
Oct	1.735.590	16.373.353	16.927.973	30.472.856
Nov	1.650.575	15.523.740	18.525.394	31.174.392
Dec	2.221.988	11.627.588	19.148.401	28.701.976
Jan-17	-	11.230.116	18.472.885	25.124.022
Feb-17	-	14.450.005	18.423.306	27.063.502
TOTAL	**27.638.939**	**199.736.258**	**220.174.143**	**406.040.214**

6.2 Commerce entre le Kenya et les autres États membres du Corridor Nord

Le Kenya a affiché une valeur totale d'environ 1.1 trillion de dollars (81%) pour les exportations avec une moyenne de 97 millions de dollars par mois en 2016. La valeur des importations est estimée à 267 381 533 de dollars (19%) avec une moyenne de 22 millions de dollars par mois au cours de la même période. Cela montre que le Kenya est un exportateur net vers la région du Corridor Nord.

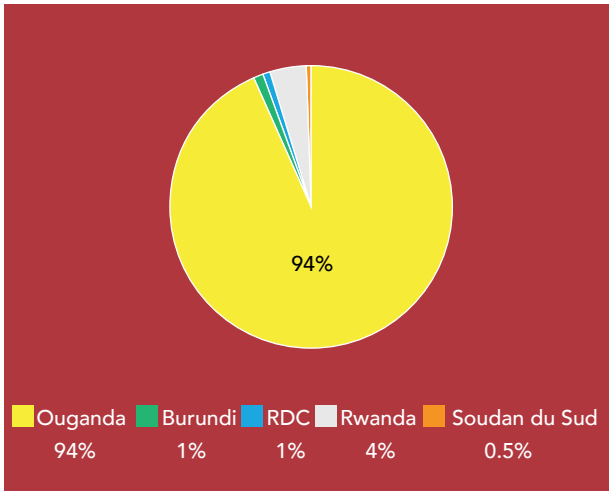
L'Ouganda est la principale destination pour les exportations du Kenya (53%). ensuite la RDC (15%) et le Rwanda (14%) comme indiqué dans la figure ci-dessous. Les principaux produits d'exportation du Kenya comprennent: le thé, le café, les produits horticoles et les produits sisal et le sisal. Les autres produits comprennent le poisson et les produits de la pêche, les noix, les produits laitiers, les aliments transformés et bien d'autres.

Figure 38: Part des Exportations du Kenya



Les principales importations du Kenya comprennent: le tabac, les machines et le matériel de transport, les produits pétroliers, les huiles, les véhicules, le fer et l'acier, les produits agricoles, le papier et les produits en papier, les produits pharmaceutiques, les engrais, les matériaux de construction. La principale source d'importation est l'Ouganda qui fournit plus de 90 pourcent des importations totales du Kenya parmi les Etats membres.

Figure 39: Part des Importations du Kenya



Le tableau 18 ci-dessous présente un résumé des importations et des exportations entre le Kenya et d'autres États membres du Corridor du Nord pour la période de Janvier 2016 à Février 2017.

Tableau 18: Résumé des exportations formelles (USD), Janvier 2016 à Février 2017

EXPORTATIONS VERS (USD**):					
Pays	**BURUNDI**	**DRC**	**RWANDA**	**SOUDAN DU SUD**	**OUGANDA**
Jan	6.804.623	15.384.261	13.532.109	12.151.999	46.435.583
Fev	7.412.488	15.339.939	12.894.234	11.969.930	47.069.478
Mar	6.218.746	15.848.636	15.105.507	31.726.665	62.682.603
Apr	5.166.762	16.969.665	15.927.912	11.358.110	63.429.749
Mai	5.093.835	14.986.754	12.213.938	16.882.164	42.205.833
Jun	5.495.387	17.161.016	15.993.842	13.662.979	46.635.001
Jul	8.645.719	14.790.359	14.219.372	6.529.852	61.751.756
Aou	5.368.798	20.050.826	17.050.929	8.658.087	49.725.532
Sep	343.836	-	9.385.914	-	74.779.756
Oct	4.227.662	16.373.353	9.492.402	6.915.633	37.292.649
Nov	4.032.797	15.523.740	11.124.708	10.120.766	46.096.712
Dec	3.791.534	11.627.588	20.312.977	12.605.570	43.112.613
Jan-17	4.221.884	11.230.116	10.116.375	7.631.570	43.932.942
Fev-17	4.163.562	14.450.005	11.168.098	9.463.699	48.129.637
TOTAL	**70.987.633**	**199.736.258**	**188.538.317**	**159.677.024**	**713.279.844**
IMPORTATION DE (USD):**					
Pays	**BURUNDI**	**DRC**	**RWANDA**	**SOUDAN DU SUD**	**OUGANDA**
Jan	163.488	154.962	529.358	7.619	17.693.393
Feb	230.253	122.905	273.863	-	11.786.934
Mar	200	44.319	1.027.084	20.680	10.333.651
Apr	19.747	60.122	914.448	-	8.140.224
Mai	1.323	119.137	513.239	1.762	12.689.191
Jun	6.906	101.674	524.970	4.501	16.967.492
Jul	71.658	180.743	561.354	2.293	9.537.468
Aou	81.412	254.521	872.718	3.105	14.389.895
Sep	1.768.846	-	4.167.816	-	82.467.788
Oct	39.520	115.018	627.251	648	22.510.689
Nov	24.113	120.504	643.693	8.161	30.631.503
Dec	5.495	415.186	497.237	2.389	14.927.065
Jan-17	6.527	35.203	391.066	33.986	21.261.746
Fev-17	31.075	241.176	662.948	2.842	22.680.037
TOTAL	**2.450.563**	**1.965.470**	**12.207.044**	**87.986**	**296.017.075**

Source: Bureau National de Statistiques du Kenya

*** Remarque: La devise a été convertie du Shilling Kenyan en dollars en utilisant un taux de change de 102,53 d'octobre 2016 à février 2017*

Les données analysées montrent que le Kenya exporte plus vers la région (81%) avec un montant important étant attribué au commerce informel. Le tableau ci-dessous donne le résumé des ré-exportations dans la région. Le Kenya a réexporté des marchandises d'une valeur de 87 millions USD d'Octobre 2016 à Février 2017.

Tableau 19: Re-exportations (USD)

Re-exports (USD**)					
Pays	**BURUNDI**	**RDC**	**RWANDA**	**SOUDAN DU SUD**	**OUGANDA**
Oct	1.021.808	1.876.371	1.261.154	7.060.460	14.876.747
Nov	1.270.274	2.686.930	861.107	1.141.105	5.356.276
Dec	1.638.152	2.263.547	976.881	1.682.546	7.069.556
Jan	1.866.250	1.892.118	1.107.629	8.623.738	8.548.991
Fev	1.467.752	1.457.772	1.216.031	2.116.653	7.209.412

Source: Bureau National de Statistiques du Kenya

*** Note: Remarque: La devise a été convertie du Shilling Kenyan en dollars en utilisant un taux de change de 102.53 d'octobre 2016 à février 2017*

Le tableau ci-dessous résume le commerce pour le Kenya entre Octobre 2016 et Février 2017. Il est à noter que la valeur des réexportations a diminué de 14 pourcent au cours de la période considérée.

Tableau 20: Resumé de la période Oct 2016 à Fév 2017 (avec tous les pays qui font du commerce avec le Kenya)

Commerce	Oct-16	Nov-16	Dec-16	Jan-17	Fev-17
Importations	1.123.389.088	1.261.435.621	1.199.752.047	1.470.210.007	1.276.149.806
Exportations domestiques	346.647.031	436.907.843	414.626.080	426.266.529	427.658.543
Re-Exportations	63.489.864	47.373.137	40.673.078	50.099.636	40.093.638
Exportations Totales	4.000.278	4.723.444	4.440.769	4.646.247	4.562.230
Commerce Total	10.996.014	12.349.507	11.745.118	14.385.039	12.491.450
Balance commerciale	(10.917.981)	(12.257.367)	(11.658.492)	(14.294.405)	(12.402.454)

Source: Bureau National de Statistiques du Kenya.

6.3 Commerce entre le Rwanda et les autres États membres du Corridor Nord

Le tableau 21 montre la valeur des produits exportés et importés entre le Rwanda et les autres États Membres du Corridor Nord. Le volume total des exportations pour 2016 a été évalué à 328 millions de dollars, ce qui représente 51,5% du commerce total, tandis que les importations se sont élevées à 310 millions de dollars, ce qui représente 48,5%. Il est également important de noter qu'il y a eu une baisse remarquable des échanges entre le Rwanda et le Sud-Soudan au cours de la période de considération.

