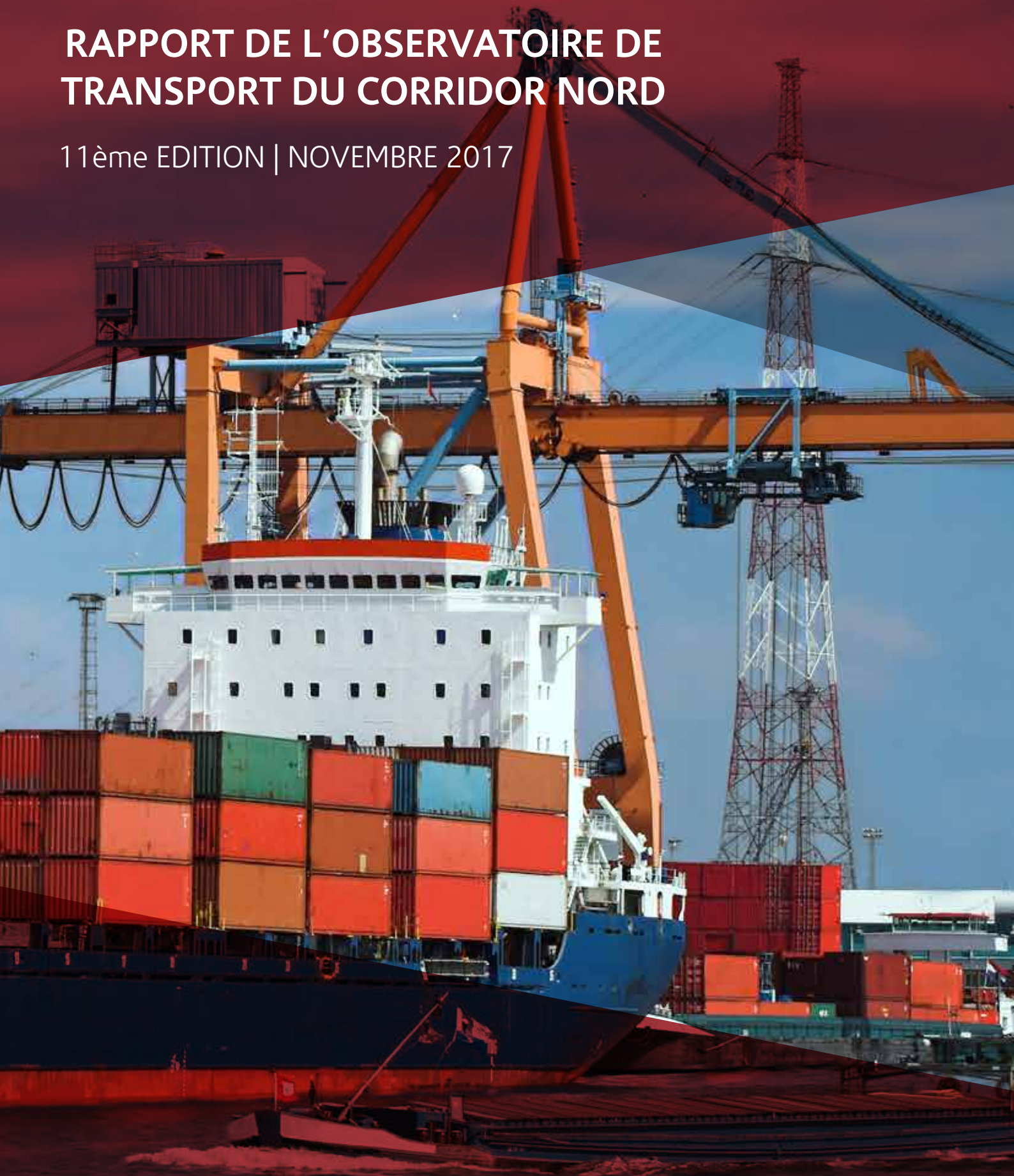




**TRANSPORT
OBSERVATORY**
RELIABLE NORTHERN CORRIDOR PERFORMANCE DATA

RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD

11ème EDITION | NOVEMBRE 2017



Le Commerce et le Transport pour l'Intégration Régionale



AUTORITE DE COORDINATION DE TRANSIT ET DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD

✉ P. O. Box 3468 - 80118, Mombasa, Kenya @ Email: ttca@ttcacn.org 📞 Phone: + 254 41 4470734
🌐 Web: www.ttcanc.org 🖨️ Telefax: + 254 41 4470735 📧 @NorthernCorridor 📘 NorthernCorridor

PARTENAIRES



DONATEURS





Table des matières

Table des matières.....	iii
Liste des Figures	vi
Liste des tableaux.....	vii
SIGLES ET ABBREVIATIONS	ix

SECTION UNE: INTRODUCTION..... 1

1.1 Introduction	1
------------------------	---

DEUXIEME SECTION: INDICATEURS DE VOLUME ET DE CAPACITE 9

2.1 Débit total de Marchandises au Port.....	10
2.2.1 Chemin de Fer à écartement Standard (SGR).....	15
2.3 Capacité de transport par oléoduc	16

SECTION TROIS: TARIFS ET COUTS DE TRANSPORT 20

3.1 Tarifs de transport au Kenya	21
3.2 Distance parcourue annuellement par les camions au Kenya.....	22
3.3 Tarifs de transport au Burundi.....	22
3.5 Tarifs de transport au Rwanda	25
3.6 Tarifs pour le transport au Soudan du Sud	26
3.7 Tarifs de transport en Ouganda	27

SECTION QUATRE : PRODUCTIVITE ET EFFICACITE 30

4.1 Temps de rotation des navires	31
4.2 Temps d'attente des navires (heures)	31

4.3	Qualité des infrastructures de transport dans réseau du Corridor Nord.....	33
4.3.1	Résumé de l'état des routes le long du Corridor Nord.....	33
a)	Etat des routes au Burundi.....	33
b)	Etat des routes en RDC.....	34
e)	Etat des routes au Soudan du Sud.....	38
f)	Etat des routes en Ouganda.....	39
4.4	Trafic aux ponts-bascules.....	39
4.5	Conformité au poids aux ponts-bascules.....	40
4.6	Moyenne journalière du trafic pesé sur les ponts bascule en Ouganda.....	41
4.7	Conformité aux limites de la charge aux ponts bascules en Ouganda.....	42
SECTION CINQ: DELAIS ET RETARDS.....		44
5.4	Temps pris après mainlevée douanière.....	49
5.5	Dédouanement des marchandises en RDC.....	52
5.6	Temps de Transit.....	52
b)	Temps de transit au Burundi.....	55
5.7	Temps de Transit au Rwanda.....	56
5.8	Temps de transit en Ouganda.....	58
SECTION SIX: COMMERCE INTRARÉGIONAL.....		60
6.1	Commerce entre le Burundi et les autres États membres du Corridor Nord.....	61
6.2	Commerce entre la RDC et les autres Etats membres du Corridor Nord.....	62
6.3	Commerce entre le Kenya et les autres États membres du Corridor Nord.....	63
6.4	Commerce entre le Rwanda et les autres États membres du Corridor Nord.....	65
6.5	Commerce entre le Soudan du Sud et les autres États membres du Corridor Nord.....	67
SECTION SEPT: RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE GPS ET DE L'ENQUETE ROUTIERE.....		71
7.1	Arrêts le long du corridor Nord.....	72
7.2	Durée des arrêts.....	73
7.3	Paiements de frais le long du Corridor.....	73
7.4	Suivi des Postes Frontières à Arrêt Unique (PFAU).....	74
SECTION HUIT: SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....		77
8.1	Accidents mortels selon le type de véhicule.....	78
SECTION NEUF: PROGRAMME DE TRANSPORT ECOLOGIQUE.....		81
SECTION DIX: RÉSUMÉ DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS.....		84
10.2	Recommandations.....	87

10. 2. 1 Stratégie de concertation entre les parties prenantes.....	87
10. 2. 3. Modernisation des ponts bascules	87
10. 2. 4 Le niveau de sensibilisation aux limites légales de charge	87
10. 2. 5. Améliorer le transport intermodal	88
10. 2. 6. Améliorer la sécurité routière	88
10. 2. 7. Retards à la frontière.....	88
10. 2. 8. Stations d'arrêt et de repos	89
10. 2. 9. Émissions au Port	89

ANNEXES	91
ANNEXE I: Questionnaire d'enquête.....	92
ANNEXE II: GLOSSAIRE DES INDICATEURS	102

Liste des Figures

Figure 1: Infrastructures de transport du Corridor Nord	2
Figure 2: Nombre de visiteurs à l'Observatoire de Transport.....	6
Figure 3: Croissance en % par type de cargaisons.....	11
Figure 4: Part du cargo par destination	11
Figure 5: Volume de trafic vers les Etats membres du Corridor Nord.	12
Figure 6: Proportion du volume de marchandises transportées par chemin de fer en tonnes.....	14
Figure 7: Temps de rotation des navires conteneurisés	31
Figure 8: Temps d'attente des navires avant accostage	32
Figure 9: Moyenne journalière du trafic pesé sur les ponts bascule au Kenya	40
Figure 10: Niveaux de conformité aux ponts bascule eau Kenya.....	41
Figure 11: Conformité au pont-bascule de Luwero.....	42
Figure 12: Temps de séjour des marchandises conteneurisées.....	45
au port entre octobre 2016 et mars 2017	
Figure 13: Comparaison des temps de séjour au Corridors Central et au Corridor Nord (2017).....	46
Figure 14: Temps pris au Centre de Traitement des Documents.....	47
Figure 16: Carte des processus de mainlevée douanière	49
Figure 17: Temps pris après la mainlevée des douanes.....	50
Figure 18: Le dédouanement sous Territoire Douanier Unique au Port de Mombasa.....	51
Figure 19: Mainlevée sous Territoire Douanier Unique par RRA au port de Mombasa	51
Figure 20: Temps de transit de Mombasa à Malaba et Busia	54
Figure 21: Temps de Transit au Burundi.....	55
Figure 22: Temps de transit au Burundi à partir de Kanyaru-Haut	56
Figure 23: Temps de transit au Rwanda.....	57
Figure 24: Temps d'attente des camion au sein de MAGERWA au Rwanda.....	57
Figure 25: Le temps de transit en Ouganda extrait du Système électronique de suivi de marchandises ..	58
Figure 26: Temps de transit de Busia vers diverses destinations en Ouganda	59
Figure 27: Temps de transit à partir de Kampala	59
Figure 28: Importations et exportations entre le Burundi et les États membres du Corridor Nord	62
Figure 29: Part des importations et des exportations en RDC	63
Figure 30: Part des exportations et des importations du Kenya	63
Figure 31: Total des importations et des exportations de janvier à juin 2017.....	65
Figure 32: Pourcentage de la part des importations et des exportations	67
Figure 33: Prévalence des arrêts.....	72
Figure 34: Nombre d'arrêts par rapport au paiement de frais	73
Figure 35 : Temps moyen de passage à la frontière	75
Figure 36: Répartition des accidents mortels selon le type de véhicule	78
Figure 37: Projections des émissions pour le Port de Mombasa.....	83

Liste des tableaux

Tableau 1: Evolution des principaux indicateurs économiques	3
Tableau 2: Facilité de faire les affaires	5
Tableau 3: Débit total de Marchandises (tonnes).....	10
Tableau 4 : Prévisions de la demande pour le Port de Mombasa	13
Tableau 5: Fiche d'information sur les locomotives	13
Tableau 6: Tonnages ferroviaires nets et tonnage par Km	14
Tableau 7: Objectifs pour le chemin de fer (tonnes).....	16
Tableau 8: Distribution de carburant par pays depuis les dépôts de Nakuru, Kisumu et Eldoret	17
Tableau 9: Moyenne mensuelle de distribution du carburant	17
Tableau 10: Péages routières	21
Tableau 12: Tarifs de transport vers différentes destinations au Kenya (pour un conteneur de vingt pieds)21	
Tableau 13: Distance moyenne parcourue par un camion par an au Kenya	22
Tableau 14: Tarifs du transport routier au Burundi.....	22
Tableau 15: Distance moyenne (en km) parcourue par un camion par an au Burundi	23
Tableau 16: Tarifs de transport en RDC	24
Tableau 17: Distance moyenne (en km) parcourue par un camion par an en RDC.....	24
Tableau 18: Tarifs de transport vers différentes destinations au Rwanda.....	25
Tableau 19: Moyenne de kilomètres par camion par an au Rwanda.....	26
Tableau 20: Tarifs de transport routier par destination au Soudan du Sud.....	26
Tableau 21: Moyenne de kilomètres par camion par an au Soudan du Sud	27
Tableau 22: Tarifs de transport routier par destination en Ouganda.....	27
Tableau 23: Distance annuelle moyenne parcourue par camion en Ouganda	28
Tableau 24: Indice international de rugosité.....	33
Tableau 25: Tronçons du Corridor Nord au Burundi.....	33
Tableau 26: Etat des axes routiers au Burundi	35
Tableau 27: Axes routiers désignés du Corridor Nord en RDC.....	35
Tableau 28: Etat des tronçons de routes en RDC.....	35
Tableau 29: Routes désignées pour le Corridor Nord au Kenya.....	36
Tableau 30: Etat des routes au Kenya.....	37
Tableau 31: Axes routiers faisant partie du Corridor Nord au Rwanda.....	38
Tableau 32: Etat des axes routiers au Soudan du sud.....	38
Tableau 33: Axes routiers faisant partie du Corridor Nord en Ouganda	39
Tableau 34: Moyenne journalière du trafic pesé sur les ponts bascule en Ouganda	42
Tableau 35: Tendances du temps de transit routier de Mombasa vers diverses destinations.....	53
Tableau 36: Résumé du commerce formel (en dollars), Burundi	61
(intégrer la tranche de juillet à septembre)	
Tableau 37: Résumé du commerce formel de la RDC	62
Tableau 38: Résumé des exportations formelles (en dollars), de janvier 2017 à juillet 2017	64

Tableau 39: Résumé des exportations et des importations formelles, Janvier à Septembre 2017.....	65
Tableau 40: Le commerce informel au Rwanda.....	66
Tableau 41: Résumé des exportations et des importations formelles du Soudan du Sud (en USD)	67
Tableau 42: Commerce formel intra régional de l'Ouganda (Dollars).....	69
Tableau 43: Commerce informel en Ouganda (en USD).....	70
Tableau 44: Durée des arrêts	73
Tableau 45: Accidents mortels sur le Corridor Nord - Octobre 2016 - Mars 2017	79
Tableau 46: Causes des accidents au Kenya le long du Corridor Nord	79
Tableau 47: Accidents de la route en Ouganda	80
Tableau 48: Résumé des émissions au port par source	82
Tableau 49: Résumé des tarifs de transport	85
Tableau 50: Résumé du temps de transit	86

SIGLES ET ABBREVIATIONS

ACPLRWA	Rwanda Long Distance Truck Drivers Association
ASYCUDA	SYDONIA (Système Douanier Automatisé)
BI	Burundi
CCTTFA	Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central
CFSs	Stations pour cargaisons Conteneurisées
DGDA	Direction Générale Des Douanes Et Accises
R.D.C	République Démocratique du Congo
DWT	La tonne métrique
ECTS	Système Electronique de Suivi des Marchandises
FEC	Fédération des Entreprises du Congo
GPS	Système de Localisation Universel (Global Positioning System)
HSWIM	Pesage Dynamique à Grande Vitesse
ATIB	Association Internationale des Transporteurs du Burundi
ICD	Dépôt Intérieur pour Conteneurs
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
IRI	Indice International de Rugosité
KE	Kenya
KeNHA	Office des Routes Nationales du Kenya
KPA	Office des Ports du Kenya
KPC	Office en charge des Oléoducs du Kenya
KRA	Office des Recettes du Kenya
KTA	Association des Transporteurs du Kenya
LPI	indice de performance de la logistique
KWATOS	Système des Opérations Automatisées du Terminal de Kilindini
MAGERWA	Magasins Généraux du Rwanda
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique
CN	Corridor Nord
ATTCN	Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord
ACTTCN	Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord
OBR	Office Burundais des Recettes
OCC	Office Congolais de Contrôle
ODR	Office Des Routes
OGEFREM	Office de Gestion Du Fret Multimodal
PFAU	Poste Frontière à Arrêt Unique
RRA	Office des Recettes du Rwanda
RTDA	Agence Rwandaise de Développement du Transport
RVR	Rift Valley Railways
RW	Rwanda
SPSS	Logiciel de statistique pour les sciences sociales
SSFévrA	Fédération des Employeurs et des Association des Affaires du Soudan du Sud
SGR	Chemin de Fer à Ecartement Standard
TMEA	TradeMark East Africa
TO	Observatoire de Transport
TOP	Portail de l'Observatoire des transports
UFFA	Association des Transitaires de l'Ouganda
UG	Ouganda
UNRA	Autorité des Routes Nationales de l'Ouganda
URA	Office des Recettes de l'Ouganda
URC	Compagnie de Chemin de fer de l'Ouganda
WEO	Perspectives de l'Economie Mondiale du FM

Le Rapport de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord est une publication biannuelle qui présente la performance du corridor. Ce rapport a été préparé par le Secrétariat de l'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) en collaboration avec les Parties prenantes et avec l'appui de TradeMark East Africa (TMEA). L'analyse contenue dans ce rapport repose sur une évaluation détaillée des données et présente la performance cumulée de tous les indicateurs suivis par l'Observatoire d'avril à Septembre 2017. Le rapport fournit également une comparaison des performances du Corridor avec celle des années précédentes.

Ce rapport donne un moyen d'identifier les principaux problèmes affectant le commerce et le transport le long du corridor et propose des stratégies clés pour améliorer la performance.

Je suis heureux d'annoncer des améliorations dans les domaines suivants: le temps de séjour au port de Mombasa, le temps de transit, le temps de traversée à la frontière, le respect des limites de charge de véhicules et le temps de passage aux ponts-bascules ainsi que l'amélioration de la qualité des infrastructures de transport.

Les réalisations le long du Corridor Nord ont été significatives si on analyse les 31 indicateurs de performance clés le long du corridor. Ceci a été un grand succès quant à la mise en œuvre des recommandations depuis la création de l'Observatoire de Transport et la mise en œuvre des projets d'intégration du Corridor Nord, la Charte de la Communauté Portuaire de Mombasa et la charte d'autorégulation à la charge de véhicules.

Le secrétariat du Corridor Nord tient à faire le suivi et à évaluer les performances du Corridor et a développé divers outils pour améliorer le processus de suivi. Parmi ceux-ci, il y a l'utilisation du Système d'Information Géographique (SIG) pour fournir une présentation géographique du réseau du Corridor et des indicateurs de performance sur une carte numérique. La collecte de données à l'aide de téléphones mobiles est un autre outil qui a été utilisé pour recueillir des données le long du corridor, mais à titre expérimental.

Enfin, je souhaite remercier toutes les parties prenantes qui ont fourni des données et des informations pour permettre le développement du 11ème rapport de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord. En outre, je souhaite remercier les gouvernements des États Membres pour avoir créé un environnement propice à la facilitation du commerce et du transports : En outre ; j'en appelle à tous les partenaires à soutenir la mise en œuvre des principales activités de facilitation du commerce et d'intégration régionale.



Fred TUMWEBAZE

Secrétaire Exécutif a.i

L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) voudrait exprimer ses sincères remerciements au Conseil des Ministres des États membres du Corridor Nord pour leur soutien continu aux travaux relatifs à l'Observatoire de Transport. Nous souhaitons exprimer notre gratitude au Comité Exécutif, aux différents Comités Techniques Spécialisés de l'ACTTCN, au Forum des Parties Prenantes des Secteurs Public et Privé et aux experts impliqués dans la rédaction et la validation du 11ème rapport de l'Observatoire de Transport. Leur soutien et leur contribution inestimables nous ont permis d'élargir le cadre de suivi du Corridor et d'améliorer ainsi les performances de celui-ci.

La réussite de ce rapport n'aurait jamais été possible sans la contribution et le soutien inestimables de toutes les Parties Prenantes qui ont pris des décisions éclairées, des directrices politiques et dirigé la mise en œuvre de celles-ci le long du corridor.

L'ACTTCN voudrait remercier TradeMark East Africa (TMEA) pour son appui inlassable aux activités de l'Observatoire de Transport. Notre partenariat avec TMEA et tous nos partenaires collaborateurs publics et privés ont fourni des informations et une orientation stratégique en matière de facilitation du commerce.

Enfin, nous tenons à exprimer notre sincère gratitude à tous ceux qui ont aidé dans leurs capacités corporatives ou individuelles en fournissant les données. Le succès de l'élaboration du rapport dépend principalement de ces données et, par conséquent, nous exprimons notre sincère gratitude à toutes les parties prenantes pour leur engagement à nous fournir les données nécessaires.

Nous restons profondément redevables à vous tous.

Le Secrétariat de l'ACTTCN



Le Corridor Nord est un réseau de transport reliant le port de Mombasa au reste de la région de l'Afrique de l'Est et Centrale (Burundi, R.D.C, Kenya, Rwanda, Soudan du Sud et Ouganda). Le Corridor garantit donc un transit harmonieux des biens et des personnes dans la région à travers le port de Mombasa. En conséquence, les pays reliés au Corridor Nord continuent d'importer et d'exporter confortablement des marchandises, même s'ils n'ont pas un accès direct à la mer. Le Corridor Nord comprend les routes, les voies ferrées, les voies navigables intérieures et les oléoducs. Auparavant, le corridor était entravé par des inefficacités de plusieurs types, y compris la congestion au port, les longs processus de traitement des marchandises et les retards le long du Corridor. La plupart de ces goulots d'étranglement ont été progressivement supprimés. Au cours des deux dernières décennies, les corridors de transport ont attiré une attention particulière avec des efforts accrus en faveur de l'intégration régionale en Afrique et ailleurs. Les programmes de l'Union africaine tels que le NEPAD et ceux mis en œuvre par les Communautés Economiques Régionales (CER) accordent tous la priorité à l'amélioration de l'inter connectivité et à la facilitation du commerce en privilégiant les corridors de transport comme microcosmes d'intégration et de développement spatial sur le continent.

Dans le but d'améliorer le Corridor Nord pour le transformer en un Corridor de Développement, le Secrétariat du Corridor Nord a continué à assurer le suivi des performances du Corridor afin de fournir des informations concrètes pour la formulation des politiques visant à réduire le coût des affaires.