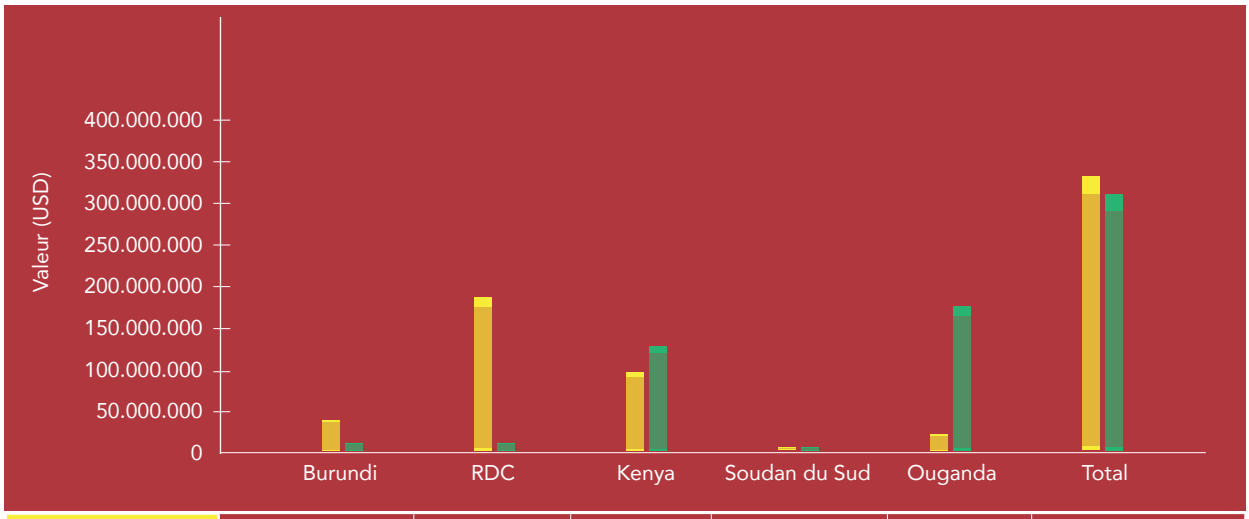
Parmi les principales exportations du Rwanda en 2016, on trouve le pétrole, le thé, le café, les minerais (minerais d'étain, niobium, tantale, vanadium et zirconium) et le riz. D'après les résultats, une grande partie de l'exportation formelle se situe entre le Rwanda et la RDC suivie par le Kenya. D'autre part, les principales importations comprennent; Ciment, sucre brut, graisses et huiles végétales, savon, huile de palme, poisson, maïs, récipients d'emballage, produits en fer ou en aciers non alliés, sel, peintures et vernis, chaussures, sucre, savon, ferraille, voitures et cigarettes. Les principales sources de l'importation du Rwanda étaient l'Ouganda et le Kenya.

Table 21:Résumé des exportations et des importations formelles, Janvier 2016 à Mars 2017

EXPORTATION VERS (USD):					
EXPORTATIONS	**BURUNDI**	**RDC**	**KENYA**	**SOUDAN DU SUD**	**OUGANDA**
Jan	1.116.882	12.663.153	9.603.399	23.469	3.048.552
Fev	2.820.750	14.071.379	9.278.766	110.377	738.279
Mar	4.379.658	16.808.002	10.854.424	-	851.915
Apr	2.439.555	14.660.099	9.993.354	1.015.457	1.065.310
Mai	5.658.736	15.792.464	9.212.458	996.971	792.011
Jun	513.394	1.028.974	2.743.374	10.056	2.484.690
Jul	2.196.150	18.223.926	6.956.058	77.268	1.186.860
Aug	1.990.951	18.231.084	5.593.952	40.548	2.262.826
Sep	1.720.015	17.197.102	4.167.816	42.884	1.756.752
Oct	3.055.204	16.927.973	5.522.745	112.848	1.164.573
Nov	2.652.727	18.525.394	9.679.827	19.422	896.253
Dec	4.392.117	19.148.401	9.640.900	107.267	463.397
Jan-17	2.357.131	18.472.885	9.978.108	40.898	633.606
Fev-17	1.740.752	18.423.306	7.830.668	54.746	2.188.501
Mar-17	671.357	22.465.313	7.891.000	266.924	2.096.920
TOTAL	**37.705.379**	**242.639.456**	**118.946.849**	**2.919.133**	**21.630.445**
	IMPORTATIONS A PARTIR DE USD):				
IMPORTS	**BURUNDI**	**RDC**	**KENYA**	**SOUDAN DU SUD**	**OUGANDA**
Jan	623.374	449.376	9.828.094	-	11.995.835
Fev	445.282	457.465	10.805.431	-	12.077.591
Mar	487.072	507.971	12.647.254	51	16.335.968
Apr	561.563	751.510	10.779.526	-	13.029.240
Mai	468.782	818.897	10.481.931	-	15.125.012
Jun	624.847	868.244	11.049.827	1.590	14.300.618
Jul	761.074	551.107	11.269.859	-	14.201.343
Aug	230.650	676.212	11.737.069	-	16.147.017
Sep	174.706	737.118	9.385.914	-	15.333.384
Oct	134.825	678.625	8.518.966	-	13.792.483
Nov	175.169	587.167	9.285.371	1.009	13.977.725
Dec	83.026	510.943	9.123.380	-	16.539.740
Jan-17	252.082	511.726	8.758.837		11.651.744
Fev-17	168.963	525.103	8.718.928		13.353.407
Mar-17	254.669	689.362	9.519.164		16.078.023
TOTAL	**5.446.084**	**9.320.826**	**151.909.551**	**2.650**	**213.939.131**

Source: Banque Nationale du Rwanda. Mars 2017

Figure 40: Part des Importations et Exportations du Rwanda



Exportations	32.936.139	183.277.95	93.247.0733	2.556.566	16.711.419	328.729.14
Importations	4.770.370	7.594.635	124.912.622	2.650	172.855.956	310.136.233

COMMERCE INFORMEL

Le tableau 22 ci-dessous résume le commerce informel pour le Rwanda entre Octobre 2016 et Mars 2017. L'Ouganda est de loin la principale source d'importations informelles au Rwanda dans le Corridor Nord, avec une valeur totale de marchandises d'importations de 103 millions de dollars alors que le Burundi est le moins élevé avec un million de dollars de valeur d'importations. Les importations totales de marchandises en provenance de la RDC représentaient 3,5 millions de dollars, tandis que le Kenya représentait 54,6 millions de dollars. Les secteurs d'importation les plus importants sont; secteur agroalimentaire, horticulture et l'industrie. Le Kenya a été le principal pays d'exportation pour le Rwanda au cours de la période de considération, avec un montant total de 56 millions de dollars suivi par la RDC avec une valeur totale commerciale de 24 millions de dollars. L'exportation vers le Burundi dans cette période s'est élevée à 1,6 million de dollars et les Exportations de Marchandises avec le Soudan du Sud ont représenté 281 USD.

Tableau 22: Commerce informel au Rwanda

PAYS	VALEUR DES EXPORTATIONS (USD)	VALEUR DES IMPORTATIONS (USD)
BURUNDI	1.669.669	1.069.043
RDC	24.385.793	3.535.692
KENYA	56.112.882	54.649.120
SOUDAN DU SUD	281.460	
OUGANDA	5.711.253	103.044.787
	88.161.057	162.298.642

Source: RRA

6.4 Commerce entre le Soudan du Sud et les autres États membres du Corridor Nord

Le tableau 23 présente un résumé du commerce intra-régional entre le Soudan du Sud, l'Ouganda, le Rwanda et le Kenya. L'Ouganda est le principal pays d'origine des importations et la destination des exportations pour le Soudan du Sud et représente 78,5% de toutes les importations combinées et 98% des exportations vers la région. Les importations et les exportations sont restées stables en 2016 et en 2017. Les exportations vers l'Ouganda sont passées de 441 428 dollars en Octobre 2016 à 622 418 USD en Février 2017.

Tableau 23: Résumé des Exportations et Importations formelles du Soudan du Sud en USD

Exportations			
Pays	**KENYA**	**RWANDA**	**OUGANDA**
Jan	7.619	-	185.602
Fév	-	-	165.672
Mar	20.680	51	426.592
Avr	-	-	564.076
Mai	1.762	-	636.992
Juin	4.501	1.590	529.324
Juil	2.293	-	203.558
Aout	3.105	-	602.148
Sept	-	-	280.042
Oct	648	-	441.428
Nov	8.161	1.009	493.662
Déc	2.389	-	564.456
Jan-17	33.986		505.782
Fév-17	2.842		622.418
TOTAL	**87.986**	**2.650**	**6.221.752**
IMPORTATIONS			
Pays	**KENYA**	**RWANDA**	**OUGANDA**
Jan	12.151.999	23.469	36.947.188
Fév	11.969.930	110.377	39.851.048
Mar	31.726.665	-	35.767.442
Avr	11.358.110	1.015.457	51.337.950
Mai	16.882.164	996.971	51.806.260
Juin	13.662.979	10.056	49.100.238
Juil	6.529.852	77.268	14.058.632
Aout	8.658.087	40.548	21.952.070
Sept	-	42.884	30.023.254
Oct	6.915.633	112.848	31.060.478
Nov	10.120.766	19.422	60.428.516
Déc	12.605.570	107.267	56.786.732
Jan-17	7.631.570	40.898	56.648.962
Fév-17	9.463.699	54.746	56.796.768
TOTAL	**159.677.024**	**2.652.210**	**592.565.538**

6.5 Commerce entre l'Ouganda et les autres États membres du Corridor Nord

Le tableau ci-dessous présente un résumé des volumes du commerce formel intra-régional entre l'Ouganda et les autres États membres du Corridor Nord.

Tableau 24: Commerce formel intra-régional de l'Ouganda(USD)

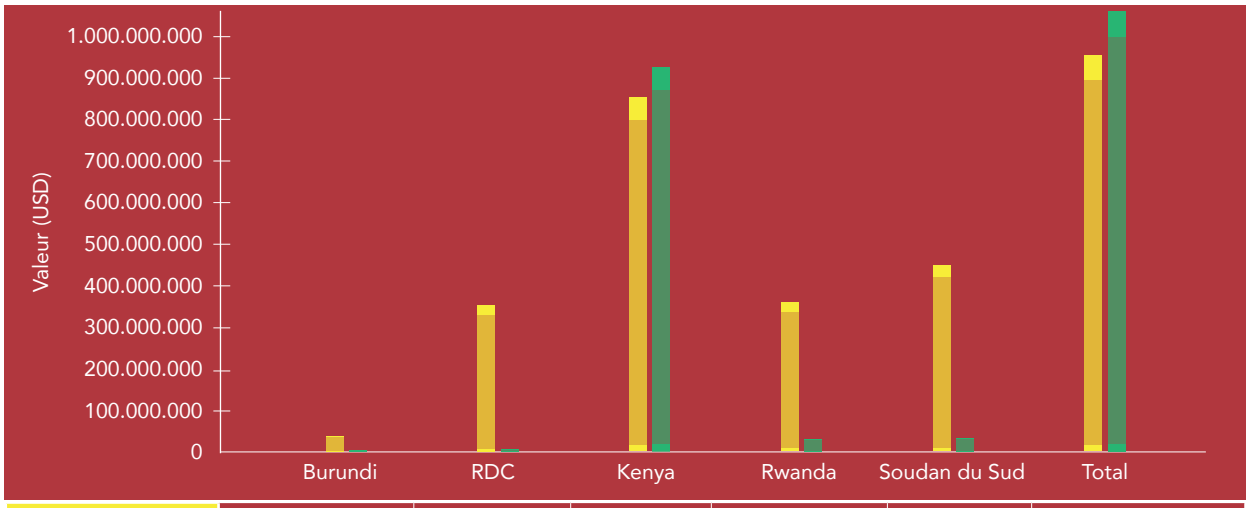
Exportation Formelle vers (USD):						
ANNEE	MOIS	BURUNDI	RDC	KENYA	RWANDA	SOUDAN DU SUD
2016	Jan	6.446.036	30.699.334	60.920.514	26.803.322	36.947.188
2016	Fév	5.388.062	20.961.204	59.210.706	25.903.338	39.851.048
2016	Mar	8.918.880	26.361.970	48.422.898	36.507.836	35.767.442
2016	Avr	6.185.198	26.314.614	44.273.416	26.945.250	51.337.950
2016	Mai	8.806.728	29.687.048	64.319.634	31.136.198	51.806.260
2016	Juin	6.620.898	29.210.056	78.232.524	28.494.634	49.100.238
2016	Juil	7.683.680	30.664.182	57.770.514	31.598.488	14.058.632
2016	Aout	11.175.090	35.666.598	58.985.728	32.951.672	21.952.070
2016	Sept	9.012.960	33.938.460	82.467.788	38.227.352	30.023.254
2016	Oct	7.967.212	30.472.856	97.283.772	38.028.676	31.060.478
2016	Nov	6.035.672	31.174.392	111.076.500	32.681.648	60.428.516
2016	Déc	5.986.784	28.701.976	84.852.542	37.230.836	56.786.732
2017	Jan	6.126.278	25.124.022	38.744.166	32.102.658	56.648.962
2017	Fév	7.385.828	27.063.502	14.875.232	25.661.018	56.796.768
Importations Formelle en Provenance de (USD):						
ANNEE	MOIS	BURUNDI	RDC	KENYA	RWANDA	SOUDAN DU SUD
2016	Jan	282.682	637.076	74.440.118	1.678.050	185.602
2016	Fév	182.576	441.074	70.687.226	1.779.346	165.672
2016	Mar	158.054	364.390	98.721.160	1.794.708	426.592
2016	Avr	212.486	191.386	86.172.624	1.668.420	564.076
2016	Mai	328.384	284.256	69.006.522	2.447.358	636.992
2016	Juin	172.262	367.904	75.151.928	1.927.924	529.324
2016	Juil	118.120	508.626	63.651.632	1.798.656	203.558
2016	Aout	231.872	288.712	77.055.830	1.428.506	602.148
2016	Sept	289.814	560.220	74.779.756	1.393.338	280.042
2016	Oct	244.608	664.024	69.241.548	2.029.732	441.428
2016	Nov	271.936	453.906	85.381.430	1.039.430	493.662
2016	Déc	91.890	303.146	73.784.956	1.217.430	564.456
2017	Jan	92.110	412.372	76.860.252	1.839.364	505.782
2017	Fév	68.044	986.476	90.687.252	1.329.814	622.418

Source: UBOS, 2016 - 2017

L'Ouganda exporte principalement des produits agricoles soient 80% des exportations totales. Les exportations les plus importantes sont le café, le thé, le coton, le cuivre, l'huile, le poisson, le ciment, le maïs, le sucre, les haricots, le tabac, les graisses et huiles végétales, le sorgho. D'autres, incluent; l'huile de palme, les barres en fer / acier, les céréales, les riz cassés, les bouteilles pour acides, les bouteilles ordinaires, les flacons, les pots, les pots utilisés pour les produits emballés, la farine de blé, Ses principales importations par rapport à leur valeur sont le pétrole raffiné, les médicaments emballés, l'huile de palme, les voitures et les camions de livraison.

La figure ci-dessous montre la part du commerce entre l'Ouganda et les autres États membres du Corridor Nord. L'Ouganda est un exportateur net. Le Kenya prend la plus grande part des exportations et des importations de l'Ouganda. à hauteur de 27% et à 30% respectivement, suivi par le Soudan du Sud avec des exportations (16%) et des importations (1%) du Soudan du Sud.

Figure 41: Part des Importations et Exportations de l'Ouganda



	Burundi	RDC	Kenya	Rwanda	Soudan du Sud	Total
Exportations	90.227.200	353.852.690	847.816.536	386.509.250	479.119.808	2.157.525.4
Importations	2584684	5.064.720	918.074.730	20.202.898	5.093.552	951.020.584

COMMERCE INFORMEL - OUGANDA

L'Ouganda exporte plus vers la région avec un montant important attribué au commerce informel. En 2016, le commerce total informel en Ouganda s'est élevé à environ 421 millions de dollars US, en excluant le Burundi et le Soudan du Sud, dont 87 pourcent représentent les exportations et 13 pourcent représentent les importations. Le Kenya et la RDC étaient à la fois les principaux exportateurs et importateurs nets pour l'Ouganda, comme le montre le tableau 25.

La valeur totale des exportations informelles transfrontalières comprend l'exportation de poissons, de vêtements, de chaussures, de céréales de maïs, de haricots, de sandales, de bois, d'alcool / spiritueux, de farine de maïs, de bétail, des fruits, des œufs, du sel, de la farine de blé, de chèvres, de pièces de moto, de matières textiles, de pièces de bicyclette, de soda et de bananes.

Le riz, la farine de blé, le café, l'arachide, les haricots, le manioc, l'huile de cuisine, le sel, l'huile de palme, les bananes, les oignons, la levure, le ciment, les vêtements, les fruits, les grains de maïs, les grains de sorgho, les jus, les parfums et les engrais ont représenté la valeur totale des importations informelle transfrontalière.