L'Observatoire de Transport du Corridor Nord est un outil de suivi des performances avec une plate-forme en ligne qui permet le suivi de plus de 31 indicateurs de performance et produit son rapport sur base semestrielle. Le présent rapport est la 11^{ème} édition couvrant les indicateurs liés au Volume/Capacité, aux Taux/Coûts de Transport, au Temps de Transit/Retards et à l'Efficacité/Productivité. Les performances du Corridor sont mesurées à travers une série d'indicateurs dont les données proviennent de plusieurs sources. Les principales sources des données de l'Observatoire de Transport comprennent les données électroniques provenant des systèmes d'affaires des parties prenantes; les enquêtes du Système de Localisation Universelle (Global Positioning System-GPS); les enquêtes sur le Transport Routier et les données secondaires tirées des rapports et politiques existants et, depuis récemment, les enquêtes par téléphones mobiles.

Le rapport a constaté plusieurs changements en 2017 à partir d'un certain nombre d'indicateurs. Tout d'abord, il a été noté que le port de Mombasa a manutentionné plus de marchandises en 2017 (de Janvier à Septembre), reflétant une croissance de 13% (1.442.829) du volume total de marchandises par rapport à 2016. De plus, l'introduction du chemin de fer à écartement normal a stimulé le réseau de transport le long du Corridor Nord même si seule la première phase de Mombasa à Nairobi est achevée. Une comparaison a été faite entre les résultats obtenus au port de Mombasa et au port de Dar-es-Salaam. Le temps de séjour des marchandises au port de Mombasa a été en moyenne de 2,9 à 4,5 jours entre Janvier et Septembre, ce qui est une meilleure performance par rapport à la moyenne mondiale qui est entre 4 et 5 jours

Le temps de transit au Corridor Nord et les retards contribuent aux coûts élevés de la logistique. Par exemple, l'inefficacité liée au passages aux frontières est un problème crucial. La traversée de la frontière de Malaba a enregistré une moyenne de 6 heures pour cause des processus de prise en charge.

Par contre, les temps de transit ont considérablement diminué pour toutes les destinations à travers –Malaba, enregistrant une moyenne de 3,7 jours contre l'objectif de 5 jours.

Les frais de transport routier sont encore élevés, avec environ 2,23 dollars américains par conteneur et par kilomètre pour les marchandises conteneurisées entre Mombasa et Kigali. Ils sont de 1,79 dollars américains entre Mombasa et Kampala, tandis qu'ils sont de 3,07 dollars entre Mombasa et Bujumbura. En outre, les transporteurs dans les pays membres peuvent facturer des frais différents en dépit des tarifs communs établis.

Les mesures mises en œuvre au port de Mombasa ont permis d'améliorer les temps de rotation des navires. Au cours de l'année, il y a eu trois mois où le port a pu atteindre l'objectif de 72 heures (3 jours). Cependant, il a été noté que plusieurs facteurs affectent le temps de rotation au port, à savoir le mouvement de cargaisons le long du Corridor Nord. Les mauvaises infrastructures, les retards sur les ponts-bascules et le non-respect des limites de poids par les chauffeurs de camions et les entreprises ont nui à la productivité et à l'efficacité le long du Corridor Nord.

Néanmoins, les pays reliés au Corridor Nord se sont engagés à améliorer les nœuds qui se connectent au corridor afin d'améliorer le rythme auquel les marchandises sont transportées le long du corridor. Le Kenya, par exemple, a continué à développer des nœuds tels que la route Kisumu-Busia et la route Namanga qui offre une alternative plus courte au Burundi à partir de Nairobi à travers la Tanzanie.

Malgré les nombreux défis rencontrés par les transporteurs du Corridor Nord, le commerce intra régional a continué à croître au Kenya, en Ouganda, au Rwanda, au Burundi et en R.D.C, affichant une croissance positive de leur PIB. Les tendances indiquent que le volume du commerce entre les pays du Corridor Nord a augmenté entre Janvier et Septembre 2017.

Les données recueillies auprès des chauffeurs de camions ont révélé que les arrêts continuaient d'augmenter le temps de rotation tout en entraînant des inefficacités le long du Corridor. Outre les raisons personnelles, les retards aux points de contrôle aux frontières ont affecté la livraison des marchandises à leurs destinations. Les accidents de la route constituent un autre obstacle qui consacre l'inefficacité croissante le long du corridor. Malgré les différentes mesures légales et punitives prises par des pays comme le Kenya et l'Ouganda, le nombre d'accidents a encore augmenté en 2017, ce qui nécessite une sensibilisation accrue à la sécurité routière.

Une nouvelle initiative qui a également été poursuivie par l'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord est le programme de Transport Ecologique visant à améliorer l'état écologique du système de transport. La pollution commence au port de Mombasa et se prolonge le long de la route lorsque les camions sont utilisés pour le transport des cargaisons. Le programme de Transport Ecologique prévoit des mesures visant à réduire les émissions le long des infrastructures de transport du Corridor Nord.

Nous sommes convaincus les informations contenues dans le présent rapport aideront les parties prenantes à prendre des décisions éclairées et permettront aux décideurs d'identifier les goulots d'étranglement qui doivent être levés pour améliorer la facilitation du commerce et du transport le long du Corridor Nord.



SECTION UNE:

INTRODUCTION

1.1 Introduction

Le rapport de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord montre la performance du commerce et du transport. Il décrit la performance de l'infrastructure de transport du Corridor Nord, le volume du commerce, le temps de transit, le coût de transport, la sécurité du transport, la contribution de celui-ci au développement de la région et la protection de l'environnement. Cette 11ème édition du rapport de l'Observatoire de Transport est basée sur les informations collectées pour la période d'avril à Septembre 2017 et compilées par l'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN). L'ACTTCN a été établie par l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord et est composée de six Etats membres, à savoir le Burundi, la République Démocratique du Congo, le Kenya, le Rwanda, le Soudan du Sud et l'Ouganda liés par le Corridor au port de Mombasa au Kenya.

Figure 1. Infrastructures de transport du Corridor Nord



L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) a été établie avec pour objectif principal de faciliter le commerce et le transport dans la région. L'un des principaux objectifs de l'Accord du Corridor Nord révisé de 2007, est de transformer le Corridor Nord en un Corridor de Développement.

Cette transformation dépend fortement d'un système efficace de commerce et de transport, qui prévoit que les organes de réglementation dans les pays membres adoptent des mesures visant à améliorer les contrôles tout en facilitant le commerce et en contribuant à réduire les coûts des affaires le long du Corridor Nord.

L'amélioration de la performance du corridor contribuera grandement à la réalisation du Programme de Développement Durable à l'horizon 2030 et à la réalisation de divers buts et objectifs durables tels que la nécessité de donner l'accès à des systèmes de transport fiables, abordables, accessibles et durables pour tous ; la sécurité routière d'ici 2030 et l'objectif de réduire de moitié le nombre de décès et de blessés dans le monde dues aux accidents de la circulation routière d'ici 2020.

Le Secrétariat du Corridor Nord a également l'intention de contribuer aux objectifs du Programme de Développement Durable (PDD) visant à développer des infrastructures de qualité, fiables, durables et résilientes, y compris les infrastructures régionales et transfrontalières, pour soutenir le développement économique et le bien-être humain, en mettant l'accent sur l'accès abordable et équitable pour tous et aussi améliorer les progrès mondiaux dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre (PDD 13). Le rapport mettra en évidence les domaines de performance clés en relation avec la Charte de la Communauté du Port de Mombasa qui engage les secteurs

privés et publics à améliorer l'efficacité du Port de Mombasa et du corridor. Toutes les données utilisées dans ce rapport et les graphiques ainsi que des informations supplémentaires ne figurant pas dans ce rapport peuvent être téléchargées sur le site web de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord à l'adresse <http://top.ttcanc.org> ou www.kandalakaskazini.or.ke

1.2 Principaux indicateurs économiques

Le développement du Corridor Nord devrait avoir un impact important sur les pays qui dépendent de lui, tels que le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi, la RD Congo et le Soudan du Sud. Parmi les indicateurs pour mesurer ce développement, citons des facteurs tels que le Produit Intérieur Brut, l'amélioration générale des infrastructures, des méthodes plus rapides et plus efficaces de dédouanement des marchandises et le bien-être général des populations dans les pays susmentionnés. Ces améliorations ne peuvent être remarquées que si les pays ont accès à plus de marchés internationaux grâce aux exportations, au mouvement plus rapide des marchandises vers les marchés intérieurs, à l'augmentation des investissements locaux et à la promotion du commerce bilatéral et multilatéral dans la région.

Les perspectives de l'économie du Corridor Nord donnent des résultats mitigés en fonction des indicateurs économiques clés. L'Indice International de Performance Logistique (IPL) de la Banque Mondiale donne une mesure globale de la performance du secteur logistique en combinant les données sur six domaines de performance essentiels: douanes, infrastructures, expédition internationale, qualité et compétence logistiques, suivi et traçabilité, rapidité. En 2016, l'Afrique subsaharienne a enregistré un indice de performance global de 2,47 tandis que le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et la R.D.C ont enregistré respectivement 3,33, 3,04, 2,99, 2,51 et 2,38. Indice de Performance Logistique: global (1 = faible à 5 = élevé)

Le tableau 1 présente un résumé des principaux indicateurs et projections économiques pour les États membres du Corridor Nord. Les améliorations apportées à l'administration des frontières, aux infrastructures de transport et de communication pourraient accroître le PIB mondial de 2,6 milliards de dollars américains, soit de 4,7% . De même, le PIB de cette région devrait augmenter si les efforts sont orientés vers des améliorations dans les domaines susmentionnés.

Tableau 1: Evolution des principaux indicateurs économiques

Pays	2016		2017		2018	
	PIB (%)	Population (Million)	PIB (%)	Population (Million)	PIB (%)	Population (Million)
Burundi	-1.04	9.65	0.00	9.88	0.15	10.12
République Démocratique du Congo	2.40	84.13	2.78	86.65	2.99	89.25
Kenya	5.85	45.45	5.02	46.73	5.47	48.03
Rwanda	5.93	11.53	6.16	11.83	6.82	12.13
Soudan du Sud	-13.83	12.50	-6.26	13.14	-3.41	13.81
Ouganda	2.32	36.56	4.44	37.67	5.24	38.82

Source: Fond Monétaire International, Base de Données de Perspectives de l'Economie Mondiale, Octobre 2017.

Les infrastructures et services de transport jouent un rôle plus important pour répondre à la demande de la population croissante de la région du Corridor Nord qui devrait atteindre 212 millions d'ici 2018. Avec une aspiration à la mobilité et une forte association entre transport et croissance économique, la région devrait se développer pour répondre à cette demande croissante qui atteindra une population de 244 millions d'ici 2022 et changera radicalement la composition socio-économique et alimentera de nouvelles demandes en produits et services dans la région.

D'après le tableau 1, on peut noter que la région s'attend à une augmentation de la population en 2018 et dans les années subséquentes. L'augmentation de la population entraînera certainement une augmentation du Marché de biens et de services, d'où la nécessité d'une plus grande variété de biens et de services pour accompagner cette population. Malheureusement, l'Augmentation du taux d'accroissement de la population ne correspond pas au taux de croissance du PIB dans la région. En fait, un pays comme le Soudan du Sud devrait afficher un taux de croissance positif du PIB, ce qui implique que son gouvernement devrait trouver des moyens de fournir l'environnement politique sein afin d'améliorer le commerce transfrontalier avec les autres pays du Corridor Nord.

Sur une note positive, cependant, le Burundi devrait afficher une croissance positive de son PIB bien que toujours en dessous de ce que les compatriotes de la région de l'Afrique de l'Est affichent. On s'attend à ce que l'Ouganda, le Kenya, le Rwanda et la R.D.C affichent une croissance positive du PIB allant de 2% à environ 7%. Ces pays peuvent attribuer la croissance positive à un environnement politique stable et à la facilité de faire les affaires, ainsi qu'à la poursuite de l'Investissement Etranger Direct et à la stabilité des entreprises locales.

L'indice de facilité de faire les affaires de la Banque Mondiale (une valeur numérique faible indique une meilleure performance, des réglementations plus simples pour les entreprises et une meilleure protection des droits de propriété) donne les perspectives suivantes pour la région:

Le Tableau 2 montre l'indice de facilité des affaires de la Banque Mondiale pour les États membres du Corridor Nord.. La distance à la frontière est représentée sur une échelle de 0 à 100, où 0 représente la performance la plus faible et 100 représente la performance la plus élevée et qui constitue la limite établie sur base des meilleures performances dans toutes les économies et dans le temps.

Tableau 2: Facilité de faire les affaires

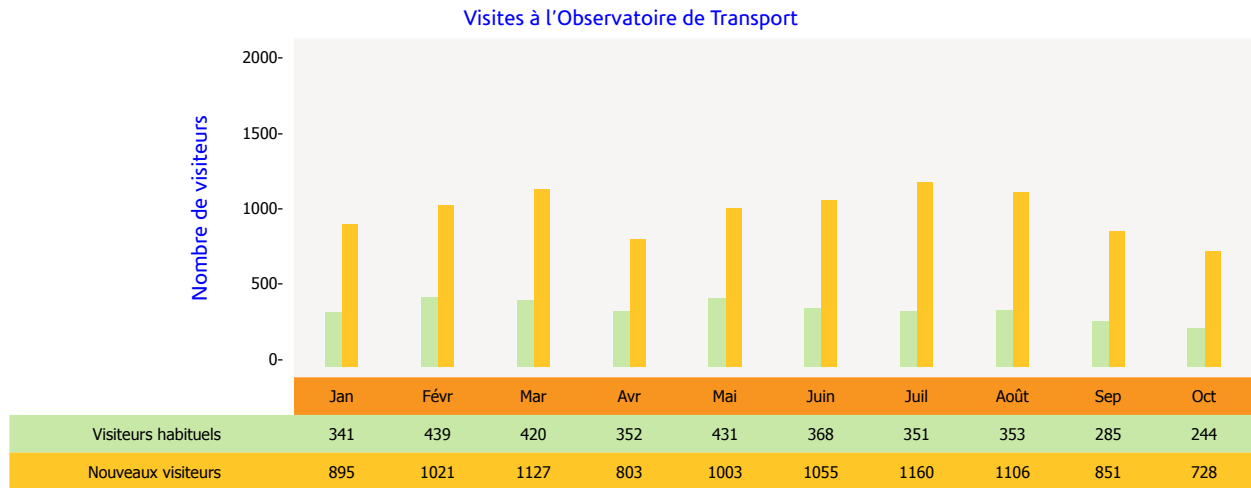
	Rang	Note de la DTF (Distance à la Frontière)	Variation de la DTF
Burundi	164	46.92	+0.06
République Démocratique du Congo	183	37.65	+0.22
Kenya	80	65.15	+2.59
Rwanda	41	73.40	+3.21
Soudan du Sud	187	32.86	-0.33
Ouganda	122	56.94	+0.42

Les pays du Corridor Nord s'améliorent selon l'indice de facilité de faire des affaires. Cependant, l'indice ne mesure pas le coût des droits de douane pour le transport international et n'offre pas une perspective plus large des problèmes d'infrastructure auxquels les entreprises sont confrontées dans ces pays. Le 11^{ème} rapport de l'Observatoire de Transport couvre également cet aspect et présente également certaines des opérations frontalières affectant le commerce transfrontalier.

1.3 Suivi de la Performance du Corridor Nord

L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) utilise le portail de l'Observatoire de Transport pour faire le suivi de la performance du Corridor. L'Observatoire comprend trois composantes, à savoir l'Observatoire Principal, la composante SIG et le Tableau de Bord de la Performance du Corridor Nord. Le principal outil de l'Observatoire de Transport fait le suivi régulier de 31 indicateurs de performance tandis que le tableau de Bord est utilisé pour assurer le suivi de la mise en œuvre de la Charte de la Communauté Portuaire engageant divers acteurs publics et privés à accroître l'efficacité du port de Mombasa et de la chaîne logistique de transport au Kenya, sur une base hebdomadaire et mensuelle. Le module SIG cartographie la performance du corridor sur la carte numérique du Corridor Nord. Grâce à ces outils de suivi, le Secrétariat de l'ACTTCN est en mesure de suivre la performance du Corridor et de fournir des recommandations fondées sur des données probantes aux Parties prenantes et aux décideurs politiques.

Figure 2: Nombre de visiteurs à l'Observatoire de Transport



Source: Observatoire de Transport du Corridor Nord, Septembre 2017

Le suivi de l'utilisation en ligne du portail de l'Observatoire de transport et l'accès aux commentaires ont permis au Secrétariat d'améliorer le suivi du Corridor et de plaider en faveur de l'amélioration de celui-ci grâce à des recommandations d'ordre politique. La Charte de Contrôle de la charge de véhicule découle de la nécessité d'améliorer le respect des limites de la charge des véhicules en fonction des preuves provenant de l'Observatoire sur la corrélation entre le poids et la détérioration des infrastructures routières suite à la surcharge. Une autre initiative a consisté à renforcer les Comités Conjointes aux Frontières afin d'accélérer la prise en charge des marchandises et de réduire au minimum les procédures aux frontières. Avec des rapports mis en ligne, l'Observatoire a enregistré entre 700 et 1200 utilisateurs chaque mois. L'amélioration du portail pour disposer d'une composante SIG et l'utilisation des téléphones portables pour le suivi de la performance le long du Corridor sont quelques unes des initiatives visant à améliorer le système de suivi.

Méthodologie

La performance le long du Corridor Nord est mesurée à l'aide d'une variété d'indicateurs et de données provenant des systèmes d'exploitation des Parties prenantes, des enquêtes GPS, des données secondaires, des feuilles de décisions et des rapports, des questionnaires d'enquêtes routières auprès des transporteurs auxquels s'ajoutent des interviews menés lors des missions de consultation pays. Pour ce qui est du présent rapport, les données ont été collectées à travers l'enquête GPS, les enquêtes routières, les visites sur le terrain et les enquêtes par téléphonie mobile. Le processus de collecte et d'analyse des données est le suivant:

Phase de collecte de Données	Analyse/Synthèse
Etude des documents appropriés	<ul style="list-style-type: none"> Analyse des réponses de l'enquête et des résultats de la collecte de données Définir les conclusions et les recommandations
Enquêtes : <ul style="list-style-type: none"> Enquêtes GPS Enquêtes Routiers Enquêtes sur les Postes Frontières Enquêtes par Téléphones Mobiles 	<ul style="list-style-type: none"> Présentation des résultats Présentation des résultats pour les différentes catégories d'indicateurs: <ul style="list-style-type: none"> - Volume et Capacité - Tarifs / Coûts de transport - Temps de transit / retards - Efficacité et productivité - Commerce intra régional - Sécurité Routière
Visites sur terrain/visites au pays	<ul style="list-style-type: none"> Validation du 11^{ème} rapport

Source: Enquêtes GPS

Le questionnaire de l'enquête routière a été fourni en même temps que les appareils GPS aux chauffeurs volontaires. Le chauffeur remplit en mentionnant les raisons d'arrêt, les frais, et autres informations. Les appareils GPS sont attachés au camion pour enregistrer les géocodes et les horodateurs pour tous les arrêts à partir desquels les arrêts, le temps de transit et les délais aux différents nœuds sont captés. Les préparatifs initiaux impliquent l'enregistrement et le zonage géographique pour cartographier les emplacements des arrêts probables.

Les enquêtes par téléphones mobiles



Le questionnaire de l'enquête routière a été incorporé dans une application de téléphonie mobile avec le système d'exploitation Android en utilisant l'application 'survey123' que l'on trouve sur 'google play store'. Le formulaire permet aux conducteurs de remplir avec les informations depuis le point de départ du voyage, à chaque point d'arrêt jusqu'à la destination. L'information est transmise directement aux serveurs configurés où elle est consultée, consolidée et analysée

Analyse et présentation

Le questionnaire de l'enquête routière a été fourni en même temps que les appareils GPS aux chauffeurs volontaires. Le chauffeur remplit en mentionnant les raisons d'arrêt, les frais, et autres informations. Les appareils GPS sont attachés au camion pour enregistrer les géocodes et les horodateurs pour tous les arrêts à partir desquels les arrêts, le temps de transit et les délais aux différents nœuds sont captés. Les préparatifs initiaux impliquent l'enregistrement et le zonage géographique pour cartographier les emplacements des arrêts probables.



Participants à l'atelier de validation du 11^{ème} Rapport de l'Observatoire de Transport



DEUXIEME SECTION:

INDICATEURS DE VOLUME ET DE CAPACITE



Le port de Mombasa est la principale porte d'entrée commerciale vers l'Afrique de l'Est et l'Afrique Centrale. C'est l'un des plus grands ports de service en Afrique et fait partie du Corridor Nord avec des connexions par chemin de fer, oléoduc et le réseau routier.

Cette section donne la performance du port de Mombasa en termes d'indicateurs liés au volume pour les périodes comprises entre Janvier et Septembre 2017 et, si possible, une comparaison est faite avec le port de Dar-es-Salaam.

2.1 Débit total de Marchandises au Port

Le port de Mombasa manutentionne plus de 27 millions de tonnes. Le tableau ci-dessous présente les chiffres relatifs au débit total de marchandises à travers le port de Mombasa pour les périodes de Janvier à Septembre 2016 et 2017.

Tableau 3: Débit total de Marchandises (tonnes)

Type de Marchandises	2016	2017	Variation en volume	Croissance %	% de parts du volume Total 2016	% de parts du débit Total 2017
Non - Conteneurisées						
En vrac sec	5.408.457	6.380.331	971.875	18,0	26,3	28,0
En vrac liquide	5.862.057	6.168.315	306.258	5,2	28,5	27,1
Conventionnelles	1.464.346	1.629.042	164.696	11,2	7,1	7,2
Sous- Total	12.734.860	14.177.688	1.442.829	11,3	61,9	62,3
Conteneurisées	7.831.296	8.578.760	747.464	9,5	38,1	37,7
TOTAL	20.566.156	22.756.448	2.190.293	10,6	100,0	100,0
IMPORTATION/ EXPORTATION						
Importations	17.441.818	19.259.046	1.817.228	10,4	84,8	84,6
Exportations	2.732.223	2.820.189	87.966	3,2	13,3	12,4
Transbordement	392.115	622.920	230.807	58,9	1,9	2,7
Dechargés -Rechargés	-	54.293	0	0,0	0,0	0,2
TOTAL	20.566.156	22.756.448	2.190.293	10,6	100,0	100,0

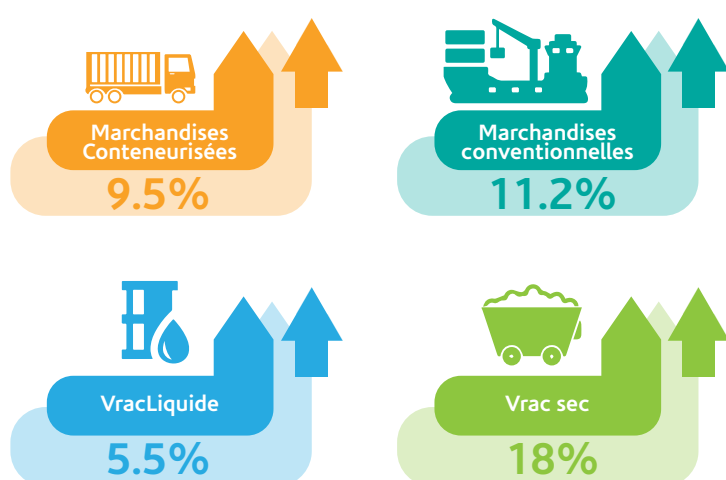
Source: Autorité des Ports du Kenya (KPA), Septembre, 2017

Entre Janvier et Septembre 2017, le port a manutentionné au total 22.756.448 tonnes de marchandises contre 20.566.156 tonnes enregistrées au cours de la même période en 2016, soit une augmentation de 2.190.293 tonnes ou de 10,6%. Le trafic d'exportation a augmenté légèrement de 87.966 tonnes soit 3,2% pour afficher 2.820.189 tonnes sur la même période contre 2.732.223 tonnes manutentionnées durant la même période en 2016. L'augmentation a été principalement appuyée par le café qui a augmenté de 37,7% et le thé de 3,6%.