Tableau 25: Commerce informel en Ouganda en USD

EXPORTATIONS INFORMELLES							
ANNEE	MOIS	BURUNDI	RDC	KENYA	RWANDA	SOUDAN DU SUD	TANZANIA
2016	Jan	-	16.363.975	7.302.032	2.329.251	4.664.839	4.828.761
2016	Fév	-	16.236.466	6.857.394	2.092.976	4.769.779	4.948.577
2016	Mar	-	15.309.794	6.587.698	1.914.171	4.389.319	4.442.839
2016	Avr	-	16.261.445	5.939.329	1.844.705	4.579.255	2.891.482
2016	Mai	-	17.033.405	5.290.976	1.951.635	4.772.949	1.119.611
2016	Juin	-	21.510.582	4.821.800	2.508.764	5.040.045	1.583.677
2016	Juil	-	18.631.646	5.597.383	4.027.469	828.528	2.548.703
2016	Aout	-	18.578.219	5.808.525	3.119.751	1.188.361	2.344.738
2016	Sept	-	18.022.859	6.019.666	2.704.167	1.550.443	2.140.612
2016	Oct	-	18.063.652	9.400.189	3.172.058	2.985.479	4.865.668
2016	Nov	-	20.922.362	8.200.818	3.537.232	3.233.865	5.258.209
2016	Déc	-	24.299.255	7.300.223	4.263.609	3.564.237	6.324.623
2017	Jan	-	21.441.978	8.745.980	2.962.251	4.501.253	12.244.377
IMPORTATIONS INFORMELLES							
ANNEE	MOIS	BURUNDI	RDC	KENYA	RWANDA	SOUDAN DU SUD	TANZANIA
2016	Jan	-	1.844.811	2.120.584	218.736	182.749	1.031.645
2016	Fév	-	1.683.830	2.248.663	291.583	279.672	413.176
2016	Mar	-	1.611.483	1.995.391	233.061	211.111	659.856
2016	Avr	-	1.524.347	2.519.910	347.124	166.818	992.278
2016	Mai	-	1.437.217	3.044.424	461.187	122.449	1.324.697
2016	Juin	-	1.320.026	1.977.527	167.651	141.790	1.073.061
2016	Juil	-	1.147.101	2.392.320	264.010	307.406	637.683
2016	Aout	-	1.245.857	2.454.147	212.532	233.775	839.170
2016	Sept	-	1.345.482	2.517.076	161.331	160.582	1.038.262
2016	Oct	-	1.913.137	1.786.502	39.730	189.354	1.931.678
2016	Nov	-	2.510.781	1.568.217	46.530	169.390	1.733.680
2016	Déc	-	2.680.344	1.991.073	51.666	344.256	1.308.613
2017	Jan	-	2.879.419	2.127.368	299.880	211.004	671.504

Source: UBOS, 2016 - 2017

Il est à noter que les pays de la région se spécialisent dans des produits presque similaires. Les coûts faibles à la frontière leur permettront d'obtenir plus facilement des matières premières et des produits intermédiaires en provenance de leurs voisins. Le volume important de marchandises dans le cadre du commerce informel transfrontalier contient les produits agricoles, les animaux et produits des animaux et les produits fabriqués dans la région. L'élimination des obstacles non tarifaires dans la région stimulera un plus grand commerce intra-régional qui contribue davantage à l'expansion des exportations et à la croissance régionale.

SEPTIEME SECTION: RESULTATS DE L'ENQUÊTE GPS ET DE L'ENQUETE ROUTIERE

RESULTATS DE L'ENQUÊTE GPS ET DE L'ENQUETE ROUTIERE

7.1 Introduction

Le Secrétariat de l'ACTTCN mène des enquêtes sur le transport routier pour recueillir des informations relatives aux opérations et à l'efficacité de la route de transit à travers les transporteurs et les chauffeurs de camions. Les données sont recueillies en utilisant des questionnaires qui sont gérés par le superviseur du Corridor Nord sur le terrain. Les questions couvrent l'origine et la destination des marchandises, l'immatriculation et le type de véhicule, le type de marchandises, la durée et les raisons des arrêts. Les différents indicateurs comprennent le temps de passage sur des ponts-bascules, le temps de passage aux postes frontaliers, les retards et le temps de transit ont été contrôlés comme expliqué ci-dessous. En outre, des kits de GPS sont fournis aux conducteurs de camion lorsqu'ils sont sur le point de commencer leur voyage à Mombasa vers différentes destinations et sont collectés à leur retour. Lorsqu'un kit GPS n'a pas été fourni, des données sont également obtenues auprès des Systèmes de Gestion de Flotte de transporteurs par GPS. Différents indicateurs comprennent le temps de passage sur des ponts-bascules, le temps de passage aux postes frontaliers, les retards et le temps de transit sont générés comme indiqué dans la section ci-dessous.

7.2 Méthodologie

a) La collecte de données par GPS

En utilisant des appareils GPS passifs délivrés aux conducteurs qui doivent prendre un voyage, le kit GPS est attaché sur camion et allumé lorsque le camion commence son voyage, il enregistre les points d'arrêt et la durée par emplacement. Les données du Système de Suivi des Transporteurs sont également téléchargées pour compléter les données des GPS.

Destinations	Mois	Appareils GPS
Goma	Octobre à Mars	57
Juba	Octobre à Mars	42
Kigali	Octobre à Mars	40
Kampala	Octobre à Mars	287

b) Administration du Questionnaire

Les conducteurs sont d'abord formés sur la façon de remplir les questionnaires avant de commencer leurs voyages. Après la formation, ils reçoivent des questionnaires qu'ils remplissent eux-mêmes en fournissant les informations sur le voyage tout en précisant où ils se sont arrêtés, pourquoi ils se sont arrêtés et s'ils ont payé des frais et les raisons pour lesquelles ces frais ont été payés lorsqu'ils entreprennent le voyage après la formation. Le superviseur de terrain gère également les questionnaires des conducteurs qui reviennent des voyages pour fournir les informations sur les raisons d'arrêt, ce qui est la plupart du temps aidé par les données de suivi qui ont été téléchargées sur systèmes GPS des propriétaires des camions. Enfin, les conducteurs sont interviewés sur leur expérience le long du Corridor Nord et les obstacles majeurs autour de la bonne circulation des camions.

Échantillonnage et distribution

Tableau 26:Échantillonnage et repartition

Destination	Frequency	Percent
Destination	Frequence	Pourcentage
Kenya	6	1,4
RDC	19	4,6
Ouganda	342	83,2
Rwanda	19	4,6
Burundi	1	0,2
Soudan du Sud	24	5,8
Total	411	100

Le tableau 26 montre la répartition des camions selon le pays de destination. Il montre que 83,2% de marchandises étaient destinée à l'Ouganda ce qui représente la plus grande partie de marchandises suivies qui ont quitté le port de Mombasa ; suivi par le Soudan du Sud (5,8%), le Rwanda et la RDC avec 4,6%. Kenya (1,4%) et 0,2% pour le Burundi.

Tableau 27: Répartition du type de marchandises échantillonnées par destination

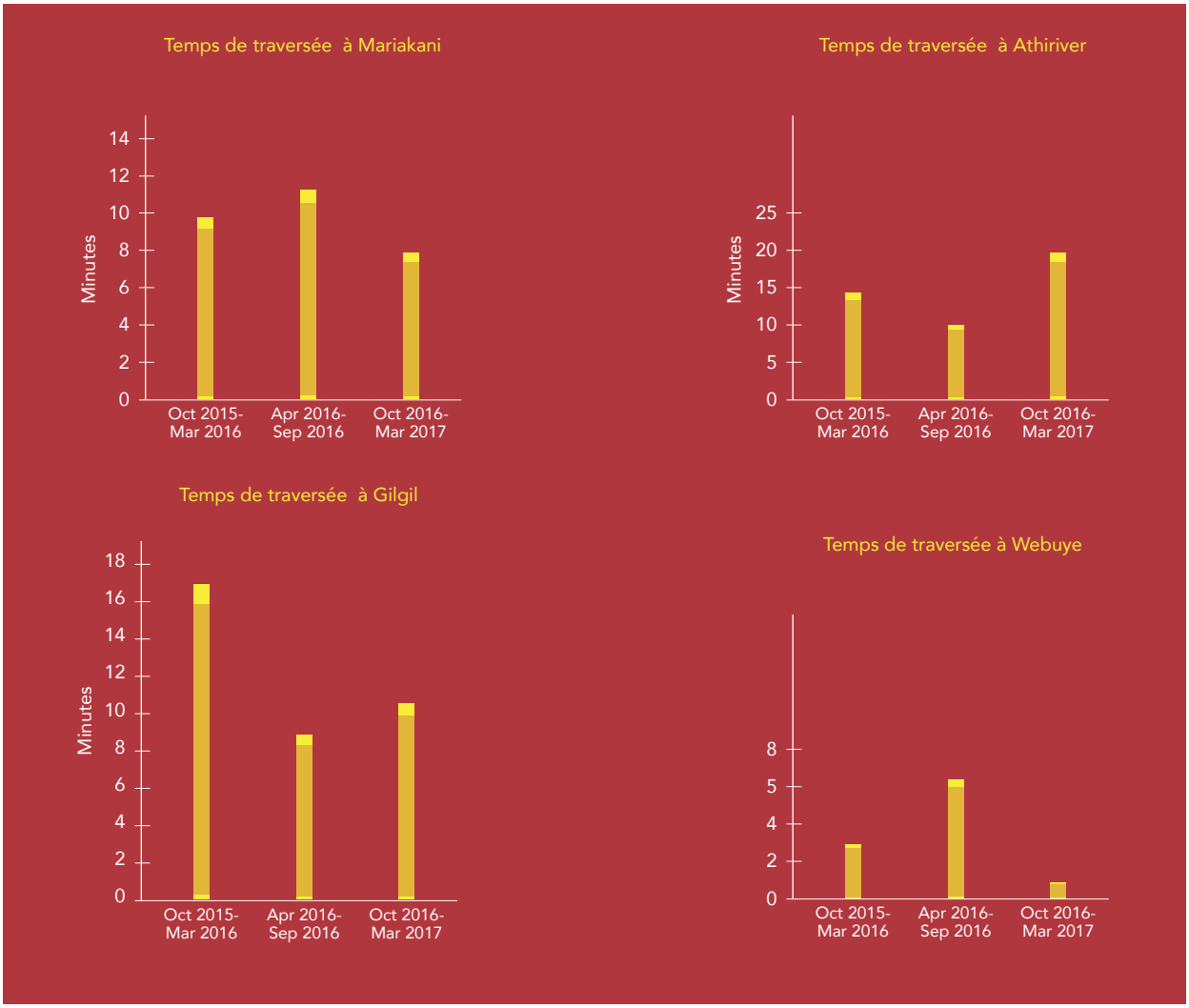
	Cargaison en provenance de			Total
Destination	Container	Cargaisons en vrac	Citerne	
Nairobi	6	0	0	6
Kampala	219	93	7	319
Kigali	17	1	0	18
Juba	20	4	0	24
Bujumbura	1	0	0	1
RDC	18	0	0	18
Total	281	98	7	386

Le tableau 27 ci-dessus donne la répartition du type de marchandises transportées par camions échantillonnés.
Approximativement 73 pourcent de marchandises suivies était conteneurisé. 25 pourcent sont des marchandises en vrac et 1 pourcent sous forme de citerne. Pendant de l'exécution de l'enquête, le taux de réponse était significativement élevé dans certaines destinations par rapport aux autres à cause de plusieurs raisons. Certaines des raisons notables sont : le volume limité de marchandise, les problèmes de sécurité, la barrière linguistique chez certains répondants et la durée de vie de la batterie pour les kits GPS utilisés. Plusieurs mesures sont en cours de mise en œuvre pour améliorer la quantité des échantillons et le taux de réponse.

7.3 Résultats de l'enquête GPS sur le temps de passage aux ponts-bascules et à la frontière

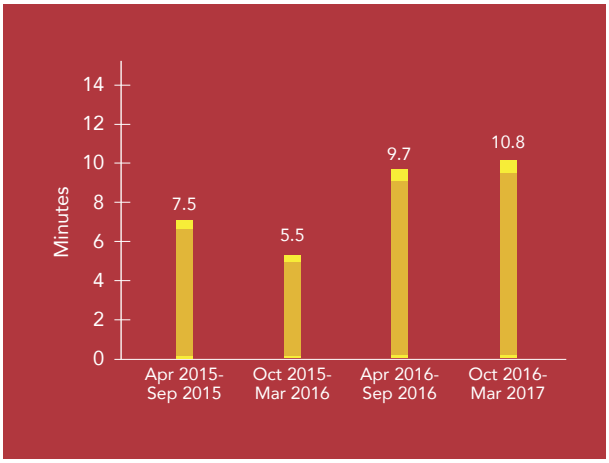
Le temps de passage aux ponts-bascules est un facteur déterminant du temps de transport de cargaisons le long du Corridor. La figure 42 montre la moyenne du temps de passage aux ponts-bascules de Mariakani. Athi River. Gilgil et Webuye. Les données montrent que le temps de passage à la station de pesage du pont-bascule de Athi-River, le temps de passage pour les camions qui échouent au HSWIM et qui sont orientés vers les ponts-bascules fixes a doublé entre octobre 2016 et Mars 2017. Le temps de passage pour le pont-bascule de Mariakani a diminué passantd'une moyenne de 11,6 minutes à 8,3 minutes.

Figure 42: Moyenne du temps de passage de stations de pesage des ponts-bascules (Octobre 2015 à Mars 2017)



En outre, le temps de traversée des frontières est également essentiel pour améliorer le temps de transit pour les marchandises destinées à d'autres pays. La figure 43 montre le temps de traversée de la frontière de Malaba. On remarque que le temps de traversée fluctue considérablement au cours de la période considérée.

Figure 43: Moyenne de temps de traversée de la frontière de Malaba (Novembre 2016 à Mars 2017)

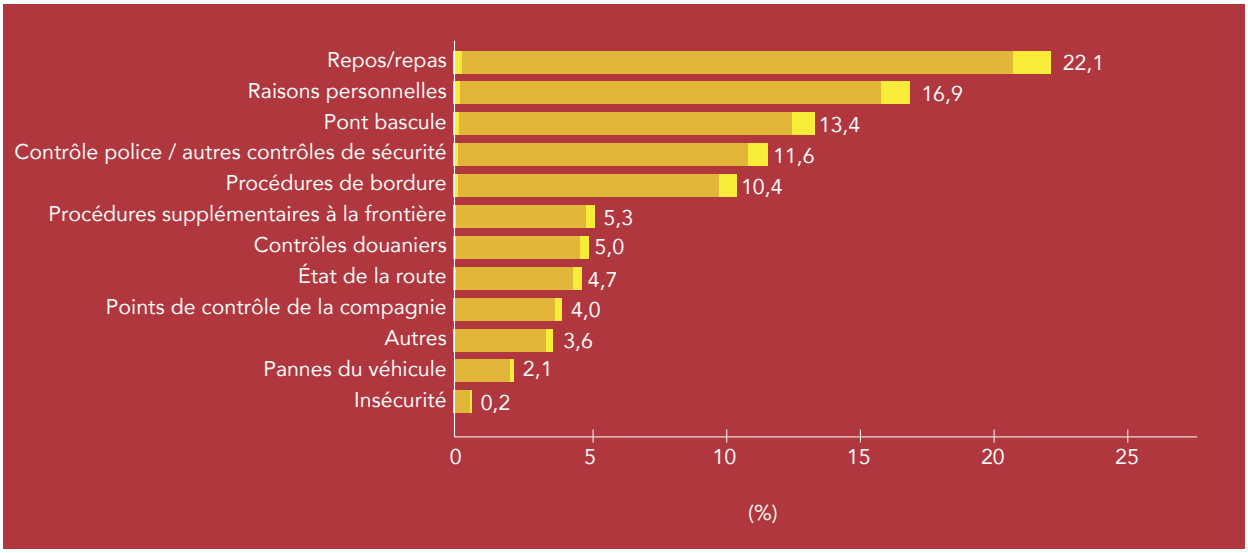


7.4 Arrêts des cargaisons le long du Corridor Nord

Les arrêts le long du Corridor sont les principaux moteurs de l'inefficacité sur le Corridor. Les arrêts et autres retards occasionnent des coûts élevés d'administration et d'exploitation pour le transport de cargaisons le long du Corridor et constituent un obstacle au commerce dans la région. La fréquence des arrêts par les conducteurs le long du Corridor est occasionnée par plusieurs facteurs. La figure 44 montre les différents facteurs qui conduisent aux arrêts pour les marchandises sortantes avec le pourcentage de leur survenue respective.

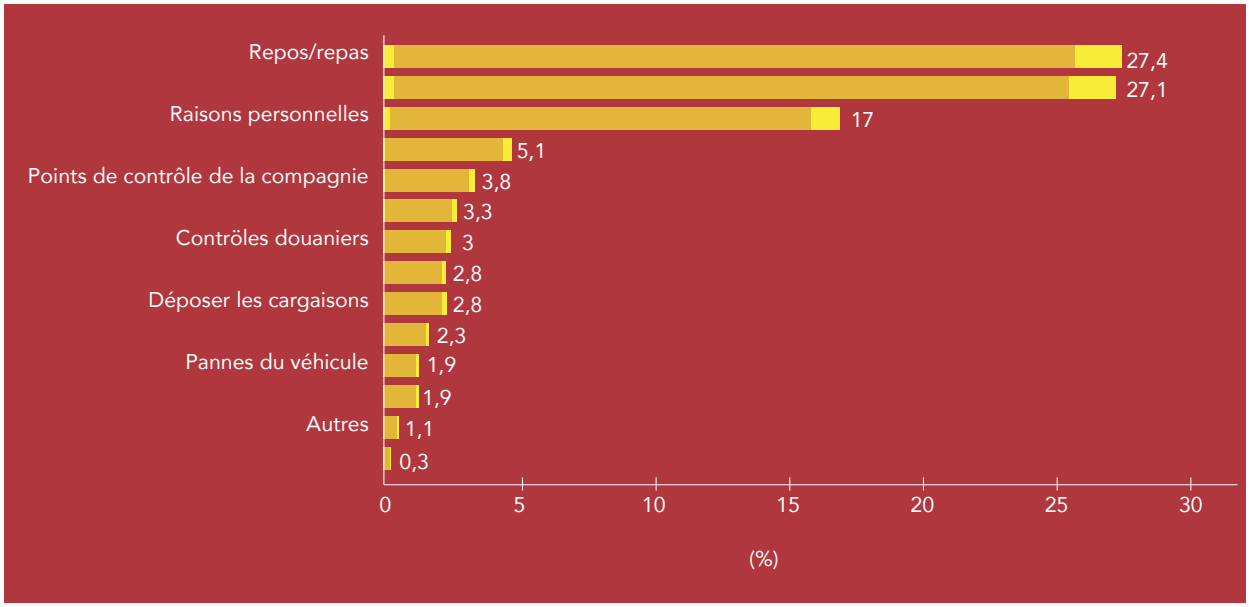
Le graphique ci-dessous montre que le repos / les repas pour les conducteurs et les arrêts pour des raisons personnelles représentent les pourcentages les plus élevés (22,1% et 16,9% respectivement) pour tous les arrêts d'une cargaison sortante. Les ponts-bascules (13,4%), les contrôles de police (11,6%) et les procédures supplémentaires sur les frontières (10,4%) constituent les autres raisons principales des arrêts le long du Corridor.