La part la plus élevée des importations a été entraînée par les marchandises conteneurisées qui représente 37,7% du débit total de marchandises au cours de la période considérée. Sur la période Janvier-Septembre 2017, les données sur la performance du port indiquent une croissance du trafic de marchandises conteneurisées de 887.412 Unités Equivalents de Conteneurs de Vingt Pieds en 2017 contre 804.036 unités en 2016, soit une augmentation de 83.376 unités ou de 10,4%. L'Autorité des Ports du Kenya (KPA) prévoit que le volume de la demande en trafic de marchandises conteneurisées atteindra 1,142 millions d'unités en 2017 et 1,469 millions d'unités d'ici 2022.

La hausse des importations est principalement due aux ventes des denrées sèches en vrac qui ont enregistré une augmentation importante de 18,0% au cours de la période sous revue. Cela a été attribué à l'importation de blé et d'engrais en vrac, ainsi qu'aux importations de maïs pour couvrir les pénuries dues aux mauvaises récoltes au Kenya et dans la région suite aux sécheresses prolongées au cours de la dernière saison. L'illustration ci-dessous montre le volume par type de cargaisons de Janvier à Septembre 2017, comparé à la période de Janvier à Septembre 2016.

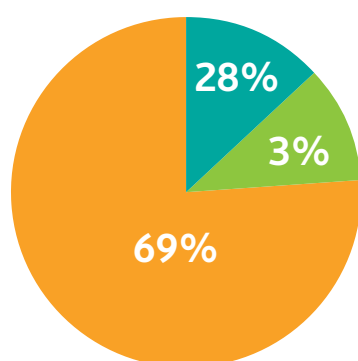
Figure 3: Croissance en % par type de cargaisons



La figure n°4 ci-dessous donne la part du débit au port selon la destination /le marché pendant la période de Janvier à Septembre 2017. Sur cette figure, il est évident que le marché intérieur Kenyan représentait 69% tandis que le transit et le transbordement représentaient respectivement 28% et 3%. Il convient de noter que les volumes de transit et de transbordement au Kenya ont augmenté de 10,2%, 8,5% et 58,9% par rapport à la même période en 2016.

Figure 4: Part du cargo par destination

Valeurs et pourcentages

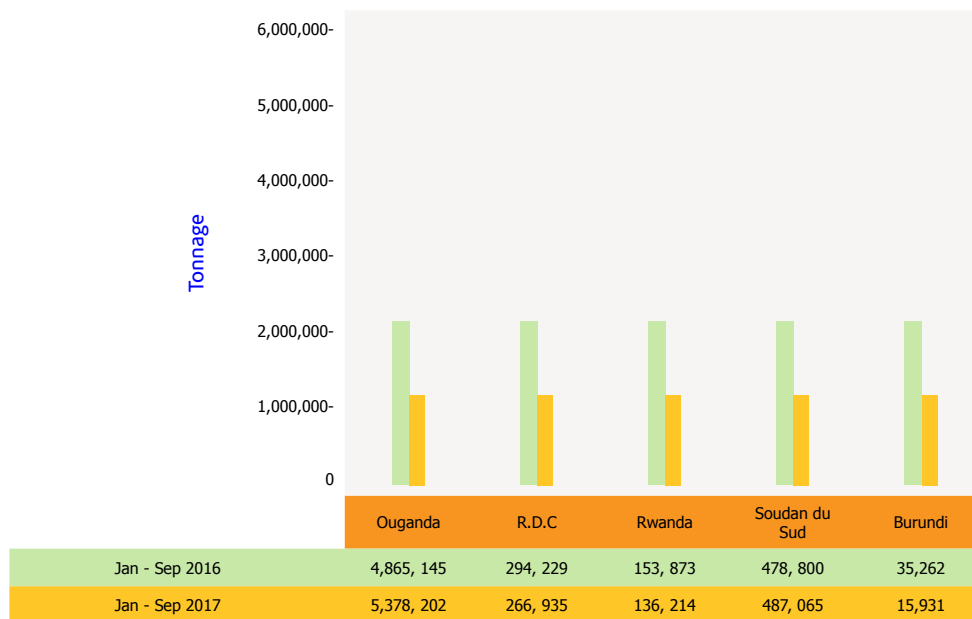


Kenya	Transit	Transbordement
15,646,198	6,487,330	622,921

Trafic de transit

La figure ci-dessous donne les volumes vers les Etats membres du Corridor Nord. Les volumes vers l'Ouganda et le Soudan du Sud ont augmenté respectivement de 513.057 tonnes et de 8.265 tonnes au cours de la période considérée. Les volumes de trafic vers la R.D.C, le Burundi et le Rwanda ont diminué respectivement de 27.294 tonnes, 19.332 tonnes et 17.659 tonnes. Les autres pays qui utilisent le port de Mombasa ont connu une augmentation notable du trafic de transit sont la Tanzanie qui a enregistré une augmentation de 31,9% de 141.983 tonnes à 187.292 tonnes sur la même période et l'Éthiopie qui a augmenté de 4.150 tonnes à 12.448 tonnes, représentant une augmentation de 200%.

Figure 5: Volume de trafic vers les Etats membres du Corridor Nord.



Source: Autorité des Ports du Kenya (KPA), Septembre 2016/2017

Prévision de la demande en trafic de Marchandises (Tonnes)

Les perspectives pour le reste de l'année semblent indiquer une légère amélioration des conditions d'importation et d'exportation. Ceci est le résultat d'une modeste reprise des marchandises dans le commerce saisonnier observée vers la fin de l'année. Le tableau ci-dessous indique les prévisions de volumes pour le port de Mombasa.

Tableau 4 : Prévisions de la demande pour le Port de Mombasa

Année	Prévision DWT'000'					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Prévisions de la demande Totale	29.276	30.755	32.891	35.140	37.663	40.465
Transbordement	824	642	686	734	786	942
Demande totale avec transbordement (Scénario bas)	30.100	31.397	33.577	35.874	38.449	41.407
Demande totale avec transbordement (Scénario haut)	30.803	32.658	34.947	37.359	41.736	45.676

Source: KRC, Janvier – Septembre, 2017

2.2 Capacité de Transport par Chemin de fer

Cet indicateur analyse le nombre total de locomotives et de wagons par rapport à la proportion de marchandises transportées par chemin de fer.

Le Kenya a un réseau ferroviaire long de 2.778 km. La ligne de chemin de fer relie le port de Mombasa à Nairobi, Nakuru et la frontière de Malaba entre le Kenya et l'Ouganda. Une bretelle se greffe de la ligne ferroviaire principale à Nakuru et s'étend jusqu'à Kisumu sur le lac Victoria. Par contre, l'Ouganda a un chemin de fer opérationnel long de 1 226 km. Selon le rapport annuel de performance sectorielle 2016/2017, la ligne Kampala-Malaba traite 585 220 tonnes nettes de marchandises par an, soit environ 7% du volume total de marchandises du Corridor Nord d'environ 14,5 millions de tonnes par an.

Tableau 5: Fiche d'information sur les locomotives

La moyenne des locomotives en fonctionnement	Août, 2015	Août, 2017
• Locomotives de ligne principale	39,9	35,2
• Le total de petites locomotives et de manœuvre	10,4	5,4
• Flotte de wagons (prêts et à l'arrêt, mais réparés)	2.578	2.818
• Ballast	25	27
• Wagons disponibles pour le service	1.517	1.474

Source: Compagnie de Chemin de Fer du Kenya (KRC), Aout, 2015/2017

Tableau 6: Tonnages ferroviaires nets et tonnage par Km

Indicateur	2015/2016	2016/2017	% change
Tonnage net par km ('000000')	1186	1091	-8%
Tonnage net ('000')			
Kenya	1429	1365	-4%
Transit	547	411	-24.9%

Source: Rift Valley Railways (RVR-, exercices 2015/2016, 2016/2017)

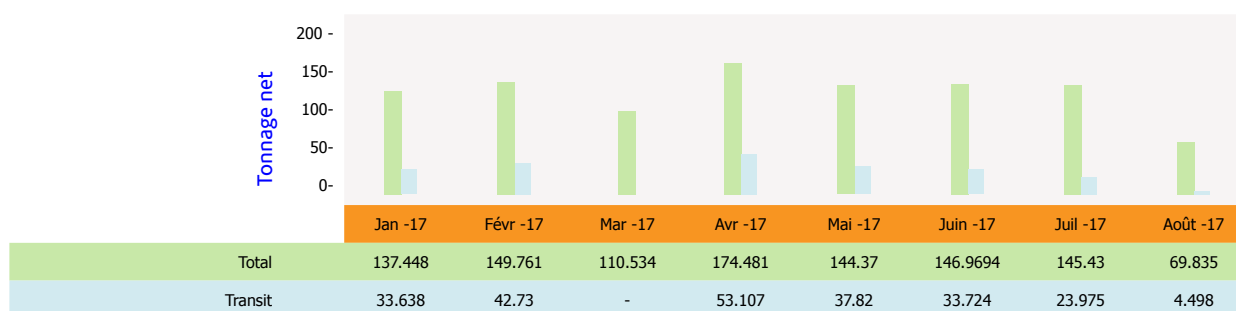
Le tableau montre qu'il y a eu une baisse de Tonnage Net par Km; il y a eu une croissance négative respectivement de 8% et 4%. Les tonnages nets vers le Kenya et l'Ouganda ont diminué respectivement de 4 et 24,9%

La capacité à la conception à une vitesse commerciale moyenne de 55 km / h est de 6 millions de tonnes. Cela ne peut pas être réalisé en raison de mauvaises conditions d'infrastructures, qui entraînent des restrictions de vitesse temporaires (RVTs).

Le chemin de fer à écartement métrique exige beaucoup d'investissement, lequel demande l'appui du gouvernement. D'autres défis opérationnels résultant de la résiliation du contrat de concession avec la RVR sont la question de la redevance d'accès lors de la traversée de la frontière et la complexité des opérations en cas de gestion de la ligne par différents opérateurs.

La maintenance du matériel roulant du chemin de fer à écartement métrique ainsi que la voie ferrée elle-même a été reléguée aux oubliettes.

Figure 6: Proportion du volume de marchandises transportées par chemin de fer en tonnes



Source: Compagnie des Chemins de Fer du Kenya (KRC), Janvier – Aout 2017

La figure n°6 ci-dessus montre la proportion du volume net du trafic de marchandises transportées par chemin de fer pour la période de Janvier à août 2017, tant pour le transport de transit que pour le transport local, en tonnes. On peut noter qu'il y a une baisse du service de transport des marchandises sur la voie ferrée à écartement métrique.

Il est nécessaire de promouvoir le transport ferroviaire par rapport au transport routier pour les marchandises en vrac et les matériaux. Le coût moyen pour le transport des marchandises et des passagers est respectivement d'environ 0,03 Dollars Américains et de 0,1 Dollars Américains par tonne-km et par passager.

2.2.1 Chemin de Fer à écartement Standard (SGR)

La ligne de Chemin de fer à Ecartement Standard est conçue pour transporter 22 millions de tonnes de marchandises par an ou 40% du débit total du port de Mombasa d'ici 2035. Les terminaux de fret seront situés dans le port de Mombasa et dans les Dépôts Intérieurs pour Conteneurs d'Embakasi à Nairobi. La construction de la ligne de 609 km de longueur entre Mombasa et Nairobi a commencé en octobre 2013 et elle est achevée.

Wagon: 1620 ont été commandés, actuellement 920 fournis

- 56 locomotives,
- 5 pour passagers
- 8 pour manoeuvres
- 43 pour transport/ service de fret

Avec la première phase de Mombasa à Nairobi finalisée, le Chemin de Fer à Ecartement Standard offrira une opportunité pour l'augmentation du commerce et le transport accru des marchandises par le chemin de fer. Des projets sont en cours pour que le chemin de fer à Ecartement Standard dispose d'embranchements ferroviaires. Le chemin de fer existant devrait être revitalisée pour permettre le transport et la livraison de marchandises au-delà des terminaux du chemin de fer à écartement standard. Les tarifs pour le chemin de fer à écartement métrique n'ont pas été publiés car sujets à des négociations. En revanche, des sources indiquent que le chemin de fer à écartement standard facturera 500 dollars américains pour un conteneur de 20 pieds et 700 dollars pour un conteneur de 40 pieds de Mombasa à Nairobi.

Les services de transport des marchandises du chemin de fer à écartement standard devraient commencer en novembre 2017. Cependant, le chemin de fer à écartement standard fonctionne à l'essai avec les importations de maïs du gouvernement de Mombasa à Nairobi.

Il est prévu que le président de la République du Kenya Son Excellence Uhuru Kenyatta, procède au lancement officiel des opérations du train commercial sur le chemin de fer à écartement standard le 16 décembre 2017. Le cargo dédouané d'avance à partir du port de Mombasa pour être transportée par chemin de fer à écartement standard sera manutentionné en phase finale pour remise aux propriétaires au Terminal Sud de Nairobi.

La phase IIA du chemin de fer à écartement standard est en cours avec le creusement du tunnel Ngong, long de 3162 m. La phase IIB consistera dans le processus de mobilisation des fonds.

Il est prévu que d'ici 2019 le chemin de fer à écartement standard transportera 22 millions de tonnes par an avec un objectif intermédiaire de 7,2 millions de tonnes à mi-2018. Pour atteindre cet objectif, 359 wagons et 54 locomotives supplémentaires seront nécessaires.

Il est également recommandé que les wagons plats soient inclus dans le parc roulant du chemin de fer à écartement standard. Ceci permettra l'utilisation efficace des wagons car, au lieu que ces wagons retournent vides, ils peuvent porter les camions vides ou chargés.



Tableau 7: Objectifs pour le chemin de fer (tonnes)

	2017	2018	2019	2022
Chemin de fer à écartement standard	-	7,2 Million	22 Million	
Chemin de fer à écartement métrique	1,45 Million	1,48 Million	1,5 Million	3 Million

Source: Compagnie des Chemins de Fer du Kenya (KRC), Septembre 2017

Parmi les objectifs stipulés dans la Charte de la Communauté du Port de Mombasa en 2013, il y a celui d'assurer l'évacuation de 40% de marchandises du port de Mombasa par le chemin de fer. L'objectif aura été atteint en 2019 si la projection du volume du port de 40,5 Million de tonnes est réalisée.

2.3 Capacité de transport par oléoduc

L'une des initiatives du Corridor Nord consiste à promouvoir des systèmes de transport multimodaux durables qui comprennent le transport maritime, ferroviaire, routier, pipeliniers et par voies navigables intérieures. Le développement des pipelines est l'un des projets

régionaux promus par le Corridor Nord. L'oléoduc améliorera également la sécurité et protégera l'environnement puisque le transport des produits pétroliers par l'oléoduc est le canal le plus sûr, le plus rapide et le plus respectueux de l'environnement. L'infrastructure pipelinrière actuelle comprend 1342 kilomètres d'oléoduc multi-produits avec des installations associées entre Mombasa, Nairobi, Nakuru, Eldoret et Kisumu, d'où les pays enclavés de l'Ouganda, du Rwanda, du Burundi et de la RDC accèdent au carburant. Notons que le suivi du volume de marchandises quittant le terminal portuaire via le chemin de fer, la route et l'oléoduc est l'objet de l'une des dispositions de la Charte de la Communauté Portuaire de Mombasa.

Le volume des exportations vers les pays enclavés a toutefois diminué, la Compagnie de Gestion de l'Oléoduc du Kenya a continué de récupérer la part du marché d'exportation perdue dont la demande devrait atteindre 6,8 milliards de litres d'ici 2020 et 24,5 milliards de litres d'ici 2044 en raison de l'intensification de la concurrence et des changements opérationnels.

Le tableau 8 ci-dessous donne la répartition du carburant à partir de trois dépôts, à savoir Eldoret, Kisumu et Nakuru, à partir desquels les produits raffinés sont transportés par camion vers plusieurs destinations.

Les autres dépôts comprennent Embakasi Aviation, le terminal de Nairobi, l'aéroport Moi, l'installation de stockage de pétrole de Kipevu, le dépôt de Konza et la Raffineries de Pétrole du Kenya (Kenya Petroleum Refineries).

En comparant la période entre Avril et Septembre pour 2016 et 2017, le volume vers le Burundi, le Soudan du Sud et la Tanzanie a diminué respectivement de 100%, 41,2% et 99,1%. Le volume vers l'Ouganda a augmenté de 16%, passant de 442 855 m³ à 513 805 m³.

Tableau 8: Distribution de carburant par pays depuis les dépôts de Nakuru, Kisumu et Eldoret.

	VOLUME(m ³)		VARIATION		PART EN %	
	Avr-Sep 2016	Avr-Sep 2017	VOLUME	%	Avr-Sep 2016	Avr-Sep 2017
Burundi	1.752	0	-1.752	-100,00%	0,14%	0,00%
R.D.C	107.722	73.235	-34.487	-32,02%	8,47%	6,18%
Kenya	545.267	494.204	-51.063	-9,36%	42,85%	41,73%
Rwanda	9.793	13.789	3.996	40,80%	0,77%	1,16%
Soudan du Sud	153.668	89.243	-64.425	-41,92%	12,08%	7,54%
Tanzania	11.344	99	-11.245	-99,12%	0,89%	0,01%
Ouganda	442.855	513.805	70.950	16,02%	34,80%	43,38%
TOTAL	1.272.401	1.184.375	-88.025	-225,60%	100,00%	100,00%

Source: Compagnie de Gestion de l'Oléoduc du Kenya (KPC), Avril-Septembre 2017.

Le tableau 9 présente un résumé d'une moyenne de volume mensuel de carburant expédié entre Janvier et Septembre 2017 vers divers États membres du Corridor Nord, à partir de trois dépôts.

Tableau 9: Moyenne mensuelle de distribution du carburant

	R.D.C	Kenya	Rwanda	Soudan du Sud	Ouganda
Jan	20.891	102.946	232	26.009	97.304
Févr	21.158	98.712	231	38.887	96.661
Mar	22.240	110.935	525	34.540	96.376
Avr	5.712	67.592	1.669	9.981	63.675
Mai	6.726	68.683	262	11.107	67.489
Juin	5.838	66.489	1.113	5.797	49.554
Juil	15.802	95.375	1.115	22.430	103.197
Août	18.578	100.757	2.232	21.708	117.093
Sep	20.579	95.308	7.398	18.220	112.797
Total	137.524	806.797	14.777	188.679	804.146
% des parts	7%	41%	1%	10%	41%

Dans la Charte de la Communauté Portuaire de Mombasa, la Compagnie de Gestion de l'Oléoduc du Kenya s'est engagée à investir dans les réservoirs supplémentaires de stockage de produits pétroliers et à améliorer la ligne de Mombasa à Nairobi. La capacité totale de stockage du système est maintenant de 612.271.000 litres distribués entre les dépôts situés à l'Installation de Stockage de Pétrole de Kipevu à Mombasa, l'Aéroport International Moi, l'Aéroport International Jomo Kenyatta, le terminal de Nairobi et les dépôts de Nakuru, Eldoret, Kisumu et Konza. Le dépôt de Konza sera mis hors service en raison des contraintes de non viabilité. La société est également en train de développer une jetée pétrolière à Kisumu sur le lac Victoria.

Le tableau 10 ci-dessous indique les volumes de carburant acheminés par station terminale au cours de la période de Janvier à Septembre 2017. Les produits comprennent le Super pour moteurs [Motor Spirit Premium (MSP)], le carburant régulier pour moteurs [Motor Spirit Regular (MSR)], le gazole automobile [Automobile Gas Oil (AGO)], le Jet A-1 et le kérosène d'éclairage [Illuminating Kerosene (IK)].

La Compagnie de Gestion de l'Oléoduc du Kenya (KPC) a mis en place des installations supplémentaires de chargement à Eldoret, augmentant ainsi l'efficacité et la capacité de chargement. De plus, les marchandises en transit sont chargées en premier à partir de 4 heures du matin avant le chargement des produits locaux.

Tableau 10: Volumes de transit (en m³) expédiés par terminal.

	Gazole Automobile	Kérosène d'éclairage	JET A-1	Super Pétrole pour Moteur	VOLUME TOTAL
NAKURU	124.815	23.278		112.141	260.234
ELDORET	169.598	24.946	21.903	140.567	357.015
KISUMU	264.755	54.974	62.337	199.263	581.329
Total	559.168	103.198	84.240	451.972	1.198.578

Source: KPC, Janvier-Septembre 2017

La capacité de l'oléoduc a également été améliorée grâce à la construction d'une ligne de 450 km avec un diamètre de 20 pouces de Mombasa à Nairobi pour remplacer la ligne existante.

La nouvelle ligne a un débit installé pour la première phase de 1 million de litres par heure et 1,9 million de litres par heure pour la phase deux en 2023 et 2,6 millions de litres par heure pour la phase trois en 2044. A la fin des travaux, prévus pour décembre 2017, la ligne devrait augmenter sensiblement le flux de produits pétroliers et transporter au moins 70 camions sur le tronçon Mombasa-Nairobi.

Afin d'encourager la migration modale, les prix du transport doivent être compétitifs. La politique de transport par oléoduc qui a été mise en avant dans le passé a parfois été à l'origine de la baisse de l'évacuation de carburant par ce mode. Conjugé avec des contraintes sur les lignes et à des problèmes d'usage où seuls les grands acteurs se font allouer des quotas, bloquant ainsi les petites sociétés de commercialisation des produits pétroliers, cela a fait que le gros du marché soit pris par les sociétés de transport par camion. Cette situation a posé des problèmes de sécurité et de congestion le long du Corridor Nord. Il est donc essentiel d'instituer des cadres de consultation des différentes parties prenantes concernées aux fins de répondre aux préoccupations des uns et des autres en ce qui concerne la prestation des services dans ce domaine vu que la prise en charge des produits pétroliers implique plusieurs agences.