Figure 44: Raisons darrêt pour une cargaison sortante



D'autre part, la Figure 45 montre également une tendance similaire dans les raisons d'arrêt pour une cargaison entrant sur tous les arrêts enregistrés, avec le repos et les repas ayant la fréquence la plus élevée de 27,4 pourcent, suivi de près par les procédures supplémentaires aux frontières à 27,1 pourcent, puis les raisons personnelles à 17 pourcent et le contrôle de la police et autres contrôles de sécurité à 5%.

Figure 45: Raisons d'arrêt pour une cargaison entrant



Généralement, pendant la période d'enquête, la plupart des arrêts pour les camions sortants et entrants effectués par les conducteurs étaient dû au repos et aux repas ainsi qu'aux raisons personnelles.

7.5 La prévalence des emplacements d'arrêt

Tableau 28 : Prévalence des emplacements d'arrêt

Emplacement d'arrêt	Fréquence	Raison de l'arrêt
MALABA - UGANDA	253	Procédures supplémentaires à la frontière
MARIAKANI	230	Ponts-bascules
MALABA - KENYA	211	Procédures supplémentaires à la frontière
MTITO ANDEI	211	Repos et repas / raisons personnelles
MALABA	188	Raisons personnelles
MAUNGU	186	Raisons personnelles
MLOLONGO	176	Ponts-bascules
GILGIL	174	Ponts-bascules
SALGAA	166	Repos et repas
WEBUYE WEIGHBRIDGE	113	Ponts-bascules
MACHAKOS JUNCTION	112	Raisons personnelles
ELDORET	111	Repos et repas / raisons personnelles
BUSITEMA	105	/Ponts-bascules/Repos et repas / raisons personnelles
KANDUYI	103	Repos et repas
MAGAMAGA	102	Pont de poids
MAKINDU	102	Repos et repas / raisons personnelles
VOI	99	Police / autres contrôles de sécurité
JUAKALI	94	Repos et repas / raisons personnelles
MAI MAHIU	91	Repos et repas / raisons personnelles
NAKURU	91	Points de contrôle de la compagnie Trafic
SULTAN HAMUD	79	Raisons personnelles
BURNT FOREST	78	Police / Autres contrôles de sécurité
MASIMBA	73	Police / autres contrôles de sécurité
TARU	73	État de la route
BUSOWA	70	Repos et repas / raisons personnelles
TORORO CEMENT	70	Déchargement

Ces nombreux arrêts se traduisent par une efficacité réduite due aux retards qui entrent dans le côté des coûts de faire les affaires dans le Corridor Nord. Le résultat est le coût élevé de transport pour les commerçants qui se traduisent par des prix élevés des produits pour les consommateurs, ce qui entraîne une détérioration des moyens de subsistance.

HUITIEME SECTION: SÉCURITÉ ROUTIÈRE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

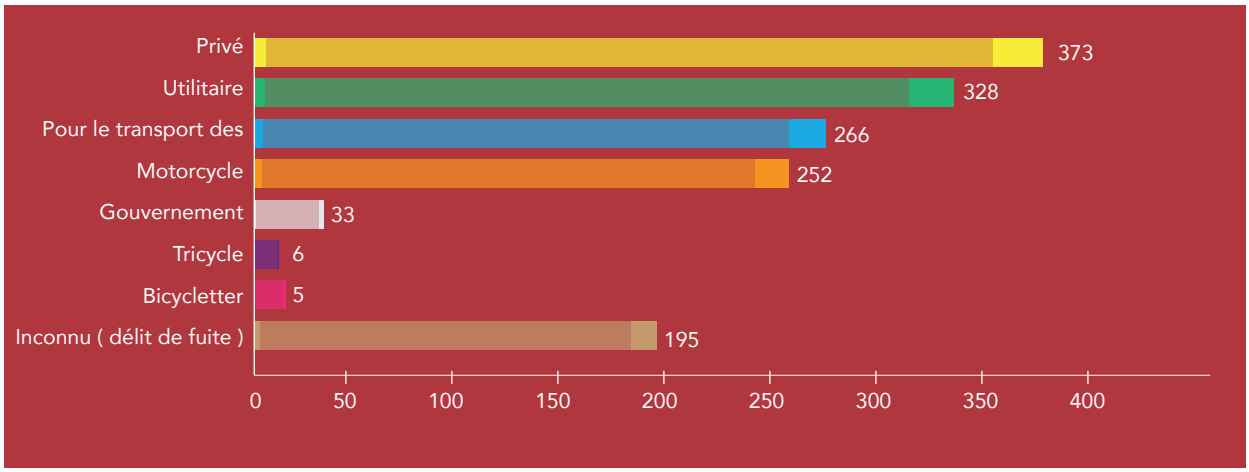
La sécurité routière est l'un des indicateurs de performance dont le suivi a commencé récemment. Les accidents de la route ont des effets défavorables sur l'économie du pays, comme résultat, des coûts élevés des accidents de la route. Par exemple, il impose un lourd fardeau non seulement aux économies nationales, mais aussi aux finances des ménages. Beaucoup de familles sont poussées profondément dans la pauvreté par la perte de soutien de famille et le fardeau supplémentaire de prendre soin des membres handicapés à cause des accidents de la route.

Dans ce contexte, les gouvernements ont investi en mettant en place des codes de la route qui verront des accidents routiers réduits. Cependant, il existe encore des cas d'accidents de la route. La figure ci-dessous donne les détails pour les catégories de victimes impliquées dans les accidents de la route en utilisant les données de l'Autorité nationale des la Sécurité routière du Kenya (NTSA). Les données s'appliquent à l'ensemble du pays; des systèmes sont en train d'être déployés pour obtenir des données spécifiques sur les routes du Corridor Nord.

8.1 Décès basés sur le type de véhicule

La figure 46 montre la répartition des décès selon le type de véhicule sur les routes du Corridor Nord pour la période d'Octobre 2016 à Mars 2017. La plupart des décès ont été attribués aux accidents causés par des véhicules privés (30%) suivis par les véhicules utilitaires (26%) et les véhicules de service public (21%).

Figure 46: Répartition des décès basés sur le type de véhicule



Source: Autorité Nationale de Sécurité de Transport

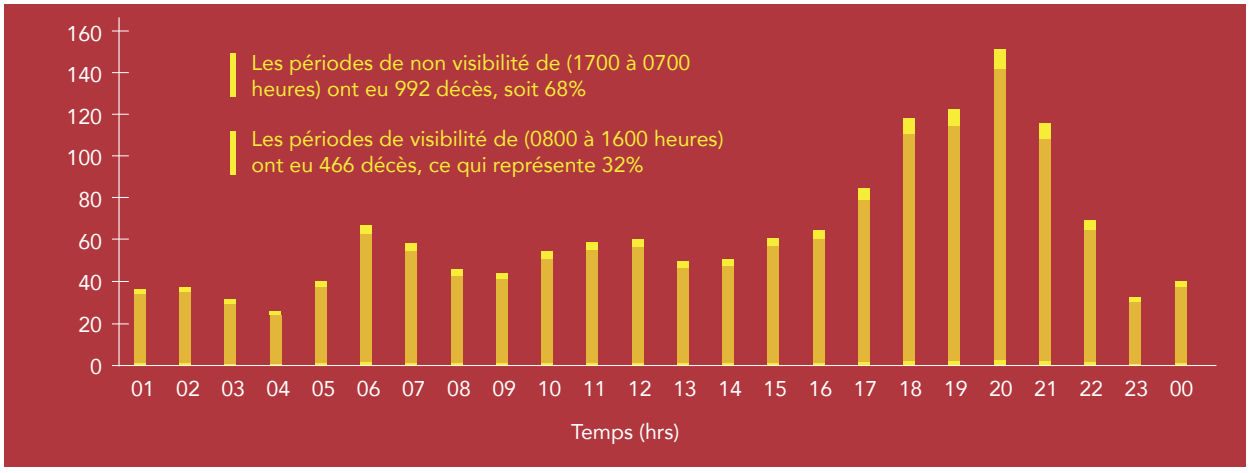
Le tableau 29 montre la fréquence des décès sur différentes sections du Corridor Nord au Kenya. Les données sur la sécurité routière n'étaient pas disponibles pour les autres États membres. Sur le Corridor Nord. 254 cas de décès ont été signalés. La majorité des cas ont été rapportés sur le tronçon de Nairobi - Naivasha avec 44 cas, suivis par Nakuru-Eldoret avec 39 cas. Ces données montrent les sections où les risques de décès sont élevés et nécessitent des interventions ciblées pour endiguer le nombre et la gravité des accidents.