D'autres raisons de la baisse des exportations ont été la concurrence et l'absence d'un mécanisme permettant d'améliorer la qualité du carburant au-delà des dépôts de KPC. Avec la mesure de poser les détecteurs de carburant sur les camions pour vérifier la densité, le problème de l'altération du carburant sera résolu. La mise en œuvre uniforme des limites de charge à l'essieu conformément à la charte de l'EAC sur le contrôle de la charge de véhicule dans la région assure un chargement uniforme des camions ayant une configuration similaire dans toute la région. Il est nécessaire d'accélérer les projets d'expansion et l'extension de l'oléoduc pour répondre aux demandes régionales en carburant.



SECTION TROIS:

TARIFS ET COÛTS DE TRANSPORT

Les coûts de transport comportent les charges associées au transport routier, au transport maritime ainsi qu'aux coûts administratifs afférents. Les coûts de transport déterminent non seulement le volume du commerce, mais également le choix modal. La fiabilité et la réduction des incertitudes en des livraison sont importantes dans le cadre du commerce au Corridor Nord. En comparant les coûts de transport des modes alternatifs avec les temps des voyages, les chercheurs ont été en mesure d'évaluer le temps épargné en transit. Par exemple, les retards aux postes frontaliers le long du Corridor Nord, coûtent à peu près 250 dollars à une compagnie de transport routier. En outre, la part des coûts de transport le long du Corridor Nord représente plus de 35 ou 40 pour cent du coût du produit à destination. Le total des coûts indirects (coûts cachés) par jour et imputables aux retards, est estimé à environ 384,4 dollars pour un camion dans Corridor Nord. L'état de la route joue également un rôle vital dans les tarifs et coûts du transport. Le présent rapport indique les moyennes des tarifs perçus par les transporteurs à travers la région. Les transporteurs payent également des péages pour usage des routes tel que l'indique le tableau ci-dessous. Ces redevances sont payées aux postes frontaliers sur les différents itinéraires le long du Corridor Nord ou aux intersections entre le Corridor Nord et le Corridor Central.

Tableau 10: Péages routières

Burundi	R.D.C	Kenya	Rwanda	Soudan du Sud	Ouganda	Tanzania
152 US\$	300 à 400 US\$	10 dollars	152 US\$	500 US\$	10 dollars	152 US\$
Taux forfaitaire	Pas d'uniformité	Pour une distance de 100 km	Somme forfaitaire	Chaque passage au Soudan du Sud génère 500 dollars.	Pour une distance de 100 km	Somme forfaitaire

3.1 Tarifs de transport au Kenya

Le tableau 12 se réfère aux tarifs de transport au Kenya en dollars américains, vers différentes destinations le long du Corridor, au titre de la période allant de Mars 2017 à Septembre 2017.

Tableau 12: Tarifs de transport vers différentes destinations au Kenya (pour un conteneur de vingt pieds)

Origine	Destination	Distance (km)	Redevances routières	Tarifs par conteneur (dollars)	Tarif moyen par km/Conteneur
Mombasa	Nairobi	481	-	777	1,62
Mombasa	Kampala	1.170	180	2,100	1,79
Mombasa	Kigali	1.682	332	3.750	2,23
Mombasa	Bujumbura	1.957	484	6,000	3,07
Mombasa	Goma	1.840	682	5.750	3,13
Mombasa	Juba	1.662	-	5.000	3,01
Nairobi	Mombasa	481	-	485	1,01
Nairobi	Kampala	688	-	1.800	2,62
Nairobi	Kigali	1.201	-	3.000	2,50
Kampala	Mombasa	1.170	-	900	0,77
Kampala	Nairobi	688	-	800	1,16

Source : Enquêtes sur le Transport routier, Septembre 2017

La moyenne du tarif de transport de Mombasa à Nairobi s'élève à 777 dollars pour les marchandises conteneurisées. Pour le clinker transporté essentiellement vers Athi-river, le tarif moyen est de 25,2 dollars par tonne. Le coût moyen de transport de Mombasa à Kampala est de 2000 dollars. Toutefois, les plus grandes compagnies desservant une clientèle corporative perçoivent jusqu'à 2.700 dollars. Les péages routières s'appliquent et sont payés aux pays où les camions concernés ne sont pas immatriculés. Par exemple, les camions arborant l'immatriculation Kenyane payent sur base des tarifs harmonisés du COMESA qui sont de l'ordre de 10 dollars pour 100 km pour les camions en transit. Les camions d'immatriculation kenyane faisant le voyage de Malaba à Kampala sur une distance de près de 250 km payent un péage routier de 50 dollars, aller-retour. De Mombasa à Bujumbura et Goma, les tarifs au kilomètre sont plus élevés avec des droits de péage qui représentent environ 8,1% et 11% du coût total de transport.

3.2 Distance parcourue annuellement par les camions au Kenya

La charte de la Communauté Portuaire de Mombasa poursuit l'objectif de 120.000 km comme distance annuelle à couvrir par les camions en tant que référence par rapport aux normes internationales.

Le nombre de voyages aller-retour est surtout influencé par la distance du point de départ jusqu'aux destinations respectives. Le trajet entre Nairobi et Mombasa, qui représente la plus courte distance, n'atteint pas cette cible. Il faut noter néanmoins que les véhicules qui portent un chargement de marchandises conteneurisées réalisent entre 7 et 8 voyages aller-retour par mois, tandis qu'un chargement de clinker fait 10 à 11 voyages aller-retour jusqu'à Nairobi. Les procédures et la documentation au port et aux postes frontaliers constituent les plus gros obstacles à l'augmentation de voyages aller-retour tandis que le manque de cargo est cité comme second contributeur.

Tableau 13: Distance moyenne parcourue par un camion par an au Kenya

Origine	Destination	Distance en km	Mar-2017	Sept. 2017	Sept. 2017
			Trajet aller-retour	Trajet aller-retour	Kms parcourus par camion par an
Mombasa	Nairobi	481	10	7,5	86.580
Mombasa	Kampala	1169	3	3	84.168
Mombasa	Kigali	1.682	3	2	80.736
Mombasa	Bujumbura	1957	2	1,2	56.362
Mombasa	Goma	1.840	2	2	88.320
Mombasa	Juba	1662	2	2	79.776

Source : Enquêtes sur le transport routier, Septembre 2017

3.3 Tarifs de transport au Burundi

Le tableau 14 fait un récapitulatif des tarifs relatifs au transport par conteneur, au départ et à destination de Bujumbura, libellées en dollar américain, pour les conteneurs de 20 pieds, au 30 Septembre 2017.

Tableau 14: Tarifs du transport routier au Burundi

Origine	Destination	Distance (km)	Redevances routières	Tarifs par tonne (USD)	Coût moyen par km/tonne
Mombasa	Bujumbura	1.957	432	160	0,08
Nairobi	Bujumbura	1.476	-	140	0,09
Juba	Bujumbura	1.441	-	-	-
Kigali	Bujumbura	275	-	-	-
Kampala	Bujumbura	788	-	100	0,13
Goma	Bujumbura	431	-	80	0,19

Origine	Destination	Distance (km)	Redevances routières	Tarifs par tonne (USD)	Coût moyen par km/tonne
Bujumbura	Goma	431	-	60	0,14
Bujumbura	Kampala	788	-	80	0,10
Bujumbura	Kigali	275	-	40	0,15
Bujumbura	Juba	1.441	-	-	-
Bujumbura	Nairobi	1.476	-	120	0,08
Bujumbura	Mombasa	1.957	432	140	0,07

Source : Association des Transporteurs du Burundi., Septembre 2017

La plupart des transporteurs au Burundi facturent par tonne de charge transportée. La majorité des marchandises à destination du Burundi passe par le Corridor Central. En 2016, environ 10,6 pour cent des importations sont arrivées par le Port de Mombasa via le Corridor Nord. Certaines raisons citées par les transporteurs comme obstacles à la fluidité du trafic sont en rapport avec le long trajet traditionnel au départ de Mombasa en passant par Kampala et Kigali, lequel est plus long que celui entre Dar-es-Salam et Bujumbura. Ce trajet implique également des péages routiers plus élevés et comporte de multiples postes frontaliers qui sont causes de grands retards.

Le trajet Bujumbura – Kigali – Kampala – Nairobi – Mombasa implique des péages de l'ordre de 432 dollars, tandis qu'ils sont de 182 dollars sur le trajet Bujumbura – Arusha – Mombasa.

Pour le trajet Nairobi – Arusha – Singida – Bujumbura, les droits de péage payés sont de 194 dollars.

L'axe Taita-Taveta et Namanga, à travers la Tanzanie, est en bon état et est reconnu comme raccourci d'accéder à Mombasa et à Nairobi.

On prévoit qu'il y aura une diminution des tarifs lorsque les transporteurs commenceront à utiliser pleinement ces axes alternatifs.

La mise en œuvre uniforme de la loi de l'EAC sur le contrôle de la charge des véhicules, notamment en ce qui concerne l'usage des pneumatiques en montée simple et jumelées, ainsi que la sensibilisation des transporteurs, permettront une plus grande utilisation de cet itinéraire de substitution.

Tableau 14: Distance moyenne (en km) parcourue par un camion par an au Burundi

Origine	Destination	(Km)	Mar-2017	Sept. 2017	Sept. 2017
			Voyages aller-retour	Voyages aller-retour	Kms parcourus par camion par an
Bujumbura	Goma	431	2	2	20.688
Bujumbura	Kampala	788	2	2	37.824
Bujumbura	Kigali	275	3	-	-
Bujumbura	Juba	1.441	0	-	-

Source : Association des Transporteurs Internationaux du Burundi (ATIB), Septembre 2017

Le nombre de voyages aller-retour effectués durant la période sous revue est resté faible et relativement constant. Il n'y a pas eu de voyages effectués au départ de Bujumbura vers Juba. Le kilométrage par camion et par an est demeuré faible car il est estimé entre 20.000 km et 38.000 km

3.4 Tarifs de transport en RDC

Le tableau 16 indique le niveau des tarifs pour les conteneurs de 20 pieds et 40 pieds pour des importations et exportations, transportés de Goma vers diverses destinations du Corridor Nord. Ces tarifs couvrent les frais de port, les taxes, les péages routiers perçus par destinations respectives. Les importations en provenance du port de Mombasa génèrent des frais de transport plus élevés en comparaison avec d'autres destinations, du fait de la distance. Le taux appliqué sur ces importations au km est de 1,77 dollars.

Tableau 16: Tarifs de transport en RDC

From	To	Distance (Km)	Péage routier routières	Tarifs par conteneur (USD)	Coût moyen par km/conteneur
Mombasa	Goma	1.840	-	3250	1,77
Nairobi	Goma	1.357	-	1,680	1,24
Juba	Goma	1322	-	-	-
Kigali	Goma	156	-	-	-
Kampala	Goma	669	-	1060	1,58
Bujumbura	Goma	431	-	-	-
Goma	Bujumbura	431	-	-	-
Goma	Kampala	669	-	1.120	1,67
Goma	Kigali	156	-	-	0,00
Goma	Juba	1.322	-	-	0,00
Goma	Nairobi	1.357	-	1.680	1,24
Goma	Mombasa	1.840	-	1.820	0,99

Source : FEC, Septembre 2017

Les tarifs de transport en RDC varient en fonction de l'état des infrastructures, spécialement pour les routes saisonnières. En plus, les tarifs peuvent être influencés par les frais imposés par les différents opérateurs le long du voyage.

Tableau 17: Distance moyenne (en km) parcourue par un camion par an en RDC

Origine	Destination	Distance	Mar-2017	Sept. 2017	Kms parcourus par camion par an
Goma	Bujumbura	431	-	-	0
Goma	Kampala	669	2	2	32.112
Goma	Kigali	156	-	-	0
Goma	Juba	1.322	-	-	0
Goma	Nairobi	1.357	1	1	32.568
Goma	Mombasa	1.840	1	1	44.160

Source : FEC, Septembre 2017

Le tableau 17 ci-dessus fait un récapitulatif du nombre moyen de voyages aller-retour et de kilomètres effectués par des transporteurs par an à partir de Goma jusqu'à d'autres destinations. Le nombre de trajets aller-retour est demeuré constant durant les 12 derniers mois. Avec un faible volume de cargaisons garanti en sens inverse, il y a eu peu de voyages aller-retour effectués entre Mars et Septembre 2017.

3.5 Tarifs de transport au Rwanda

Le tableau 18 ci-dessous montre les tarifs pour le transport des conteneurs de 20/40 pieds au Rwanda.

Tableau 18: Tarifs de transport vers différentes destinations au Rwanda

Origine	Destination	Distance(Km)	Tarifs par conteneur (USD)	Coût moyen par km/conteneur
Mombasa	Kigali	1682	4300	2.56
Nairobi	Kigali	1,201	3,200	2.66
Juba	Kigali	1166	-	0.00
Bujumbura	Kigali	275	1,800	6.55
Kampala	Kigali	513	2000	3.90
Goma	Kigali	156	1,000	6.41
Kigali	Goma	156	1000	6.41
Kigali	Kampala	513	1.600	3,12
Kigali	Bujumbura	275	1.800	6,55
Kigali	Juba	1.166	7.500	6,43
Kigali	Nairobi	1.201	2.000	1,67
Kigali	Mombasa	1.682	3.000	1,78

Source: ACPLRWA

Le tableau 19 résume le nombre moyen de voyages aller-retour et de camions-kilomètres effectués par an par les transporteurs de Kigali vers d'autres destinations. Ces résultats indiquent une réduction d'activités entre Kigali et Goma durant les six derniers mois en raison de la baisse de 67% du nombre de voyages aller-retour. Les tronçons Kigali-Nairobi et Kigali-Mombasa ont enregistré une moyenne de camion-kilomètre de plus de 100.000 km.

Tableau 19: Moyenne de kilomètres par camion par an au Rwanda

Origine	Destination	(Km)	Mar - 2017	Sept - 2017	Kms parcourus par camion par an
Kigali	Goma	156	10	6	22.464
Kigali	Kampala	513	7	7	86.184
Kigali	Bujumbura	275	-	2	13.200
Kigali	Juba	1.166	1,5	1	27.984
Kigali	Nairobi	1.201	4	4	115.296
Kigali	Mombasa	1.682	2,5	2,5	100.920

3.6 Tarifs pour le transport au Soudan du Sud

Le tableau 20 fait un récapitulatif des tarifs facturés par les transporteurs au Soudan du Sud. Le trajet Goma-Juba, long de 1 322 km était le plus coûteux, tandis qu'à la même période, celui de Mombasa-Juba était le moins coûteux avec 1 622 km de distance.

Toutefois, le gros des activités a lieu entre le tronçon Juba - Kampala avec une moyenne de 4 voyages aller-retour par mois. On note néanmoins une faible utilisation des camions de transport avec seulement 62.688 Km couverts en un an pour chaque camion tel qu'indiqué au tableau ci-dessous.

Tableau 20: Tarifs de transport routier par destination au Soudan du Sud

Origine	Destination	Distance(Km)	Tarifs par conteneur (USD)	Coût moyen par km/conteneur
Mombasa	Juba	1.662	5.000	3,01
Nairobi	Juba	1.145	5.000	4,37
Kampala	Juba	653	2.500	3,83
Bujumbura	Juba	1,441	4.500	3,12
Kigali	Juba	1.166	4.000	3,43
Goma	Juba	1.322	7.000	5,30
Juba	Goma	1.322	7.000	5,30
Juba	Kigali	1.166	4.000	3,43
Juba	Bujumbura	1.441	4.500	3,12
Juba	Kampala	653	2.500	3,83

Origine	Destination	Distance(Km)	Tarifs par conteneur (USD)	Coût moyen par km/conteneur
Juba	Nairobi	1.145	5.000	4,37
Juba	Mombasa	1.662	5.500	3,31

Source : Groupe de Sociétés B&S, Septembre 2017

Tableau 21: Moyenne de kilomètres par camion par an au Soudan du Sud

Origine	Destination	(Km)	Sept. 2017	Kms parcourus par camion par an
Juba	Goma	1.322	1	31.728
Juba	Kigali	1.166	1	27.984
Juba	Bujumbura	1.441	1	34.584
Juba	Kampala	653	4	62.688
Juba	Nairobi	1.145	2	54.960
Juba	Mombasa	1.662	1	39.888

Source : Sociétés du groupe B&S, Septembre 2017

3.7 Tarifs de transport en Ouganda

Les tarifs de transport en Ouganda sont indiqués dans le tableau 22 ci-dessous, indépendamment du type de conteneur. En comparant les tendances du mois de Mars et de Septembre 2017, on se rend compte que les tarifs ont augmenté de manière significative. Le tronçon Kampala-Goma demeure encore le plus coûteux. Ce tronçon génère des péages routiers qui se situent entre 200 et 300 dollars. La stimulation du commerce intra régional pour garantir le transport du fret en sens inverse, contribuera de manière significative, à la réduction des coûts de transport.

Tableau 22: Tarifs de transport routier par destination en Ouganda

Origine	Destination	Distance(Km)	Tarifs par conteneur (dollars)		Coût moyen par km/conteneur
			Mars 2017	Septembre 2017	
Mombasa	Kampala	1.169	2.200	2.200	1,88
Nairobi	Kampala	688	1.400	1.500	2,18
Juba	Kampala	653	-	900	1,38
Bujumbura	Kampala	788	450	1.200	1,52
Kigali	Kampala	513	800	1.000	1,95
Goma	Kampala	669	550	1.200	1,79
Kampala	Goma	669	3.000	3.500	5,23
Kampala	Kigali	513	1.650	1.600	3,12
Kampala	Juba	653	1.941	2000	3,06
Kampala	Nairobi	688	600	900	1,31
Kampala	Mombasa	1.169	800	900	0,77

Origine	Destination	Distance(Km)	Tarifs par conteneur (dollars)	Coût moyen par km/conteneur
Kampala	Bujumbura	788	3.000	3,81

Source : UNTA, Septembre 2017

Le tableau 23 fait un récapitulatif du nombre moyen des voyages aller-retour effectués par les transporteurs de Kampala vers d'autres destinations. Il ressort des données disponibles que l'objectif en termes de moyenne de kilomètres parcourus par camion a été atteint en ce qui concerne le tronçon Kampala-Mombasa, avec une distance annuelle de 126.252 km pour les véhicules transportant des conteneurs. Les camions citernes effectuent jusqu'à 4 ou 5 voyages à cause des formalités dans le cadre du territoire douanier unique.

Tableau 23: Distance annuelle moyenne parcourue par camion en Ouganda

Origine	Destination	Distance en km	Mar-17	Sept-17	Distance en km parcourue par camion par an
Kampala	Bujumbura	788	-	3,5	66.192
Kampala	Juba	653	3	3,5	54.852
Kampala	Goma	669	3	3	48.168
Kampala	Kigali	513	-	4,5	55.404
Kampala	Nairobi	688	5	5	82.560
Kampala	Mombasa	1.169	5	4,5	126.252

Source : UNTA, Septembre 2017

Domaines clés à traiter en priorité dans le cadre des efforts visant à réduire les coûts de transport et le temps de rotation des camions.

REDUCTION DES COUTS DE TRANSPORT



L'insécurité dans certaines zones du Corridor et l'inflation des coûts de souscription à une nouvelle police d'assurance car le Soudan du Sud n'est pas membre du système d'assurance automobile contre tiers du COMESA (Carte jaune).

Eliminer l'exigence à la fois d'une assurance locale et de l'assurance COMESA dans certains pays.

L'obligation de VISA entre les Etats membres avec des frais variant entre 50 et 100 dollars au sein du Corridor Nord va à l'encontre de l'article 43 de l'Accord du Corridor Nord qui préconise l'abolition des frais de VISA.

La licence de 400 dollars par an pour les marchandises en transit se conforme à l'année civile. Le paiement de cette licence devrait se faire au prorata des mois restants avant la fin de l'année. Ceci devrait être porté à l'attention de l'EAC.

CE QU'IL FAUT POUR ATTEINDRE L'OBJECTIF DE 120.000 KM PAR AN

- Réduire le temps de rotation des camions au port
- Réduire le temps d'attente aux ponts-bascules
- Réduire le temps des formalités aux postes frontaliers
- Réduire le temps de livraison dans les locaux du destinataire
- Réduire les arrêts intempestifs des camionneurs
- Disponibilité des cargaisons à charger sans passer du temps à attendre
- Améliorer l'infrastructure de transport routier en élevant les routes du Corridor Nord aux normes sur le bitumage.



SECTION QUATRE :

PRODUCTIVITE ET EFFICACITE

L'efficacité et la productivité sont des indicateurs de base pour évaluer la performance opérationnelle d'un corridor. Le but des critères de productivité est de mesurer, en effet, la performance réelle dans la chaîne logistique par rapport aux mesures de productivité souhaitable, selon les exigences des meilleures pratiques. L'efficacité implique la réduction de la quantité d'intrants perdus, d'où la nécessité de consentir des investissements dans le but d'améliorer les infrastructures portuaires et routières, la performance des administrations douanières, et de recourir aux TIC. Il sera également discuté des gains en efficacité dans le secteur des transports dans la mesure où celui-ci constitue un moteur essentiel de compétitivité et de croissance économique. KPA, KRA et KenTrade ont mis en œuvre de nombreuses initiatives tel que stipulé dans la Charte de la Communauté portuaire de Mombasa pour faire face aux contraintes en termes de capacité et d'efficacité au niveau du port et ce, dans la perspective d'une transformation du port en une entité très performante. Il s'agit, entre autres, de l'automatisation des fonctions du port et des opérations douanières, de la mise en œuvre d'un Système électronique de guichet unique pour faciliter le dédouanement des marchandises au port, et de la construction d'un second terminal pour conteneurs. Cette section tente d'aborder des aspects sur la performance des indicateurs clés de productivité et d'efficacité, d'identifier les facteurs à prendre en compte pour l'amélioration de l'efficacité ainsi. Enfin elle tente de donner un aperçu des approches stratégiques susceptibles de contribuer, à l'avenir, à l'amélioration de la performance. Les indicateurs couverts se rapportent au temps de rotation des navires, au temps d'attente des navires au port, à la qualité des infrastructures de transport et à la conformité aux ponts bascules.