Tableau 29: Décès sur le Corridor Nord – octobre 2016 à mars 2017

Route/Section	Cas de décès
NAIROBI- MLOLONGO	24
MLOLONGO-KONZA	29
KONZA-MTITO ANDEI	38
MTITO ANDEI-VOI	18
VOI-MOMBASA	7
MOMBASA-KILIFI	13
KILIFI-MALINDI	10
NAIROBI-NAIVASHA	44
NAIVASHA-GILGIL	10
GILGIL-NAKURU	17
NAKURU-ELDORET	39
ELDORET-MALABA	1
BUNGOMA-MALABA	3
BUSIA- MALABA	1
TOTAL	254

Les informations fournies par NTSA montrent qu'il existe plusieurs facteurs qui causent des accidents de la route. La figure 47 montre que la plupart des accidents se produisent pendant la journée avec la plus faible visibilité représentant 68% de tous les accidents signalés. La mauvaise visibilité du jour débute 17:00 à 07:00. Cela suggère que l'infrastructure routière et la signalisation doivent être améliorées pour assurer une meilleure sécurité routière pour ceux qui conduisent après le crépuscule.

Figure 47: Répartition des décès basés sur le temps



À partir des données, il ressort que les principales causes d'accidents de la route pendant la période de Novembre 2016 à Mars 2017 étaient associées aux erreurs humaines qui incluent des dépassements inappropriés, des excès de vitesse, de mauvais jugement d'espace libre, de changement brusque de direction et bien d'autre. Selon NTSA, cela représente plus de 85% des accidents de la route. Les problèmes mécaniques ont représenté 10% et les facteurs environnementaux ont représenté 5%. Cela suggère que les facteurs qui conduisent à l'erreur humaine doit être abordés en mettant en vigueur des codes de la route, et en effectuant une sensibilisation accrue à la sécurité routière pour les usagers de la route.

NEUVIEME SECTION: RÉSUMÉ DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

RÉSUMÉ DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

9.1 Résumé

Ce rapport montre que le port de Mombasa a connu une augmentation de quantité de cargaison au fil des années, la quantité de cargaison est passée de 26,73 millions de tonnes en 2015 à 27,36 millions de tonnes en 2016. L'indicateur de performance lié au retour de navire a fluctué autour de l'objectif fixé de 72 heures entre 56,2 Heures et 78,4 heures. Il y a également eu une légère augmentation de 11 heures en Mars 2016 à 23 heures en Mars 2017 sur le navire en attente avant l'accostage. En outre le temps de séjour au port s'est amélioré de manière significative, passant de 103 heures en Mars 2016 à 70 heures en Mars 2017. La moyenne du temps d'arrêt de cargaison conteneurisée a été atteinte en Mars 2017, ce qui correspond à une performance supérieure à l'objectif fixé à 72 heures.

Un autre déterminant clé de l'efficacité est le temps utilisé dans le traitement des documents et d'autres procédures de dédouanement. Le rapport montre que le temps de dédouanement au centre de traitement des documents a diminué de 2,42 heures en Avril 2016 à 1,91 heures en Mars 2017. Pour le temps pris au centre de guichet unique de Mombasa, il y a eu une baisse significative de 51 heures en Avril 2016 à 39 heures en Mars 2017. La performance indique une amélioration en efficacité.

La conformité aux ponts-bascules est un indicateur important d'efficacité dans le Corridor. Au cours de la période considérée, la conformité aux ponts-bascules s'est améliorée avec une moyenne de niveaux de conformité de 95 pourcent pour les ponts-bascules au Kenya. à l'exception du pont-bascule de Busia dont le niveau de conformité était stable à une moyenne de 78 pourcent au cours de la période de considération.

Un autre résultat essentiel est que le volume de cargaison transporté par voie ferrée a diminué de 10 pourcent pour le secteur local et de 32 pourcent pour les cargaisons en transit par rapport à 2015 et 2016.

Il y a une baisse de la moyenne des coûts de transport le long du corridor. à l'exception de la route Mombasa-Goma qui a enregistré une augmentation des coûts de transport. Cependant, il existe des variations des coûts de transport sur les différentes sections du corridor avec Mombasa-Nairobi ayant le tarif le plus bas de 1,66 USD par kilomètre pour les TEUs et Mombasa-Goma ayant le tarif le plus élevé de 3,33 USD.

L'état de la route s'est considérablement amélioré avec 34% du réseau routier étant en bon état; 36% était en état passable et 30% de la distance totale de la route du corridor nord était en mauvais état et a enregistré une amélioration par rapport à 64% enregistré en 2014.

Le pourcentage des volumes de cargaisons en transit au port de Dar es-Salaam est plus élevé par rapport au port de Mombasa. Le faible pourcentage de trafic de transit au port de Mombasa pourrait être attribué au fait que plus de 60 pourcent de marchandises manutentionnées au port est domestique, c'est-à-dire qu'elles sont destinées pour le Kenya.

Les données d'enquête routière montrent que 83,2% des cargaisons suivies était destinée à l'Ouganda pour la plus grande partie de la cargaison quittant le port de Mombasa, suivie du Soudan du Sud (5,8%), du Rwanda et de la RDC chacun avec 4,6%. Kenya (1,4%) et 0,2% Pour le Burundi.

La fréquence des arrêts par les conducteurs le long du Corridor Nord est occasionnée par plusieurs facteurs. Principalement, le repos / les repas par les conducteurs et les arrêts pour des raisons personnelles représentent les pourcentages les plus élevés (22,1% et 16,9% respectivement) pour tous les arrêts. D'autres raisons principales des arrêts le long du corridor: Les ponts-bascules (13,4%), les contrôles de police (11,6%) et les procédures sur les frontières (10,4%).

Enfin, les accidents de la route continuent d'être un défi dans le Corridor Nord. À partir des données fournies sur la section kenyane du Corridor, il est évident que les causes associées aux erreurs humaines qui comprennent des dépassements inappropriés, des excès de vitesse, de mauvais jugements d'espace libre et changement busque de direction et bien d'autre représentent 85% des accidents de la route. En outre, la plupart des accidents se produisent entre le crépuscule et l'aube et impliquent principalement des véhicules privés et de commerce.

9.2 Recommandations

1. La diminution de volumes de marchandises en transit vers le Burundi, le Rwanda et la RDC à travers le port de Mombasa est liée à une longue distance et au nombre élevé de points de passage sur les frontières que la cargaison doit traverser en utilisant le Corridor Nord par rapport au Corridor Central. Il existe une route alternative plus courte avec moins de points de passage sur les frontières qui passe par la Tanzanie via Taveta. Le Secrétariat de la NCTTCA en collaboration avec l'EAC et le CCTTFA devrait entreprendre une enquête sur la route de transit qui passe par la Tanzanie via Taveta vers Burundi et le Rwanda afin de promouvoir cette route en tant que route de transit alternative pour les marchandises vers et en provenance du port de Mombasa.

2. Pour améliorer la résolution des problèmes opérationnels aux postes frontaliers, le Secrétariat de le Secrétariat de l'ACTTCN devrait aider les États membres à créer des Comités Mixtes dans les stations frontières clés où elles n'existent pas. En outre. Il devrait produire et émettre périodiquement des rapports sur les principaux indicateurs de performance aux stations frontalières respectives comme moyen de contrôler les performances. Les États membres sont exhortés à fournir les données brutes pour contribuer à la production des rapports.

3. Les Parties prenantes devraient être sensibilisées aux opérations de la SGR et les procédures de manutention et de dédouanement des marchandises par le SGR qui doivent être transbordées à Nairobi. Elles devraient être développées et distribuées aux parties prenantes pour contribuer au meilleur échange de transport intermodal. En outre, les liaisons de transport pour l'accès et l'évacuation des marchandises au terminal de SGR à Embakasi ICD - Nairobi devraient être développées pour améliorer l'efficacité de l'ICD dans l'évacuation des marchandises. En outres. les services de transport aux terminaux du SGR devraient être rationnalisés pour éliminer ou minimiser le besoin de recourir aux nouveaux documents douaniers aux terminaux du SGR une fois que les cargaisons ont été documentées aux stations/points d'origine.

4. Soutenir l'échange continu de données pour les produits commercialisés au niveau international en transit dans la région. Les États membres sont invités à accélérer la mise en œuvre de la Référence Régionale Unique de Consignation (R-UCR).

5. Minimiser davantage les retards dans les ports et aux frontières pour les marchandises en transit dont les taxes sont payées au port ou aux stations frontalières. L'utilisation du carnet RCTG devrait être améliorée et utilisée comme déclaration douanière simplifiée, ainsi qu'une caution obligataire pour les marchandises déclarées en transit ou d'entreposage dans les pays de destination. Cela devrait éliminer la nécessité d'utiliser des billets d'entrée classiques pour les marchandises en transit.

6. Améliorer la collecte des données sur le commerce informel de tous les Etats membres. Les Etats membres qui ne collectent pas les données sur le commerce informel sont exhortés d'adopter l'utiliser des méthodologies des Etats membres pour collecter ces données.

7. Tous les Etats membres devraient mettre en œuvre le pesage dynamique routier à grande vitesse (HSWIM) et interfacer les ponts-bascules dans la région, ainsi que procéder à l'élimination l'exigence de certificat de pesage aux ponts-bascules pour les camions qui sont conformes aux poids, en vue d'améliorer la performance et minimiser les arrêts le long du Corridor.

8. Actuellement, seulement l'Ouganda, le Kenya et le Rwanda utilisent le Système Electronique Régional de Suivi des Cargaisons. Tous les États membres du Corridor Nord devraient se joindre à cette initiative car les marchandises sous le RECTS prennent un temps plus court pour le transit et le dédouanement.

9. Le Burundi, la RDC et le Soudan du Sud devraient envisager de se joindre au Territoire Douanier Unique (TDU) pour le dédouanement des marchandises, car les avantages sont nombreux, notamment un dédouanement et mouvements rapides de marchandises. L'Ouganda devrait envisager d'étendre les marchandises dédouanées dans le cadre du TDU et de travailler vers un déploiement complet. Il réduira également le détournement des marchandises en transit. Le temps de traversée des frontières a été considéré comme la deuxième cause de retards

10. La fréquence des arrêts par les conducteurs le long du corridor est causée principalement par le repos / les repas par les conducteurs et les arrêts pour des raisons personnelles qui représentaient respectivement 22,1% et 16,9%. La mise en place rapide des stations d'Arrêt et de Repos (RSS) avec des aménagements requis réduirait les arrêts inutiles. Cela réduira également la fatigue du conducteur qui est également une autre source majeur des accidents le long du corridor. La mise en œuvre intégrale du TDU et de l'OSBP garantira une réduction du temps de traversée des frontières.

11. La région fait plus de commerce avec monde extérieur que de l'intérieur. Le potentiel dans la région peut être débloqué si le commerce intra-régional est stimulé. L'élimination des visas conformément aux Accords de Transit et de Transport du Corridor Nord et la reconnaissance mutuelle des normes. La facilité de faire les affaires dans la région est élevée et les pays devraient soutenir et faciliter les procédures de faire les affaires dans la région.

12. Déploiement du programme de formation des conducteurs et sensibilisation pour réduire les accidents le long du corridor.

13. Le transport actuel par chemin de fer à écartement métrique montre que le transport ferroviaire a diminué en termes de capacité, même si les plans d'améliorer sont prévus. Le chemin de fer à Ecartement standard (SGR), avec la première phase de Mombasa à Nairobi finalisée, offrira une opportunité d'accroitre le commerce et le transport des cargaisons par voie ferrée. Le chemin de fer Standard n'a pas d'embranchements ferroviaires et, par conséquent, le chemin de fer à écartement métrique existant devrait être revitalisé pour fournir des connexions pour le transport et la livraison des cargaisons au-delà des terminaux du SGR.

ANNEXES

ANNEXE 1: INDICATEURS DE PERFORMANCE CORRIDOR

OBSERVATOIRE DE TRANSPORT
DES DONNEES FIABLES

TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS | TAUX ET COUTS | PRODUCTIVITE ET EFFICACITE | VOLUME ET CAPACITE

top.ttcanc.org

TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS

1 TEMPS D'ATTENTE DES NAVIRES AVANT ACCOSTAGE

Description:
Le temps moyen pris par un navire avant son accostage. Il est mesuré à partir du temps où le navire arrive à la bouée de chenal jusqu'au temps de son premier accostage.
Formule:
Temps d'accostage moins temps d'arrivée dans le périmètre du Port.

2 TEMPS DE ROTATION DES NAVIRES

Description:
Le temps moyen passé par un navire dans le périmètre du Port Il est mesuré à partir du temps où le navire arrive à la bouée de chenal jusqu'au temps il est dirigé pour partir du port.
Formule:
Temps au moment de la sortie moins le temps de l'entrée dans le périmètre du Port.

3 DURÉE DU PROCESSUS DE DÉDOUANEMENT AU CENTRE DE TRAITEMENT DES DOCUMENTS

Description:
C'est le temps pris pour qu'une déclaration douanière déposée par un agent de dédouanement soit validée par les douanes.
Formule:
Temps de la validation de la déclaration moins le temps de dépôt.

4 TEMPS DE TRANSIT AU GUICHET UNIQUE DE MOMBASA

Description:
Temps moyen de traitement des documents au Guichet unique de Mombasa.
Formule:
Temps de délivrance de l'autorisation d'enlèvement moins le temps de validation de la déclaration en douane.

5 DURÉE MOYENNE DE SÉJOUR DES MARCHANDISES AU PORT

Description:
C'est la mesure du temps qui s'écoule dès le moment où les marchandises sont déchargées du navire au Port et le temps où elles quittent les enceintes du Port après que toutes les autorisations et les permis aient été obtenus.
Formule:
Date et heure de sortie du Port moins date et heure d'arrivée au Port.

6 TEMPS DE TRANSIT À L'INTÉRIEUR DU DÉPÔT INTÉRIEUR DE CONTENEURS (ICD)/PORT INTÉRIEUR

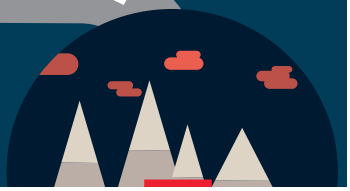
Formule:
Temps départ du dépôt ICD moins le temps d'arrivée au dépôt ICD.

8 TEMPS DE RETARD APRÈS AUTORISATION D'ENLÈVEMENT AU PORT DE MOMBASA

Description:
Se réfère à la période qu'il faut pour évacuer les marchandises du Port après leur mainlevée.
Formule:
Temps de sortie des marchandises de le zone portuaire moins le temps de délivrance de la mainlevée.

9 TEMPS DE TRAVERSÉE DU PONT-BASCULE

Formule:
Temps départ du pont-bascule moins temps d'arrivée au pont-bascule.



7 TEMPS DE TRANSIT PAR ROUTE PAR MODE DE TRANSPORT

Description:
Temps pris pour déplacer les cargaisons de transit d'un nœud jusqu'à un autre nœud Eg : de Mombasa jusqu'à Malaba
Les nœuds sont des points au long du Corridor Nord comme les ponts-bascules, les postes frontières, etc.
Formule:
Temps d'arrivée (au nœud de destination) moins le temps de départ (du nœud d'origine)

10 TEMPS DE TRAVERSÉE DE LA FRONTIÈRE

Description:
Temps pris par les marchandises de transit pour traverse la frontière.
Formule:
Temps départ de la frontière moins temps d'arrivée au poste frontière.

11 TEMPS DES PROCÉDURES DOUANIÈRES À DESTINATION

Description:
C'est le temps moyen qu'il faut pour terminer la totalité du processus douanier à destination après l'arrivée des marchandises.
Formule:
Temps de la fin du dernier processus moins le temps de début du premier processus.

12 TEMPS DE TRANSIT

Description:
Temps pris pour déplacer une cargaison de transit de l'origine (Port) jusqu'au pays de destination, eg : Ouganda, Rwanda, etc
Formule:
Temps d'arrivée moins le temps de départ (sur base des données des enquêtes routières/données des enquêtes GPS)

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 nœud de transport

Formule:

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

4 CONFORMITÉ DE POIDS

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

Formule:

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

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 AGRÉÉE 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.

P. O. Box 34068 - 80118 Mombasa, Kenya
Email:ttca@ttcanc.org
Phone: +254 41 447 0734
Web: www.ttcanc.org
Telefax + 254 41 4470735
@NorthernCorridor
NorthernCorridor