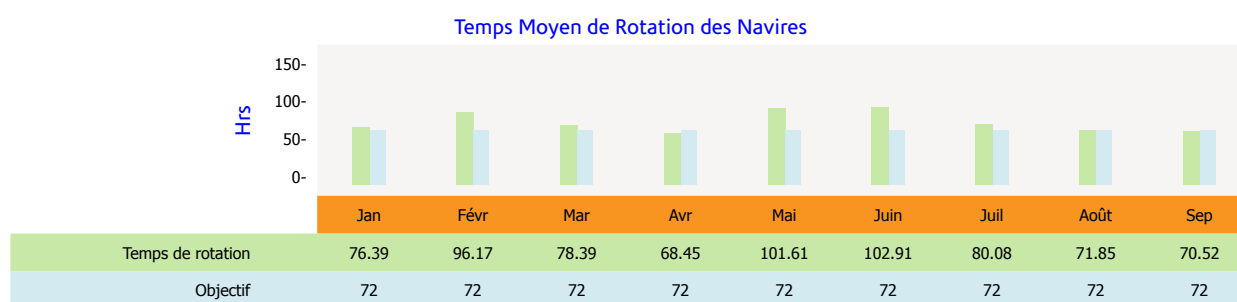
4.1 Temps de rotation des navires

Cet indicateur est mesuré dès l'instant que le navire entre dans la zone portuaire (bouée de chenal) jusqu'au moment où il quitte cette zone.

Ce temps de rotation comporte le temps d'entretien et d'attente au port. La Charte portuaire prévoit 72 heures (3 jours) comme objectif pour cet indicateur. Il ne s'agit là que d'un objectif intermédiaire, l'objectif ultime visé étant de 24 heures comme référence internationale.

La Figure 7 indique la performance des navires en termes de rotation au port de Janvier à Septembre 2017.

Figure 7: Temps de rotation des navires conteneurisés



Source: KPA, January to September 2017

Il ressort de la figure ci-dessus que l'objectif pour la rotation des navires au port a été atteint en avril, août et Septembre 2017. Il s'agit d'une performance remarquable qui est partie de 92 heures enregistré en 2014 avant la mise en place de la Charte de la Communauté portuaire de Mombasa aux termes de laquelle les parties prenantes s'engagent à améliorer l'efficacité.

Le second terminal pour conteneurs a effectué des opérations de déchargement brut de 481,7 en moyenne par jour, manutentionnant 202.661 équivalents de conteneurs de vingt pieds. Sur la même période, 120 navires ont accosté avec une moyenne mensuelle de 22.518 équivalents de conteneurs de vingt pieds. Entre août et Septembre 2017, il y'a eu une légère amélioration de la performance au quai No. 20 en raison de l'installation de nouvelles grues portuaires qui ont contribué à l'amélioration de l'efficacité au quai. En ce qui concerne le quai No. 21, le rythme de déchargements enregistré durant la période sous revue était de 555,3 par jour.

4.2 Temps d'attente des navires (heures)

Ce temps est mesuré à partir du moment où le navire arrive à la bouée de chenal jusqu'au premier poste d'accostage. Il constitue un sous-élément du temps de rotation du navire.

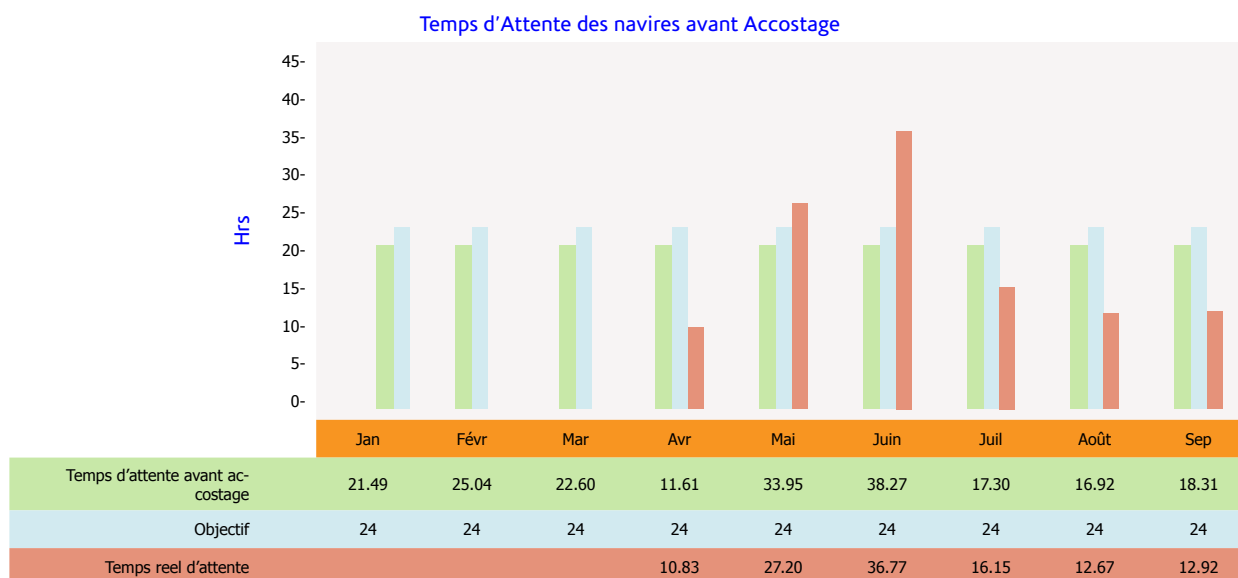
L'Autorité des Ports du Kenya contrôle également les heures réelles d'attente des navires. Il s'agit du temps où le navire arrive à la bouée de chenal, jusqu'au moment où

le pilote aborde le premier poste d'amarrage. Certains navires choisissent d'attendre jusqu'au moment qui leur convient.

INITIATIVES AYANT CONTRIBUE AUX AMELIORATIONS

- Projets d'expansion du port.
- Disponibilité de l'équipement.
- Amélioration de la productivité des équipes de travail.
- Mise en service d'un guichet fixe pour accostage par KPA depuis août 2015 jusqu'à ce jour.

Figure 8: Temps d'attente des navires avant accostage



Source : KPA, jan. à sept. 2017

Il ressort du graphique ci-dessus que l'objectif pour cet indicateur a été globalement atteint sauf durant les mois de février, mai et juin, à cause de la concentration des navires arrivés en même temps du fait du non-respect par certains des horaires programmés d'arrivée. Ce résultat traduit une bonne performance au port de Mombasa, ce qui implique que les initiatives mises en œuvre donnent bien les résultats escomptés.

4.3 Qualité des infrastructures de transport dans réseau du Corridor Nord

Conformément à l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord, les Etats membres ont désignés différents itinéraires pour promouvoir le commerce intérieur et international et faciliter la libre circulation des personnes. Ces itinéraires connaissent un trafic intense et facilitent le mouvement des personnes dans la région, notamment les opérateurs économiques. En plus de former un réseau central d'intégration, le Corridor Nord a agi comme un catalyseur des échanges commerciaux et de la croissance économique dans la région.

L'efficacité du réseau de transport, doublée de la qualité des infrastructures, accroît le potentiel de tout système économique en libérant le potentiel économique inexploité et en facilitant les investissements privés. Cette section parle de la qualité des infrastructures routières en termes d'Indice International de Rugosité et présente également les projets planifiés le long du Corridor, lesquels projets contribueront à stimuler un développement intégré entre l'amont et l'aval. L'échelle de l'Indice International de Rugosité varie entre 1 et 8.

Tableau 24: Indice international de rugosité

Echelle de rugosité	Description de l'état des routes
1 à 1,5	Excellent
1,6 à 3	Très bon
3,1 à 4	Bon
4,1 à 6	Moyen
6,1 à 8	Mauvais

4.3.1 Résumé de l'état des routes le long du Corridor Nord

a) Etat des routes au Burundi

Le tableau 25 indique les axes routiers du Corridor Nord pour le Burundi.

Tableau 25: Tronçons du Corridor Nord au Burundi

De	Axes routiers du Corridor Nord au Burundi	A
Kanyaru Haut	Kayanza-Bujumbura	Gatumba
Gasenyi	Kirundo-Ngozi	Bujumbura
Ruhwa	Rugombo-Bujumbura	Gatumba
Kanyaru Bas	Ngozi	Gitega

Source: NCTTA, 2007

La plupart des axes routiers au Burundi sont bitumés et en bon état comme l'indique le tableau ci-dessous. Sur un total de 567,5 km concernés, 418,3km sont en excellent état, 20 km en bon état, 72,4 km dans un état relativement acceptable et 56,9 km en mauvais état.

Tableau 26: Etat des axes routiers au Burundi

Au départ de	A	Longueur (km)	IRI-Rugosité	
Gasenyi	Gashoho	68.379	2	Excellent
Gashoho	Ngozi	40.357	5	Moyen
Ngozi	Kayanza	32	5	Moyen
Kanyaru Haut	Kayanza	22.105	7	Excellent
Kayanza	Bugarama	59.169	3	Excellent
Bugarama	Bujumbura	35.005	3	Excellent
Bujumbura	Gatumba	23	2	Excellent
Ruhwa	Nyamitanga	50.712	2	Excellent
Nyamitaanga	Gihanga	10,1	8	Mauvais
Gihanga	Bujumbura	20	4	Bon
Kanyaru bas	Ngozi	24,7	8	Mauvais
Ngozi	Gitega	80	2	Excellent
Gitega	Bujumbura	102	3	Excellent

Source : Office des Routes, Septembre 2017

b) Etat des routes en RDC

Le tableau ci-dessous reprend les axes routiers du Corridor Nord pour la RDC.

Tableau 27: Axes routiers désignés du Corridor Nord en RDC

De	Via	A
Aru	Bunia	Kisangani ou Isiro
Mahagi	Bunia	Kisangani ou Isiro
Kasindi	Beni	Kisangani ou Bunia
Ishasha	Goma	Goma Ville
Bukavu	Kindu	Kisangani
Kiliba	Uvira	Kalundu
Kavimvira	Uvira	Kalundu
Kamanyora	Bukavu	Kalundu
Kamanyora	Bukavu	Kalundu

Source: NCTTA, 2007

Le tableau 28 ci-dessous indique l'état actuel des divers axes routiers. Il ressort des statistiques qu'environ 1.562 km de routes sont en bon état en RDC, ce qui représente à peu près 40,5% des axes routiers indiqués.

Tableau 28: Etat des tronçons de routes en RDC

AXES	Longueur (km)	Etat		
		Bon	Passable	Mauvais
AXE BUKAVU-KINDU-KISANGANI				
BUKAVU - BURHALE	55	32	21	2
BURHALE - SHABUNDA - LUBILE	363	135	85	143
LUBILE - KALIMA - MALI	117	98	19	
MALI - KINDU	36	25	11	
MALI - LUBUTU	318	176	93	49
LUBUTU - KISANGANI	297	105	94	98
LUBUTU - OSOKARI - WALIKALE	219	169	30	20
WALIKALE - HOMBO	107		107	
HOMBO - MITI	93		40	53
MITI - BUKAVU (compris dans Kavumu - Bukavu)	PM			
AXE BUKAVU-UVIRA				
BUKAVU - KAMANYOLA	55	53	2	
KAMANYOLA - UVIRA	86	66	15	5
UVIRA - KAMVIVIRA - FRONT BURUNDI	10		10	
AXE KISANGANI - BENI -KASINDI				
KISANGANI - NIANIA - KOMANDA	650	644		6
KOMANDA - LUNA	65	65		
LUNA - BENI	60	60		
BENI - KASINDI	80	38	18	24
KOMANDA - BUNIA - MAHAGI				
KOMANDA - BUNIA	71		19	52
BUNIA - MAHAGI - GOLI - FR OUGANDA	190		94	96
5.AXE KISANGANI - ISIRO - ARU				
KISANGANI - NIANIA	PM			
NIANIA - ISIRO	232	38	108	86
ISIRO - WATSA - ARU	422	105	147	170
AXE BENI - BUTEMBO - GOMA - BUKAVU				
BENI - NDOLUMA	132	48	44	40
NDOLUMA - RUTSHURU - GOMA	199		194	5
GOMA -SAKE- MINOVA	58	22	26	10
MINOVA - KAVUMU - BUKAVU	152	52	32	68
RUTSHURU - BUNAGANA	27	0	27	0
RUTSHURU - ISHASHA	63	42	21	0

En RDC, 1.498 km de route sont en cours de réhabilitation et 107 km sont en cours de modernisation.

c) Etat des routes au Kenya

Le tableau ci-dessous fait état des conditions de routes au Kenya déterminées sur la base de l'Indice International de Rugosité. Le port de Mombasa sert de point de départ du corridor. Le réseau de transit au Kenya est le plus long et s'étend sur un total de 1.184 km tel qu'indiqué dans le tableau n°29 ci-dessous.

Tableau 29: Routes désignées pour le Corridor Nord au Kenya

De	A	Distance
Mombasa	Nairobi	481 Km
Nairobi	Malaba	452 Km
Mau Summit	Busia	251 Km

Source : ATTCN, 2007

Le tableau n°30 indique l'état actuel des infrastructures routières le long du Corridor Nord. Il renferme des informations sur les axes vitaux à partir du Corridor Nord jusqu'à la frontière Tanzanienne en passant par Athi River jusqu'à Namanga, Voi et Taita Taveta.

Tableau 30: Etat des routes au Kenya

Itinéraire	Section de route	Length (Km)	IRI	Etat	
Mombasa – Malaba	Mombasa -Kwa Jomvu (A109)	11.3	8	Mauvais	
	Kwa Jomvu - Mariakani (A109)	30	8	Mauvais	
	Magongo (A109L) Road [Old Mombasa Road]	4	6	Assez bon	
	Mariakani - Maji Ya Chumvi	13	4	Bon	
	Maji ya Chumvi - Bachuma Gate	53	2	Très Bon	
	Bachuma Gate – Voi	54.1	8	Mauvais	
	Voi - Mtito Andei	95.1	6	Assez bon	
	Mtito Andei - Sultan Hamud	132.7	3	Bon	
	Sultan Hamud - Machakos Turnoff	80	2.5	Bon	
	Machakos Turnof - Athi River	25	3	Bon	
	Athi River – JKIA	15	2.5	Bon	
	JKIA - Likoni Road Juinction	5.7	2.5	Bon	
	Southern Bypass	29	1.5	Excellent	
	Likoni Road Juinction - James Gichuru	15	2.5	Bon	
	James Gichuru – Rironi	26	6	Assez bon	
	Rironi - Mai Mahiu	20	3	Bon	
	Mai Mahiu - Naivasha	38	3	Bon	
	Rironi – Gilgil	89	3	Bon	
	Gilgil - Mau Summit	90	3	Bon	
	Mau Summit - Timboroa	38.8	3	Bon	
	Timboroa - Eldoret	80	2	Très Bon	
	Eldoret – Webuye	60	2	Très Bon	
	Webuye – Malaba	57.8	2	Très Bon	
Mau Summit - Kisian	Mau Summit - Kisian	150.1	2	Très Bon	
	Kisian – Busia	101	8	Mauvais	
Isebania – Ahero - Kakamega - Kitale - Lokichar - Nadapal	Isebania – Kisii	80	6	Assez bon	
	Kisii – Ahero	85	5	Assez bon	
	Ahero - Kisumu	17	2	Très Bon	
	Kisumu - Mamboleo Juinction	4	8	Mauvais	
	Mamboleo Juinction - Kakamega	47	6	Assez bon	
	Kakamega - Webuye	40	8	Mauvais	
	Webuye - Laseru	58.4	3	Bon	
	Laseru - Kitale	60	3	Bon	
	Kitale – Morpus	68.5	4	Assez bon	
	Morpus - Lokichar	147	8	Mauvais	
	Lokichar - Loichangamatak	50	8	Mauvais	
	Loichangamatak - Lodwar	50	8	Mauvais	
	Lodwar - Lokitaung	80	8	Mauvais	
	Lokitaung - Kalobeiyei	80	8	Mauvais	
	Kalobeiyei - Nadapal	80	8	Mauvais	
	Voi- Mwatate	Voi- Mwatate	45	2	Très Bon
		Mwatate - Taveta	99	2	Très Bon
Athi River - Namanga	137	3	Bon		

Source : Autorité des Routes Nationales du Kenya (KeNHA), sept. 2017

La plupart des tronçons défectueux du Corridor Nord pour le Kenya sont en cours de réhabilitation. KeNHA a adopté une approche appropriée d'entretien des voies afin de s'assurer que le corridor répond aux normes internationales. La plupart des tronçons sont soumis à des contrats d'entretien basés sur la performance et un plan quinquennal évolutif a été adopté, permettant de faire face aux besoins d'entretien du corridor. Le corridor est également réparti en deux tronçons chacun avec une direction dotée d'un budget pour l'entretien. Il est recommandé que les routes récemment améliorées soient recouvertes encore après six ans aux fins d'en assurer la longévité.

d) L'état des routes au Rwanda

Le tableau n°31 ci-dessous reprend les axes routiers faisant partie du corridor au Rwanda.

Tableau 31: Axes routiers faisant partie du Corridor Nord au Rwanda

De	Via	A
Kagitumba	Kigali-Butare	Akanyaru Haut
Kagitumba	Kigali-Butare	Cyangugu
Kagitumba	Kigali-	Akanyaru Haut
Gatuna	Kigali-Butare	Cyangugu
Gatuna	Kigali-Butare	Gisenyi
Cyangugu		Bugarama
Cyanika	Ruhengeri	Isenyi

Source : ATTCN, 2007

En mars 2017, environ 83 pour cent du réseau routier du Corridor Nord au Rwanda était bitumé et en bon état.

e) Etat des routes au Soudan du Sud

Le tableau 32 montre l'état des routes au Soudan du Sud. Selon les statistiques, près de 95% des routes du Corridor Nord pour le Soudan du Sud sont en mauvais état.

Tableau 32: Etat des axes routiers au Soudan du sud

Axes / Routes	Type de revêtement	Etat des travaux	Prévus	Etat des routes (km)		
				Bon	Moyen	Mauvais
Nimule - Nesitu - Juba	Bitume	Construit	Entretien	-	192	
Nadapal - Kapoeta - Torit - Nesitu	Gravillon	Assigné au corridor	En attente de Construction	-		335
Juba - Lainya - Yei - Kaya	Gravillon	S/O	S/O	-		225
Yei - Maridi	Gravillon	S/O	S/O	-		180
Juba - Mundri - Maridi - Yambio - Nabiapai	Gravillon	S/O	S/O	-		427

Axes / Routes	Type de revêtement	Etat des travaux	Prévus	Etat des routes (km)		
Yambio - Tambura - Wau - Aweil	Gravillon	S/O	S/O	-		591
Wau - Kwacjok - Agok - Mayom - Bentiu	Gravillon	S/O	S/O	-		520
Juba - Bor - Ayod - Malakal	Gravillon	S/O	S/O	-		614
Mundri - Rumbek - Wau	Gravillon	S/O	S/O	-		459

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

f) Etat des routes en Ouganda

En mars 2017, 36,6% des axes du Corridor Nord étaient en bon état, 58,4% dans un état relativement acceptable et 5% en très mauvais état. L'Ouganda a assigné un certain nombre d'axes au Corridor Nord tel que l'indique le tableau ci-dessous.

Tableau 33: Axes routiers faisant partie du Corridor Nord en Ouganda

De	Via	A
Malaba	Jinja-Kampala-Masaka- Kabale	
Malaba	Jinja-Kampala	Ishasha River
Malaba	Jinja-Kampala	Mpondwe
Malaba	Tororo	Goli
Malaba	Tororo	Arua
Busia	Jinja-Kampala-Masaka-Kabale	Katuna
Busia	Jinja-Kampala	Ishasha River
Busia	Tororo	Arua
Busia	Tororo	Goli
Kasese	Ishaka-Ntungamo	Kagitumba
Kasese		Mpondwe
Kasese		Ishasha River

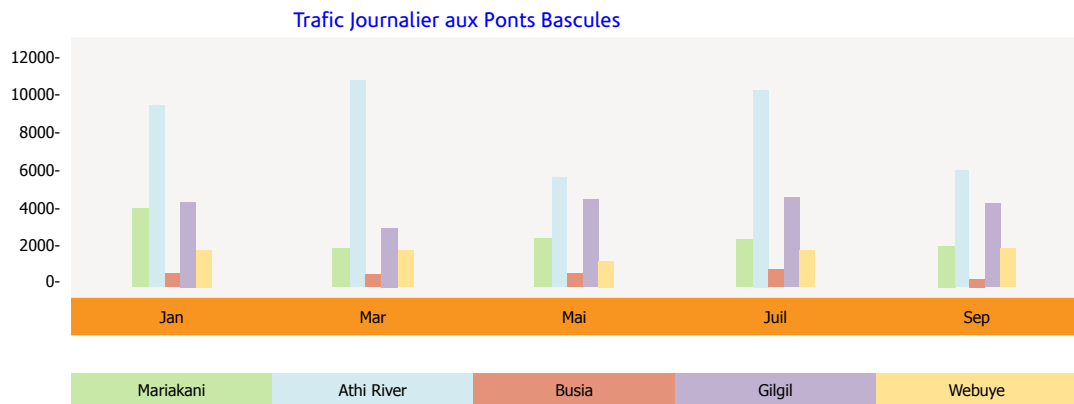
Source ATTCN, 2007

4.4 Trafic aux ponts-bascules

Cet indicateur évalue le nombre moyen de camions par jour, qui passent sur un pont bascule particulier le long du Corridor Nord.

Le transport routier est le mode le plus dominant et représente plus de 95% des marchandises qui circulent le long du corridor. On peut en juger par le nombre de camions qui passent aux les ponts bascules. Les camions qui opèrent le long des corridors sont soumis à divers types de contrôles qui affectent les coûts d'utilisation desdits corridors. Vu le nombre de plus en plus croissant de camions sur le corridor, il faudra mettre en place des mesures pour son expansion et pour l'élimination des goulots d'étranglement aux points névralgiques.

Figure 9: Moyenne journalière du trafic pesé sur les ponts bascule au Kenya



Source : KeNHA, jan. à sept. 2017

On compte 5 ponts bascules le long du Corridor Nord au Kenya. Il s'agit de Mariakani, Athi-River, Gilgil, Webuye, et Busia. Tous ces ponts bascules sont dotés de systèmes de pesage en locomotion et à grande vitesse, à l'exception de celui de Busia.

La Figure 9 ci-dessus indique la tendance du volume de pesage par mois au titre de la période de trois mois (de janvier à septembre 2017). Le pont bascule d'Athi-River enregistre le plus grand nombre de pesées suivi par Gilgil et Mariakani. La très grande fréquence de pesées à Athi-River est due à la convergence des cargaisons en provenance des axes en provenance de Namanga et de Nairobi et ses environs. L'Autorité des Routes Nationales du Kenya a amélioré les équipements au niveau des ponts-bascules et installé des balances de pesage de chaque côté de la chaussée afin de minimiser les retards.

4.5 Conformité au poids aux ponts-bascules

L'indicateur détermine le pourcentage de camions qui se conforment au poids brut de véhicule et respectent les limites de la charge à l'essieu avant et après le ré-arrangement des cargaisons tel que le stipule la loi de l'EAC sur le contrôle de la charge de véhicule.

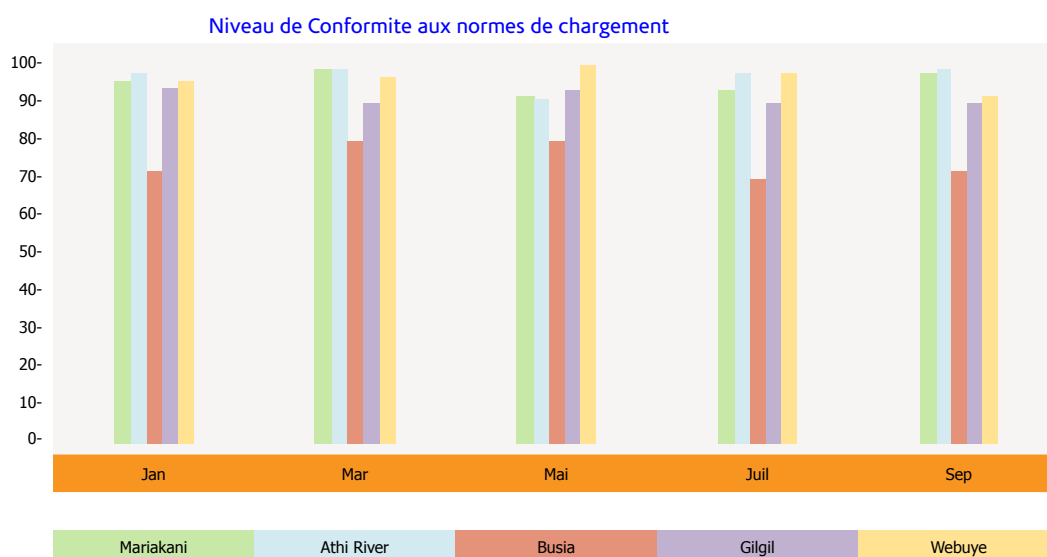
Les Etats Partenaires de l'EAC mettent en œuvre la loi sur le contrôle de la charge de véhicule en dépit des variations quant à la portée de cette mise en œuvre. L'Ouganda par exemple, n'insiste pas sur les limites de la charge à l'essieu. Le Soudan du Sud ne s'est pas encore adapté pour mettre en œuvre les limites régionales pour la charge des véhicules. Le Rwanda est en voie de se procurer des ponts-bascules fixes.

Il ressort des statistiques ci-dessous que les ponts bascule au Kenya ont enregistré une performance constante en termes de niveaux de conformité qui est de plus de 90 pour cent à l'exception de Busia. Le faible niveau de conformité au pont bascule de Busia pourrait être imputable au fait que l'essentiel du fret qui passe par Busia est constitué de produits d'exportations en provenance du Kenya et le pont bascule de Busia offre la première occasion aux véhicules chargés d'être pesés.

Les ponts bascule de Mariakani et Athi-river enregistrent les plus hauts niveaux de conformité vu le degré de sensibilisation par l'association des transports du Kenya et les coopératives des transporteurs à Nairobi. En outre, une bonne proportion de camions de camions transporte des conteneurs qui ont été pesés avant leur chargement.

KeNHA projette de moderniser les ponts bascules en les dotant tous de systèmes de pesage en locomotion à grande vitesse de part et d'autre de la chaussée, sur des tronçons avec une circulation intense. Elle projette également de se doter de ponts bascules électroniques contrôlables à distance sans interférence avec le flux normal du trafic le long du corridor. Des coopératives de transporteurs locaux sont en passe de formation et serviront comme l'un des voies de promotion de la conformité volontaire aux limites de charge véhicule au Kenya.

Figure 10: Niveaux de conformité aux ponts bascule eau Kenya



Source : KeNHA, octobre 2016 à mars 2017

4.6 Moyenne journalière du trafic pesé sur les ponts bascules en Ouganda

L'Ouganda dispose de huit ponts bascules dotés du système de pesage en locomotion à petite vitesse à Busitema, Lukaya, Mbarara, Mubende, Mbale, Luwero, Magamaga et Ibanda. Le tableau ci-dessous indique la Moyenne journalière du trafic pesé sur les ponts bascules de Luwero, Magamaga et Mubende. Quatre ponts bascules portables opérés par l'Office des Routes Nationales de l'Ouganda, UNRA sont placés à Moroto, Lira et la route Luwero-Gulu.

Tableau 34: Moyenne journalière du trafic pesé sur les ponts bascules en Ouganda

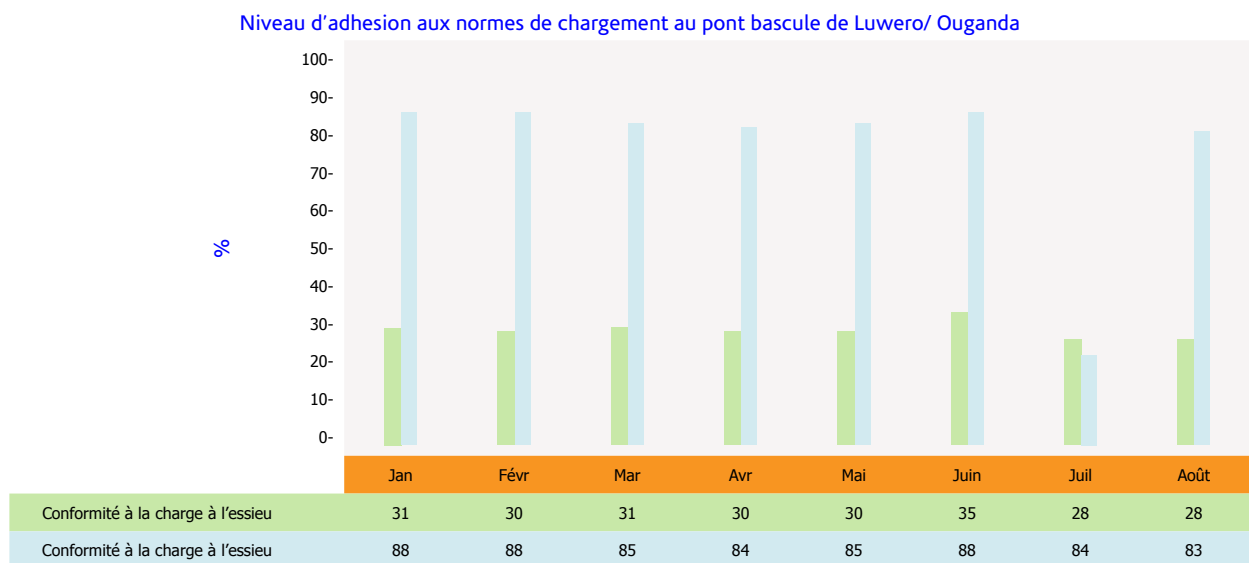
Pont bascule	Mois	Moyenne journalière
LUWERO	Janvier	406
	Février	201
	Mars	268
	Avril	339
	Mai	365
	Juin	339
	Juillet	359
	Août	390
Magamaga	Février	152
	Mars	339
	Avril	443
Mubende	Janvier	343

Source : UNRA, Septembre 2017

Le pourcentage de conformité aux limites de charge au pont bascule de Luwero est indiqué dans le graphique ci-dessous.

4.7 Conformité aux limites de la charge aux ponts bascules en Ouganda

Figure 11: Conformité au pont-basculé de Luwero



Source: UNRA, Septembre, 2017

Le pont bascule de Luwero a enregistré un faible niveau de conformité en termes de limites de la charge brute à l'essieu, lequel varie entre 83 et 88 % de la performance sectorielle annuelle au titre de 2016/207, Selon une analyse du ministère ougandais des

Travaux Publics et des Transports. La surcharge des véhicules était de 3,7%, soit une croissance de 2,1 % par rapport à la période 2015/2016. L'Ouganda élabore actuellement une politique de contrôle de la charge à l'essieu avec l'objectif d'instaurer et de maintenir un système effectif de contrôle et de gestion de la charge à l'essieu. La politique en cours d'élaboration sera harmonisée avec la loi de l'EAC en matière de contrôle de la charge à l'essieu et intégrera les dispositions de la loi de l'EAC dans le code de la route actuellement en vigueur. Toutefois, conformément à la Loi sur l'UNRA, la réglementation pour le contrôle de la charge à l'essieu est en voie d'opérationnalisation.



SECTION CINQ:

DELAIS ET RETARDS

Le transport des marchandises d'un point à un autre le long du Corridor peut être sujet à des retards dus aux goulots d'étranglement liés aux infrastructures, aggravés par des problèmes de réglementation tels que les barrages routiers ou les points de contrôle douaniers. Il a été estimé qu'environ 40% du total des coûts logistiques sont des coûts indirects découlant des retards et comprennent des frais de surestaries supplémentaires. Par exemple, les retards aux frontières le long du Corridor Nord ont été estimés à un coût de 250 USD pour une entreprise de camionnage.

La portée de cette section comprend la mesure du temps pris entre le départ et l'arrivée des marchandises au Port, au nœud particulier et au poste frontalier. De même, il analyse et présente certains résultats clés à propos des indicateurs liés au temps jusqu'au moment où les marchandises sont sous contrôle douanier.

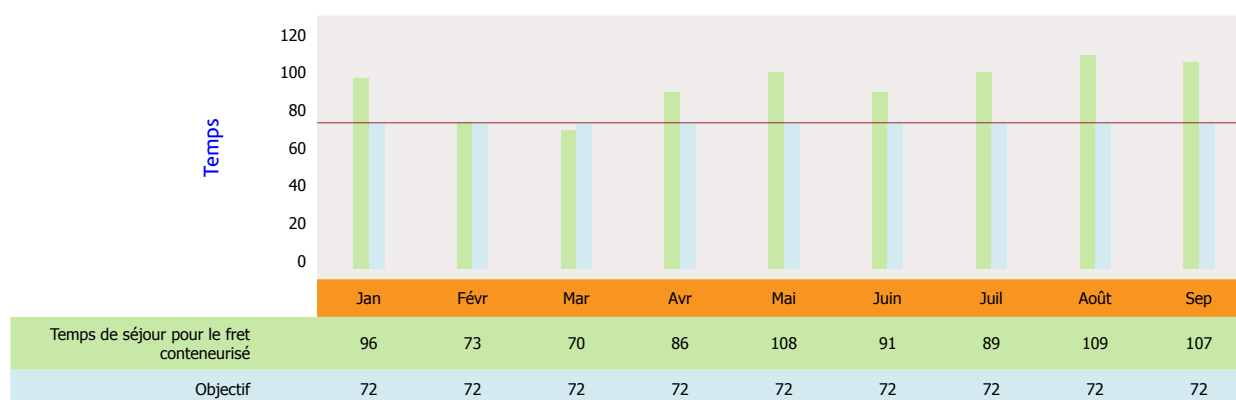
Les données sur le temps de transit et les retards dans le Corridor Nord sont obtenues à partir des sources de données électroniques, notamment les systèmes de gestion des douanes, le Système Electronique Régional de Suivi des Cargaisons et les enquêtes par téléphonie mobile.

5.1 Temps de séjour au port de Mombasa

Le temps de séjour au Port est la mesure du temps qui court entre le moment où les marchandises sont déchargées au Port et le moment où elles quittent le Port.

La figure 12 montre le temps de séjour au port de Mombasa de janvier à septembre 2017. La situation de base établie en 2012 était de 105 heures. La moyenne des durées de séjour pour les marchandises conteneurisées était estimée entre 70 heures (2,9 jours) et 108 heures (4,5 jours). L'objectif de 72 heures n'a été atteint qu'en mars 2017. Il convient de noter que la période de grâce de 9 jours pour les cargaisons en transit rend difficile la réalisation de cet objectif. Malgré cela, la performance est de loin bien meilleure par rapport à la moyenne mondiale estimée entre 4 et 5 jours.

Figure 12: Temps de séjour des marchandises conteneurisées au port entre octobre 2016 et mars 2017



Source: Données de KPA Jan - Sep 2017

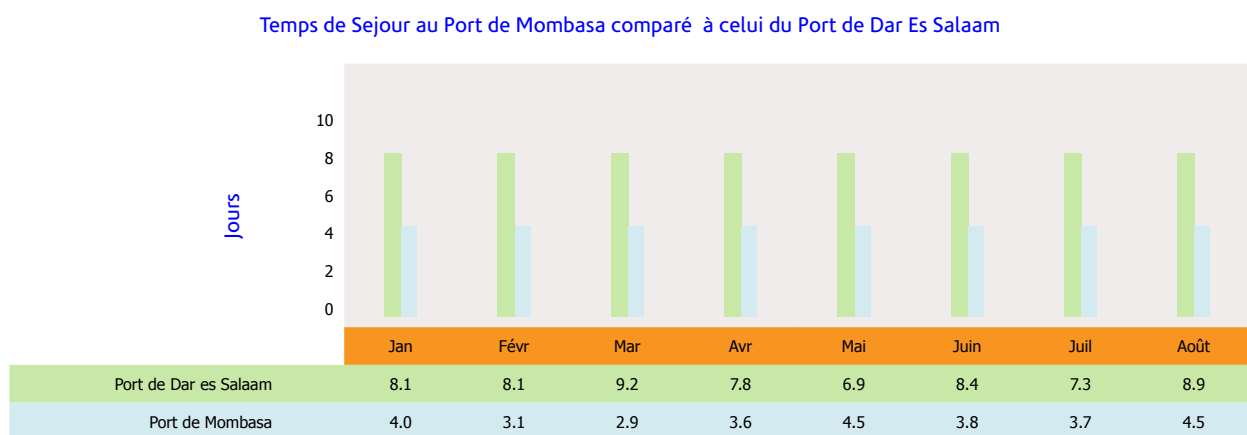
L'augmentation du temps de séjour est due à la congestion au Port suite aux multiples travaux de réhabilitations à l'intérieur et autour du Port, affectant ainsi le flux de la circulation et l'évacuation des marchandises. Avec la pleine mise en œuvre du Territoire Douanier Unique et l'intégration harmonieuse des Systèmes douaniers, il est prévu que le dédouanement des marchandises sera accéléré au Port. KRA est entrain de déployer son Nouveau Système de Gestion Douanière alors que le Port est en train de remplacer son système d'exploitation.

La vérification conjointe à toutes les stations pour marchandises à Mombasa, le dédouanement des marchandises avant l'accostage du navire ainsi que le système

approprié de signalisation aux entrées pour gérer l'accès des camions au Port sont des domaines qui restent encore à améliorer.

La figure ci-dessous fait la comparaison entre le Port de Dar es-Salaam sur le Corridor Central et le Port de Mombasa sur le Corridor Nord. En général, le Port de Mombasa est plus performant que celui de Dar es-Salaam en termes de durée de séjour au Port. En août 2017, le Port de Mombasa a enregistré une moyenne de 4,5 jours alors que celui de Dar es-Salaam a enregistré 8,9 jours

Figure 13: Comparaison des temps de séjour au Corridor Central et au Corridor Nord (2017)



Source: KPA et Observatoire de Transport du Corridor Central, 2017

5.2 Temps de dédouanement au Centre de Traitement des Documents

Il fait référence au temps pris par les douanes pour autoriser la déclaration introduite par un agent en douane. Ce temps contribue à la durée totale de séjour au Port.

Les données montrent une amélioration progressive de la performance de janvier à septembre 2017. L'objectif de deux heures a été atteint au mois de septembre, qui a enregistré 2,74 heures. Il y a plusieurs processus qui interviennent au centre de traitement des documents, dont:

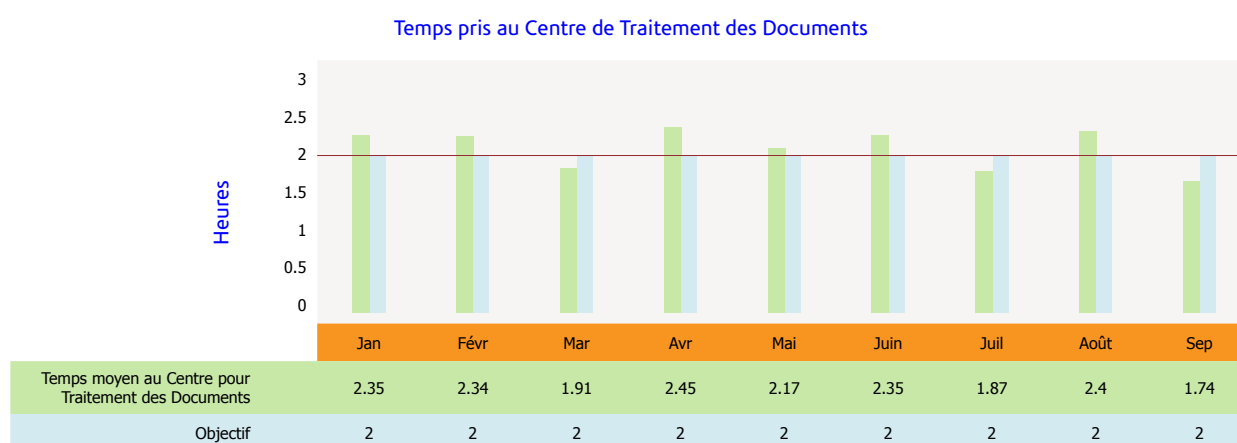
- La soumission par l'agent maritime du manifeste électronique au centre de traitement des documents à Nairobi;
- L'acceptation du manifeste par le centre de traitement des documents et la génération d'un numéro du manifeste (l'acceptation consiste à s'assurer que toutes les Lettres de Transport sont prises en compte dans le manifeste) toute requête adressée à l'agent maritime pour clarification avant l'acceptation;
- La soumission par l'agent en douane d'une déclaration par voie électronique dans le système douanier SIMBA;

- La prise en charge de la marchandise par le système douanier SIMBA
- Le dépôt de la déclaration d'importation et évaluation des droits à payer.

Acteurs	Processus
1. Système Simba	1. Enregistrement de la déclaration
2. Agent en douane	2. Affectation à l'agent des dédouanes
3. KRA – Officier des douanes	3. Autorisation de paiement
	4. Vérifications documentaires
	5. Emission des documents du centre de traitement des documents

Les retards dans le dédouanement au centre de traitement des documents résultent essentiellement de l'instabilité du système; des documents en attente de traitement entre deux rôles ainsi que de la qualité de la déclaration par les agents en douanes étant donné que le dépôt des déclarations est effectué après que les agents en douane aient effectué les paiements des taxes à la Banque. Le nouveau système de gestion des douanes réduira considérablement le temps consacré à ce processus, étant donné qu'il utilisera des TIC pour améliorer les contrôles et l'évaluation des risques dans l'administration des douanes. Le nouveau Système Intégré de Gestion Douanière de l'Office Kenyan des Recettes du Kenya va éliminer le centre de traitement des documents. Les déclarations seront passées après paiement des droits, taxes et frais aussitôt que les conditions régissant l'importation ou l'exportation seront réunies.

Figure 14: Temps pris au Centre de Traitement des Documents



Source: KRA, Septembre 2017

La charte de la communauté portuaire de Mombasa préconise le dédouanement d'au moins 70% des marchandises 48 heures avant l'accostage des navires

5.3 Le temps pris au Guichet Unique de Mombasa

Il mesure le temps moyen pris pour entre la saisie acceptée par le centre de traitement des documents et l'émission de la mainlevée.

Les principaux acteurs dans ce processus sont:

- L'agent en douane
- L'Office des Recettes du Kenya
- Le Commis de l'Office des Recettes du Kenya
- Le vérificateur principal de l'Office des Recettes du Kenya • –Le vérificateur de l'Office des Recettes du Kenya
- Les services gouvernementaux intéressés
- La Police du Kenya
- Le Bureau de Normalisation du Kenya(KEBS)

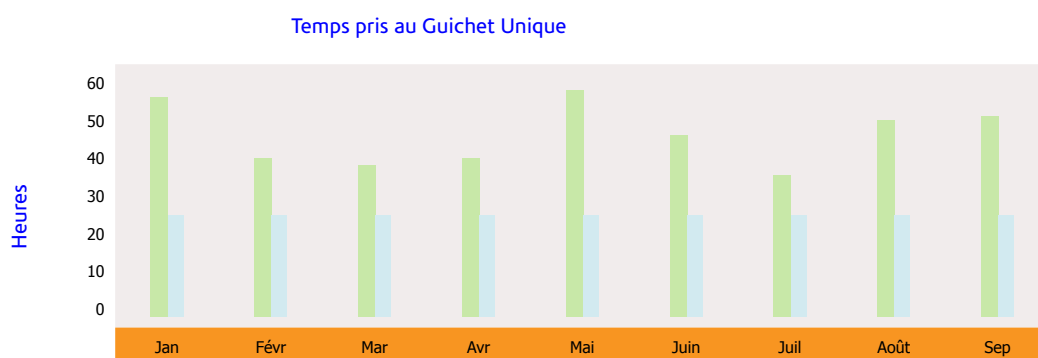
Les étapes suivi dans ce processus sont:

1. L'agent en douane soumet les documents au commis qui les remet au vérificateur principal
2. L'Agent en douane soumet également des copies du dossier à d'autres services gouvernementaux concernées
3. Le vérificateur principal analyse le dossier et en réfère au vérificateur qui, à son tour, renvoie le dossier au commis
4. Le commis rédige une correspondance à l'intention de l'Office des Ports du Kenya, KPA, pour l'aviser que le conteneur concerné est sujet à une vérification; au même moment, un courriel est envoyé à l'Agent en douane pour l'en aviser.
5. Le conteneur est visité pour s'assurer qu'il est disponible pour la vérification / inspection. L'agent en douane se consulte avec V le vérificateur pour organiser le rendez-vous pour la vérification / inspection
6. Vérification conjointe par KPA et les autres services publics concernées
7. L'agent obtient quitus/mainlevée de toutes les agences impliquées dans la vérification
8. Le dossier retourné au vérificateur qui établit un rapport d'analyse et le soumet au vérificateur principal pour examen
9. Le vérificateur principal autorise les marchandises dans le système douanier et celui-ci génère l'autorisation de mainlevée par voie électronique
10. L'ordre de mainlevée est transféré électroniquement à KPA

La figure 15 ci-dessous illustre la tendance des temps au Guichet Unique de Mombasa L'objectif est de terminer toutes les procédures mentionnés ci-dessus dans un délai de

24 heures. Néanmoins, au vu des résultats, l'objectif n'a pas été atteint. La performance est affectée par une vérification conjointe non coordonnée des marchandises, une soumission tardive et la révision des documents par les agents en douane et les pannes du système douanier de KRA.

Figure 15: Temps au Guichet Unique



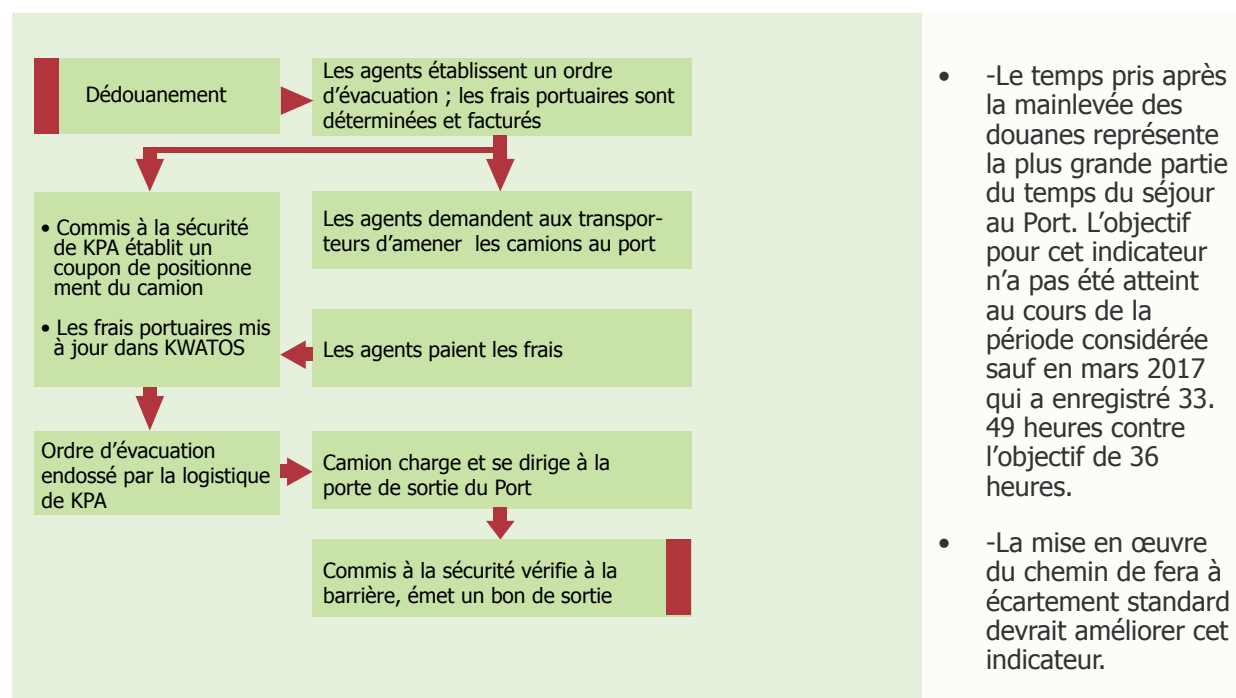
Source: Données de KRA, Jan -Sept 2017

5.4 Temps pris après mainlevée douanière

L'indicateur fait référence au temps qui s'écoule entre la mainlevée et l'évacuation des marchandises du Port.

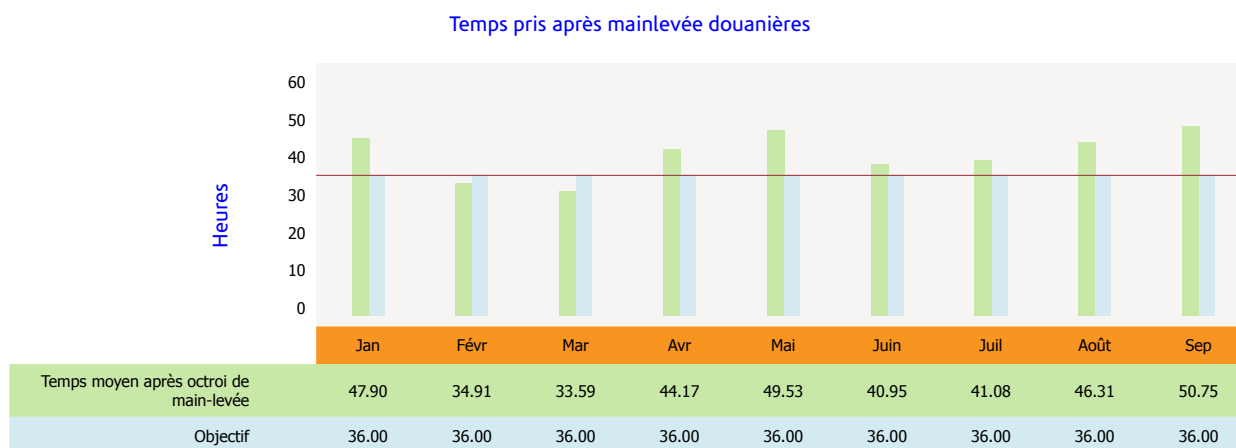
Les principaux acteurs au cours de ce processus sont l'Autorité des Ports du Kenya via le Système KWATOS, le Département Logistique de KPA, le Comptable, le Commis à la Sécurité aux portes d'Entrée / Sortie, l'Agent en douane et le camionneur..

Figure 16: Carte des processus de mainlevée douanière



Ceci requiert une analyse critique du système d'autorisation aux portes du Port et des processus d'évacuation des marchandises pour en assurer une évacuation plus rapide. Les transporteurs doivent accélérer l'évacuation des marchandises au Port comme l'un des moyens d'atteindre l'objectif fixé. Les améliorations en cours dans les infrastructures routières autour du Port vont y contribuer en multipliant les voies d'évacuation du cargo et, ipso facto, en résorbant la congestion au port.

Figure 17: Temps pris après la mainlevée des douanes

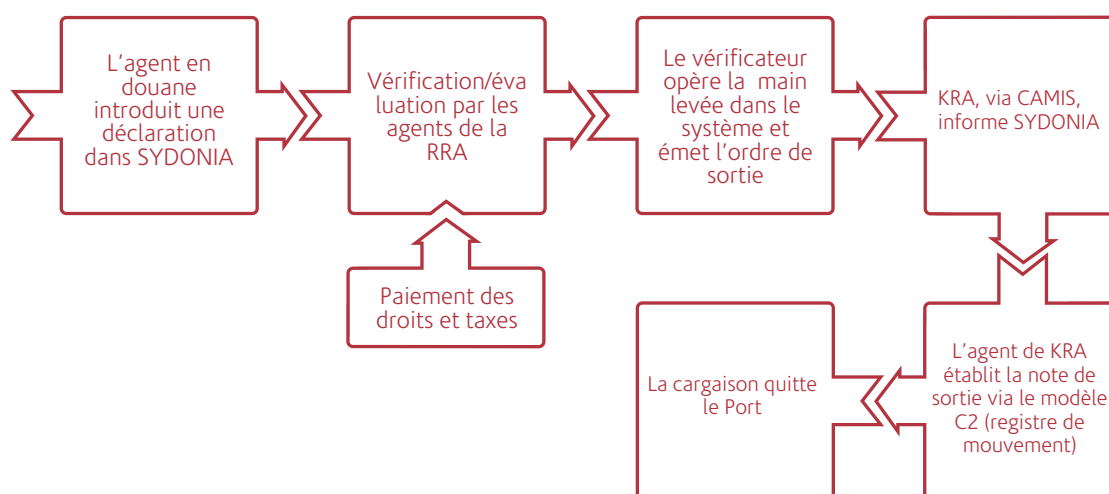


Source: Données de KRA, jan -sep 2017

Pour les marchandises sous le régime de Territoire Douanier Unique, l'agent en douane introduit la déclaration dans le système SYDONIA du pays d'origine, le Rwanda ou

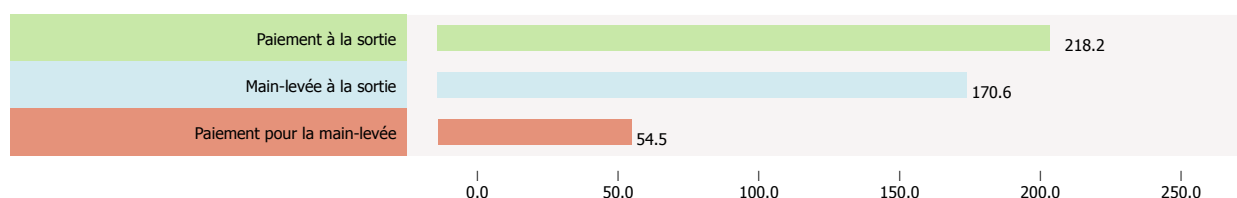
l'Ouganda. Le Rwanda dispose d'un système Electronique de Guichet Unique (Rwanda Electronic Single Window) qui permet à toutes les agences frontalières d'interagir avec le système SYDONIA surtout lorsqu'une expédition est traitée à Mombasa. Les scellés sont apposés et les autres agences continuent leurs procédures aux locaux des importateurs au Rwanda. La mainlevée officielle de l'Office des Recettes du Rwanda, RRA, ne peut être délivrée avant que les autres agences n'aient terminé leurs tâches.

Figure 18: Le dédouanement sous Territoire Douanier Unique au Port de Mombasa



La figure 19 donne la durée entre le paiement de l'impôt et l'émission de l'autorisation de sortie de janvier à juin 2017. En moyenne, il faut environ 54,5 heures à partir du paiement de l'impôt jusqu'à la mainlevée ; 170,6 heures dès l'obtention de la mainlevée jusqu'à la délivrance de la note de sortie. Dans l'ensemble, il faut en moyenne 218,2 heures (9 jours) pour qu'un commerçant au Rwanda termine la déclaration des marchandises sous Territoire Douanier Unique afin qu'elles soient autorisées de sortir du Port de Mombasa.

Figure 19: Mainlevée sous Territoire Douanier Unique par RRA au port de Mombasa



Source: RRA, Jan-Juin 2017

Le dédouanement des marchandises sous le régime du Territoire Douanier Unique prend presque le même temps que la période de grâce au Port. Des avantages significatifs sont accordés au passage de la frontière où il n'y a pas de temps perdu pour le dédouanement.

5.5 Dédouanement des marchandises en RDC

Les étapes suivantes sont suivies dans le dédouanement des marchandises destinées à la RDC:

1. L'Agent en douane dépose une application à l'OGEFREM pour demande de certificat de destination montrant le point de départ du Kenya, le point d'entrée en RDC et la destination en RDC
2. L'OGEFREM vérifie la livraison dans le système FERI
3. L'agent en douane paye les frais
4. L'OGEFREM délivre le certificate
5. Le camion se déplace sous condition de transit jusqu'à la frontière
6. L'agent crée une déclaration sur SYDONIA et paye les impôts et taxes
7. SYDONIA est mis à jour et le niveau du risque est assigné attribué à la cargaison
8. La déclaration jaune/ rouge est assignée au fonctionnaire en charge
9. Le vérificateur de la RDC observe le véhicule, vérifie les scellés et les marquages et donne une note de sortie pour permettre le transit intérieur
10. Les marchandises sont transportées sous convoi vers la destination intérieure (entrepôts sous douane)
11. L'inspection est menée aux entrepôts sous douane

Il ressort des données obtenues à partir des 134 documents, le temps médian entre la saisie d'une déclaration après l'arrivée des marchandises à la frontière en RDC et la mainlevée était de 58,76 heures

5.6 Temps de Transit

Le temps de transit est un indicateur clé de l'efficacité du Corridor. Les retards le long du corridor constituent des obstacles au commerce, ce qui rend les marchandises plus chères. Avec l'augmentation du commerce, il est impératif d'assurer un mouvement efficace, rapide et sûr des marchandises et des personnes le long du corridor.

Le système électronique régional de suivi des cargaisons a été mis en service le 24 février 2017 en Ouganda et lancé au Kenya et au Rwanda les 2 et 24 mars 2017 respectivement. Le nombre de scellés électroniques disponibles a été un défi. Cependant, le pourcentage de transits électroniquement suivis est passé de 4% en janvier à plus de 20% en août 2017 pour les marchandises transitant par l'Ouganda, suite au nombre accru de scellés électroniques. À l'aide des données du système de suivi électronique, le temps de transit est suivi par les autorités douanières le long du corridor, ce qui a permis de faire le suivi des cargaisons en temps réel et ainsi réduire considérablement le détournement des

marchandises en transit. Les retards le long du corridor sont dus à des barrages routiers / postes de police, aux arrêts aux stations de pesage et à la frontière. D'autres retards peuvent résulter des contraintes liées aux infrastructures et des arrêts pour des raisons personnelles pour les transporteurs. Il en coûte environ 400 dollars en termes de frais de surestaries / d'attente pour un conteneur de 40 pieds.

Tableau 35: Tendances du temps de transit routier de Mombasa vers diverses destinations

Itinéraire	Distance(en km)	Durée
(en jours)	947	3,5
Mombasa-Busia	947	3,5
Mombasa - Kampala via Malaba	1.170	4,5
Mombasa-Elegu via Busia et Kampala	1.471	4,4
Mombasa-Elegu via Malaba et Kamdini	1430	4,1
Mombasa-Kampala via Busia	1.145	4,1
Mombasa-Kampala via Malaba	1.169	4,3
Mombasa-Malaba	933	3,7
Mombasa -Kigali	1.682	7,3
*Mombasa-Juba	1.662	10,4
*Mombasa -Goma	1.838	6,24

Source: *Système Régional de Suivi des marchandises, Septembre, 2017*

Les données du système électronique régional de suivi des cargaisons, d'avril à septembre 2017, montrent que le temps de transit de Mombasa à Kampala, Elegu et Kigali via Malaba était respectivement de 4,4 jours 4,3 jours et 7,3 jours. Kigali, le plus éloigné, a enregistré une réduction de plus de 10 jours sur le temps de transit depuis 2012, ce qui représente une économie d'environ 4.000 dollars. Il est à noter que le temps moyen de transit était de 6 jours entre Mombasa et Kigali. La durée de transit la plus longue est due aux retards enregistrés au début du voyage et aux défis logistiques et problèmes mécaniques des véhicules.

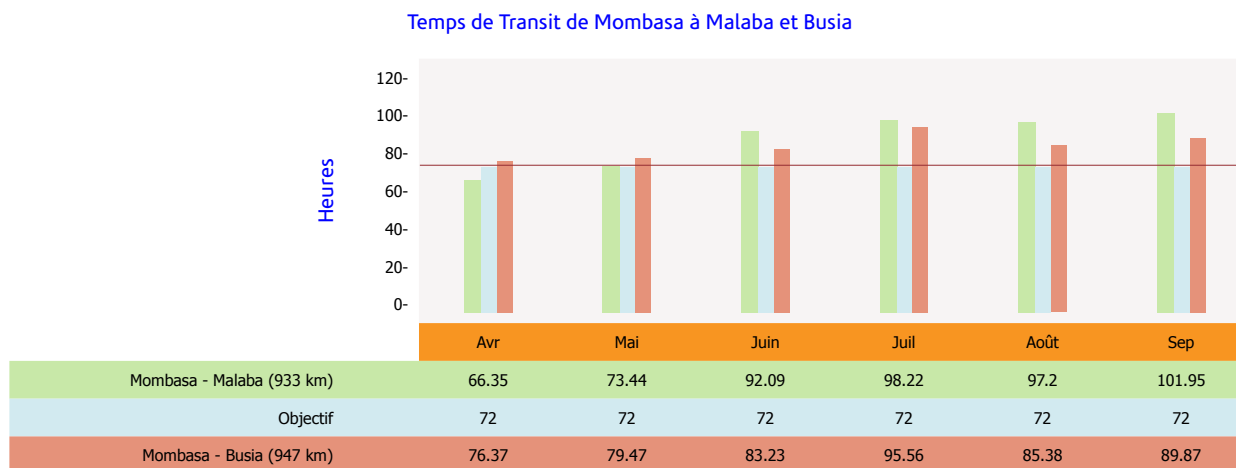
Le temps de transit à partir de Kampala était plus élevé que celui d'Elegu étant donné qu'il faut plus de temps pour dédouaner et désamorcer les scellés électroniques pour les camions destinés aux villes. Alors que les stations frontalières fonctionnent 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, il a été observé que les stations intérieures où les marchandises sont entreposées en attente du dédouanement ne respectent pas ce programme. De plus, la plupart des marchandises destinées à Elegu/Nimule utilisent des types de véhicules beaucoup plus rapides.

a) Temps de transit au Kenya

Le temps de transit mesure la période à partir du moment où un ordre de mainlevée est émis par les douanes au Port de Mombasa jusqu'au moment où le certificat d'exportation est généré par KRA après que la cargaison ait franchie les passages frontaliers de Malaba et Busia. La distance de Mombasa à Malaba est de 933 kilomètres et de 947 kilomètres entre Mombasa et Busia.

La figure 20 montre le temps de transit de Mombasa à Malaba et de Mombasa à Busia.

Figure 20: Temps de transit de Mombasa à Malaba et Busia



Source: KRA (Système électronique régional de suivi des marchandises), Avril 2017– Sept. 2017

L'objectif du temps de transit pour le fret entre Mombasa et les postes frontaliers de Malaba et Busia est de 72 heures. Busia et Malaba se trouvent respectivement à 947 et 933 km de Mombasa. La tendance montre une légère augmentation du temps de transit au fil du temps.

Le chiffre indique que le temps de transit est passé de 66,4 heures en avril à 102 heures en septembre pour les camions transitant par Malaba. De même, il y a eu une augmentation d'environ 13,5 heures par rapport à 76,4 heures enregistrées en avril et 89,9 heures enregistrées en septembre pour le transit via Busia.

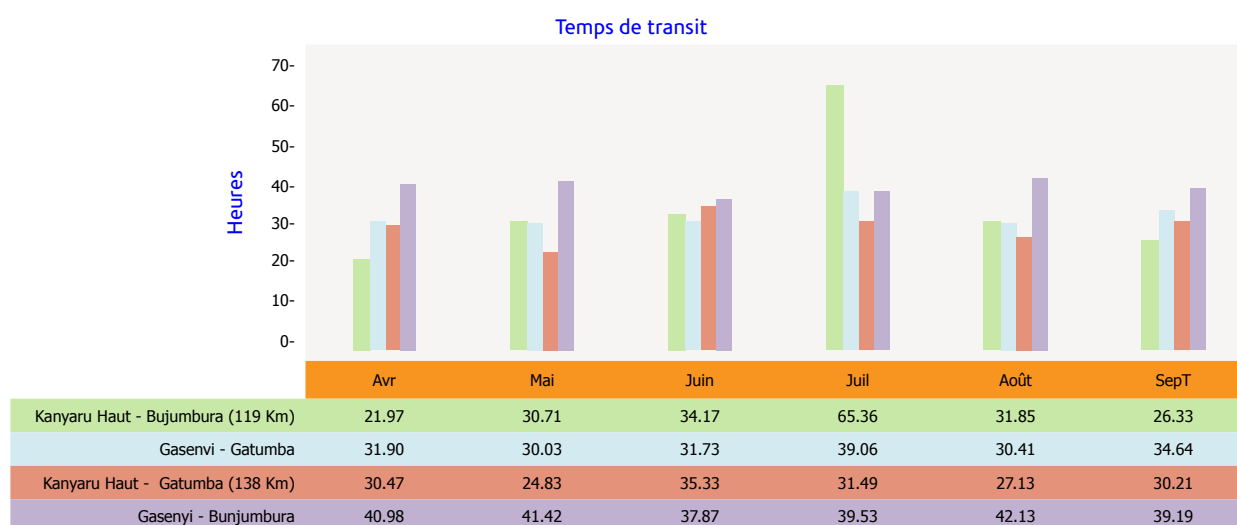
L'objectif du temps de transit n'a pas été atteint en raison des retards, de l'infrastructure, des goulots d'étranglement autour du Port causant ainsi la congestion, les retards dans les locaux des transporteurs et la fréquence élevée d'interruptions du trajet pour des raisons personnelles. Le tronçon entre Kisian et Busia est également en mauvais état. Cependant, il y a des travaux prévus où un entrepreneur se mobilise déjà pour la construction des interconnexions aux carrefours de Kericho et d'Ahero.

Kisian - Busia fait l'objet d'un entretien périodique avec une conception pour la réhabilitation en cours financée par le Gouvernement du Kenya. Les travaux de construction sont en cours sur le tronçon entre la sortie de Machakos et Athi River et étaient terminés à 21% au moment de l'élaboration du présent rapport. La réhabilitation de Mombasa - Kwa Jomvu est à 2%; une fois achevée, elle induira une amélioration sur le temps de transit. La route de contournement de la ville d'Eldoret en construction, d'une longueur de 32 km, et le dédoublement prévu des tronçons le long du corridor réduiront, en fin de compte, le coût des échanges.

b) Temps de transit au Burundi

Ce temps de transit est obtenu à partir du moment où le modèle T1 est généré jusqu'au moment de l'arrivée des marchandises. Cette section montre le temps de transit de Kanyaru-Haut et de Gasenyi à Bujumbura et à Gatumba. Gasenyi et Kanyaru-Haut sont à la frontière avec le Rwanda tandis que Gatumba est à la frontière avec la RDC.

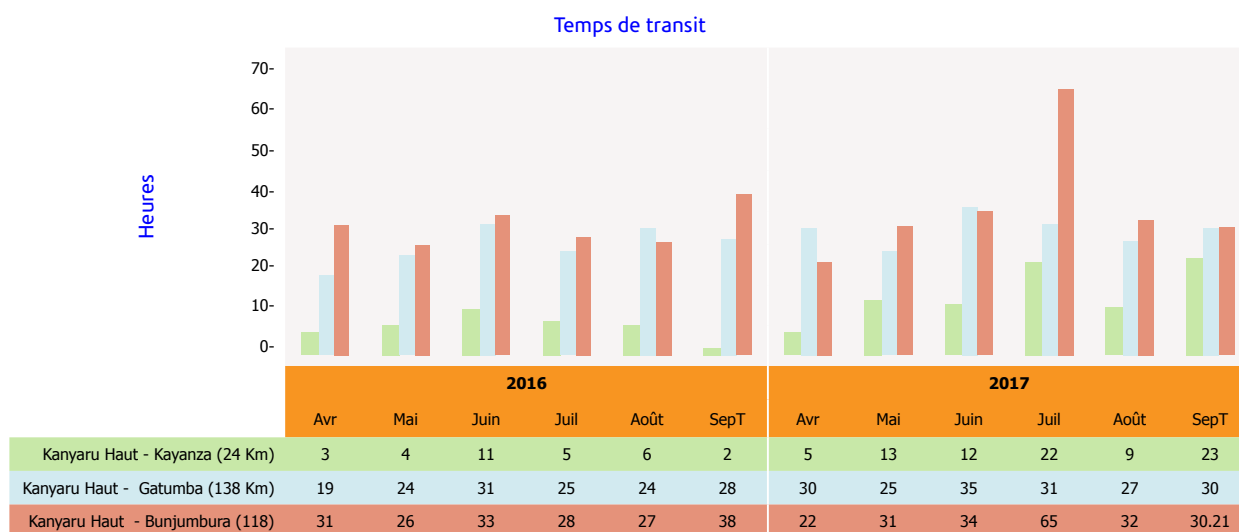
Figure 21: Temps de Transit au Burundi



Source: OBR, avr. 2017 à sept. 2017

La moyenne du temps de transit de Kanyaru-Haut à Bujumbura pour toute la période était de 36 heures, tandis que celle de Gasenyi à Gatumba était de 32.6 heures. Il y a des retards dans la réception des camions au niveau des zones douanières à destination et l'annulation des garanties de transit. Les temps de transit sont élevés en dépit des distances courtes. Ces retards sont en partie dus au fait que les données douanières connaissent des retards avant que les registres ne soient mis à jour alors que le camion a déjà commencé le voyage ou qu'il est déjà arrivé. La figure ci-dessous donne une comparaison sur la même période en 2016 et 2017.

Figure 22: Temps de transit au Burundi à partir de Kanyaru-Haut



Source: OBR, 2016- 2017

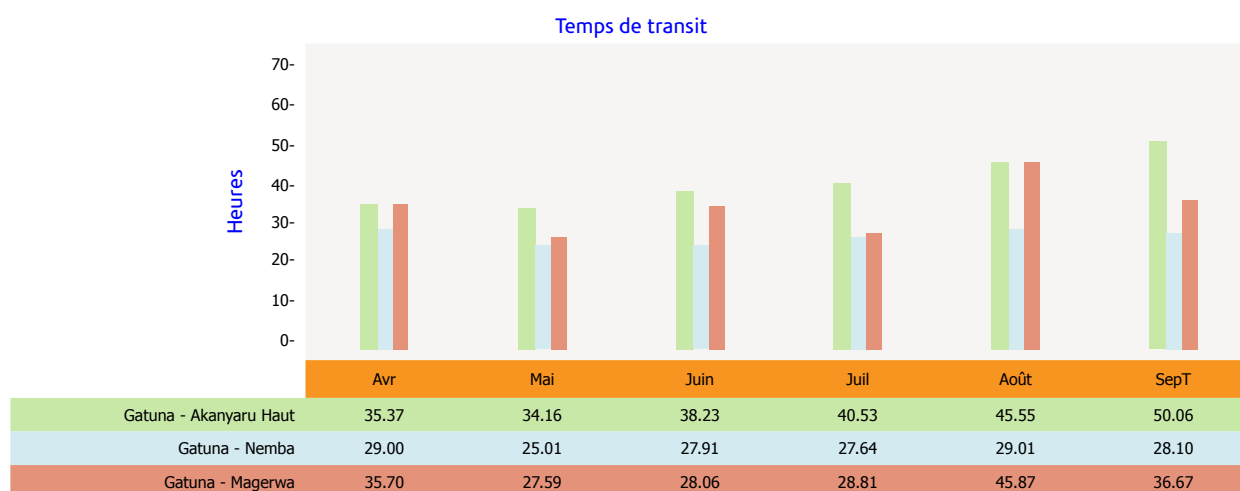
Le temps de transit vers Bujumbura a augmenté au cours du mois de juillet en raison des retards aux points de contrôle douaniers et frontaliers.

5.7 Temps de Transit au Rwanda

Grâce à l’Observatoire du Transport du Corridor Nord, le suivi du temps de transit entre les tronçons suivants a été effectué: de Gatuna à Akanyaru Haut (238 km), de Gatuna à Magerwa (81 km) et de Gatuna à Nemba (150 km). La figure 34 montre le temps moyen mis de Gatuna aux destinations respectives sur la période d’avril à septembre 2017. Il y a eu une augmentation progressive du temps de transit d’avril 2017 à septembre 2017. Gatuna-Magerwa prend plus de temps que Gatuna-Nemba malgré la distance plus courte. Ceci est dû au retard enregistré suite aux restrictions concernant les heures d’accès pour les camions. En moyenne, les temps de transit ont augmenté passant de 34,7 heures à 38,6 heures entre Gatuna et Akanyaru, 23,3 heures à 27,9 heures entre Gatuna et Nemba et de 28,5 heures à 35,9 heures entre Gatuna et Nemba si on compare les périodes entre octobre 2016 à mars 2017 et avril à septembre 2017.

Figure 23: Temps de transit au Rwanda

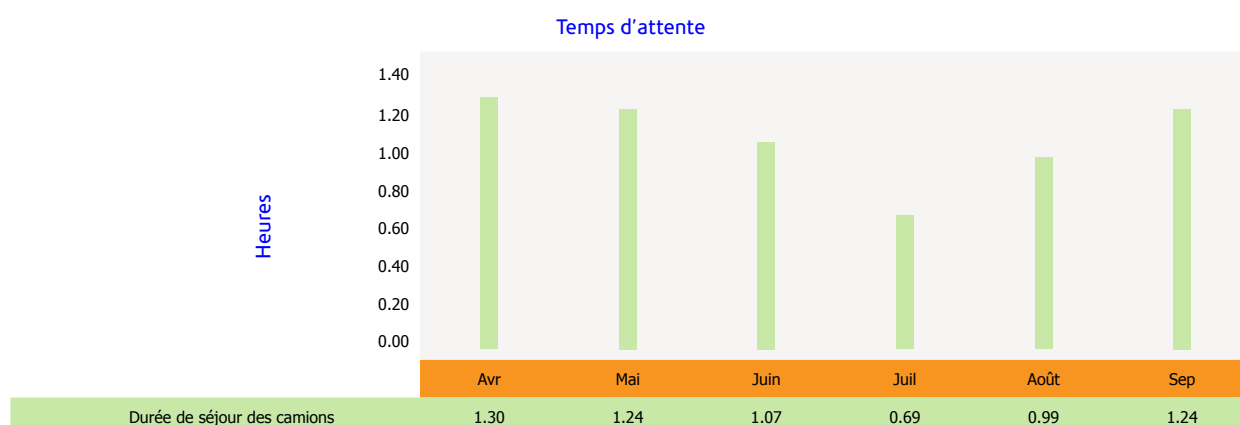
	Oct2016-Mar2017	Apr2017-Sep2017
Gatuna-Akanyaru Haut	34.7	38.6
Gatuna-Nemba	23.3	27.9
Gatuna-MAGERWA	28.5	35.9



Source: (RRA, septembre 2017)

Les camions qui accèdent aux entrepôts de MAGERWA accèderont à l'installation et déchargeront leurs marchandises le plus vite possible pour un temps variant entre 41 et 78 minutes, comme il est indiqué dans le tableau n°24 ci-dessous. Le temps de séjour du camion est mesuré à partir du moment où le chauffeur du véhicule obtient l'autorisation d'entrer à la barrière de MAGERWA jusqu'au départ du camion de la barrière de sortie du terminal après le déchargement de la marchandise au MAGERWA. Le temps moyen de séjour était de 1,1 heure pour la période et pour toutes les marchandises destinées au MAGERWA. Les conteneurs ont mis en moyenne 1,17 heure.

Figure 24: Temps d'attente des camion au sein de MAGERWA au Rwanda



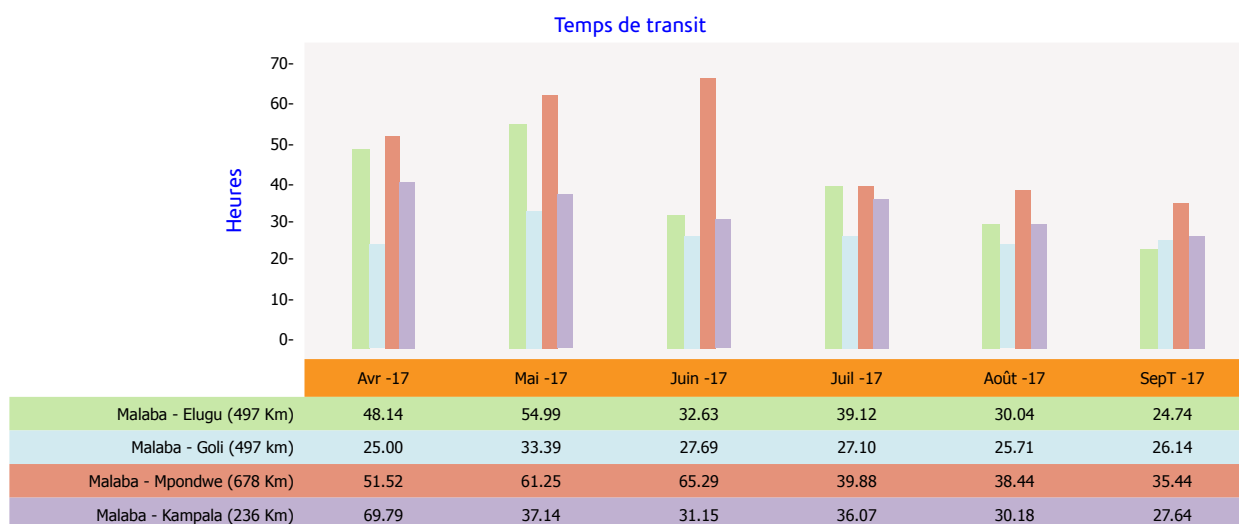
Source: RRA, Avril- Septembre 2017

5.8 Temps de transit en Ouganda

La Figure 25 ci-dessous montre les temps de transit en Ouganda tels qu'extraits du système électronique régional de suivi des marchandises. Environ 20% des marchandises en Ouganda sont suivies à l'aide de ce système. Toutes expéditions à destination de Malaba ont connu une amélioration en termes des temps de transit.

Cependant, il faut noter qu'il faut moins de temps pour le trajet entre Malaba et Goli 243 km plus long que le trajet Malaba-Kampala. Ceci est dû aux retards associés à l'obtention de l'accusé de réception des marchandises et au dédouanement à la destination finale. Il faut plus de temps pour que les balises de suivi des marchandises soient détachées à Kampala alors que le camion est déjà arrivé.

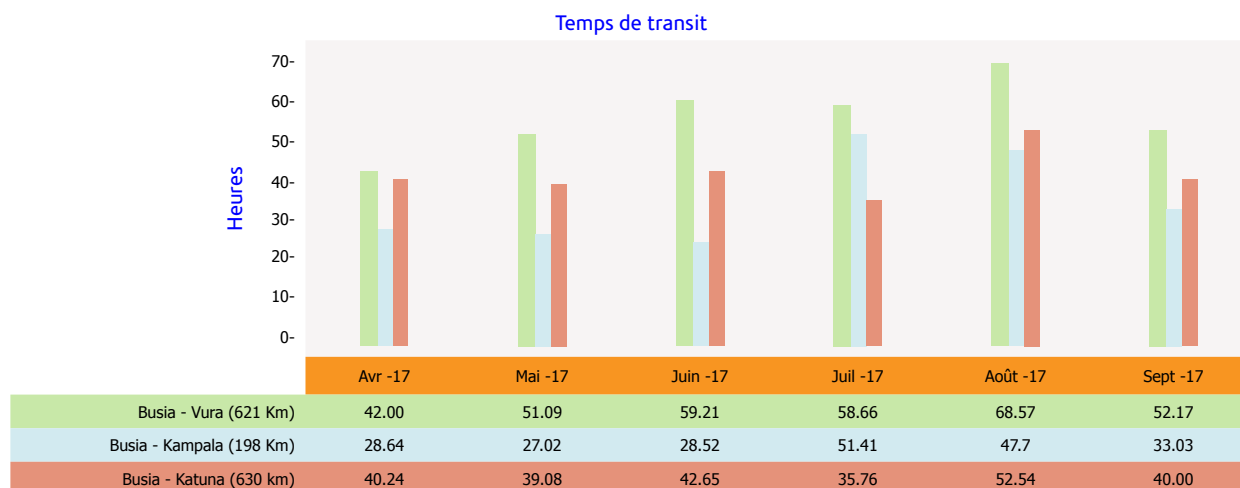
Figure 25: Le temps de transit en Ouganda extrait du Système électronique de suivi de marchandises



Source: URA, données du système électronique régional de suivi des marchandises

Busia offre une alternative en termes de porte d'entrée et de sortie pour les marchandises en Ouganda. D'après la figure ci-dessous, le temps de transit de Busia à Vura et de Kampala à Katuna a augmenté. Cependant la tendance s'est inversée pour la période entre août et septembre concernant Busia-Vura en diminuant de 68,57 heures à 52,17 heures, tandis que Busia-Kampala a connu une amélioration en passant de 47,7 heures à 33 heures, et Busia-Katuna ayant connu une amélioration de 52,5 heures à 40 heures. L'infrastructure routière de Busia à Kampala et à d'autres destinations est en bon état.

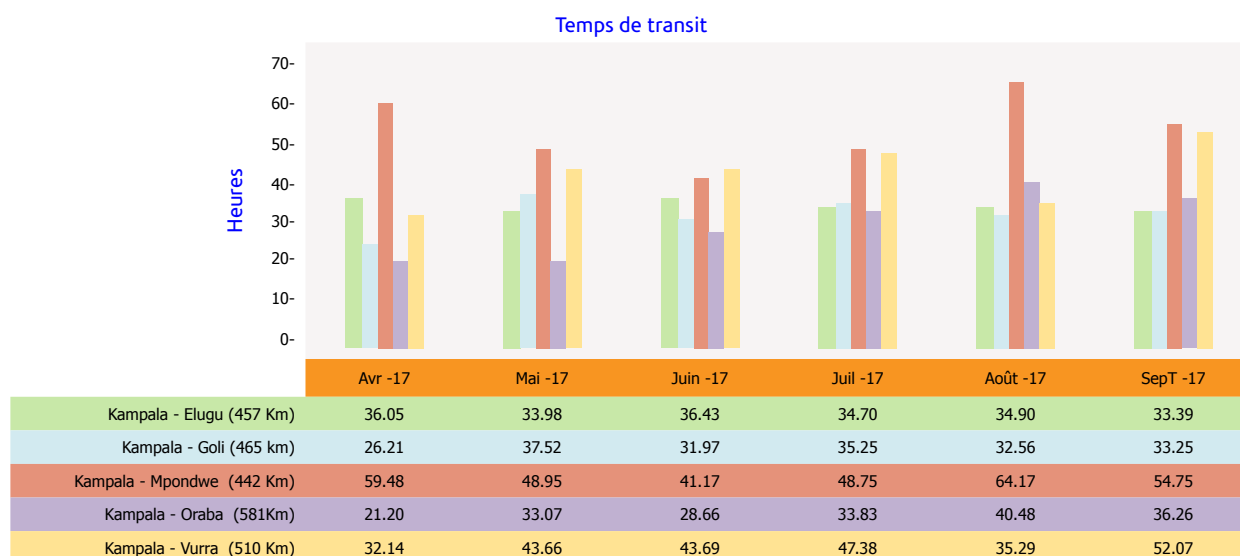
Figure 26: Temps de transit de Busia vers diverses destinations en Ouganda



Source: URA, données du système électronique régional de suivi des marchandises

D'après la figure n°27 ci-dessous, le temps de transit pour les exportations de Kampala est resté stable pour la période, à l'exception de Kampala - Mpondwe qui a enregistré des temps de transit plus élevés au cours du mois d'août.

Figure 27: Temps de transit à partir de Kampala



Source: URA, données du système électronique régional de suivi des marchandises



SECTION SIX:

COMMERCE INTRARÉGIONAL

Ce chapitre examine de près les tendances récentes, en mettant l'accent sur le commerce intra-régional dans la région du Corridor Nord. Il présente des statistiques agrégées des différents États membres pour la période allant de janvier à octobre 2017. Les données ont été obtenues à partir des statistiques commerciales de chaque pays. En cas de lacunes, des statistiques miroir ont été utilisées. Les statistiques sur le commerce international des marchandises entre les États membres fournissent des informations essentielles pour les politiques d'intégration et de facilitation du commerce.

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

Tableau 36: Résumé du commerce formel (en dollars), Burundi (intégrer la tranche de juillet à septembre)

EXPORTATIONS VERS				
Month	RDC	KENYA	RWANDA	OUGANDA
Janvier -17	2.496.250	18.309	478.622	105.240
Février -17	2.860.645	171.603	74.736	32.006
Mars -17	2.157.232	51.804	126.577	36.611
Avril -17	2.761.416	69.859	265.780	22.920
Mai -17	2.140.897	158.639	105.010	371.000
Juin -17	2.270.694	151.188	145.938	121.892
Juillet -17	1.770.958	248.628	182.873	117.131
Août -17	2.614.634	722.328	280.483	131.202
Septembre -17	2.580.032	152.974	135.382	288.658
Total	21.652.758	1.745.332	1.795.401	1.226.660
IMPORTATIONS DE				
	RDC	KENYA	RWANDA	OUGANDA
Janvier -17	76.598	2.858.219	791.682	2.614.749
Février -17	73.381	4.738.663	786.190	3.319.933
Mars -17	75.239	3.129.488	323.746	4.631.193
Avril -17	58.229	3.587.918	289.291	4.679.065
Mai -17	75.196	3.098.905	432.019	3.487.958
Juin -17	68.028	3.424.281	742.213	3.803.190
Juillet -17	159.587	3.617.112	715.579	3.675.182
Août -17	143.327	4.878.334	908.579	3.932.142
Septembre -17	43.597	3.202.373	736.464	3.590.427
Total	773.182	32.535.293	5.725.763	33.733.839

Source: Institut des Statistiques et des Etudes Econo,miques du Burundi, ISTEERBU. Jan-Septembre 2017: 1 dollar = 1654.6 Francs Burundian au taux de change moyen de 2017

Le tableau 36 montre les valeurs du commerce intra-régional entre le Burundi et les autres États membres du Corridor Nord. Il y a peu ou pas de commerce entre le Burundi et le Soudan du. D'après les résultats, le Burundi exporte plus vers la RDC et importe le plus en provenance de l'Ouganda. En 2016, la valeur totale des marchandises échangées dans la région du Corridor Nord s'élevait à 161,3 millions USD. Le résultat semestriel montre la valeur totale des marchandises échangées, à la fois pour les exportations et les importations, estimée à 64,4 millions de dollars. D'après la figure ci-dessous, on note une réduction des importations en provenance de l'Ouganda.

Figure 28: Importations et exportations entre le Burundi et les États membres du Corridor Nord



Source: Institut des Statistiques et des Etudes Economiques du Burundi. janvier-septembre 2017 Commerce entre la RDC et les autres États membres du Corridor Nord

6.2 Commerce entre la RDC et les autres Etats membres du Corridor Nord

Tableau 37: Résumé du commerce formel de la RDC

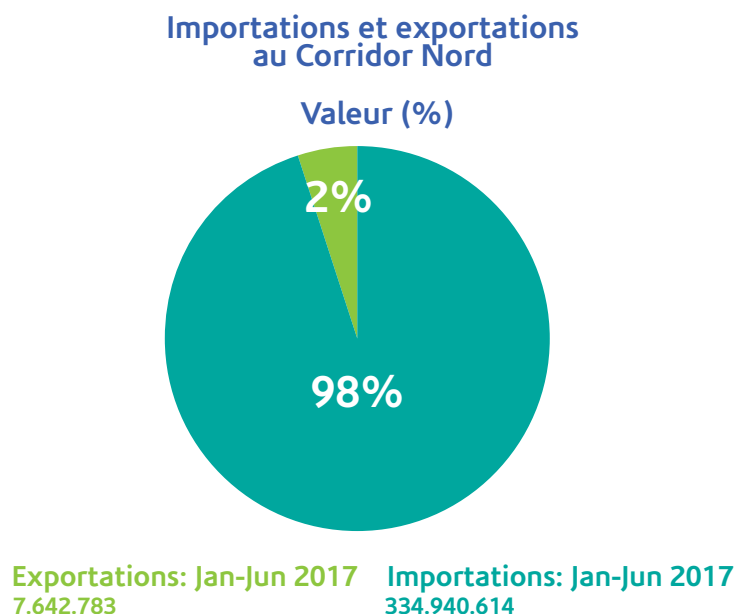
Exportations vers:				
Nom du pays	Burundi	Kenya	Rwanda	Ouganda
Jan -17	76.598	35.041	511.726	206184.69
Févr -17	73.381	240.069	525.103	493238.73
Mar -17	75.239	221.036	689.362	614272.02
Avr -17	58.229	56.153	666.207	381982.1
Mai -17	75.196	298.118	629.366	428141.22
Juin -17	68.028	166.393	713.377	340342.5
TOTAL	426.671	1.016.810	3.735.141	2.464.161
Importations de:				
Jan -17	2.496.250	13.322.259	18.472.885	12.793.837
Févr -17	2.860.645	15.834.739	18.423.306	13.698.013
Mar -17	2.157.232	19.046.014	22.465.313	18.259.263
Avr -17	2.761.416	12.687.782	21.018.977	16.826.806
Mai -17	2.140.897	17.129.635	26.326.243	17.892.938
Juin -17	2.270.694	15.041.890	24.920.119	16.093.460
TOTAL	14.687.134	93.062.319	131.626.843	95.564.317

Source: Compilation de l'Observatoire de Transport

À partir du tableau 37, on peut noter que la RDC est un importateur net. Les exportations ne représentent que 2% du volume total des échanges. En revanche, les importations représentent 98% (334.940.614 dollars) du volume total échangé en 2017. La plupart des exportations sont des minerais à destination de l'extérieur de la région. Les importations de cette année comprenaient essentiellement les produits alimentaires et industriels. Certains des produits importés incluent les matériaux en aluminium, le rouleaux de papiers à cigarettes, les câbles pour filaments artificiels, les acides acétiques, les vêtements, le plastique, les légumes, les groupes électrogènes, les graisses et huiles végétales, le tabac, le sel, entre autres.

La majorité des plus grandes importations et exportations se font avec le Rwanda.

Figure 29: Part des importations et des exportations en RDC



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

Le Kenya est toujours premier exportateur de la région du Corridor Nord, avec des produits aussi divers que que le tabac, la machinerie et l'équipement 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, entre autres. 49,85% des exportations vers la région du Corridor Nord vont en Ouganda et 93,9% des importations proviennent de ce dernier.

Figure 30: Part des exportations et des importations du Kenya

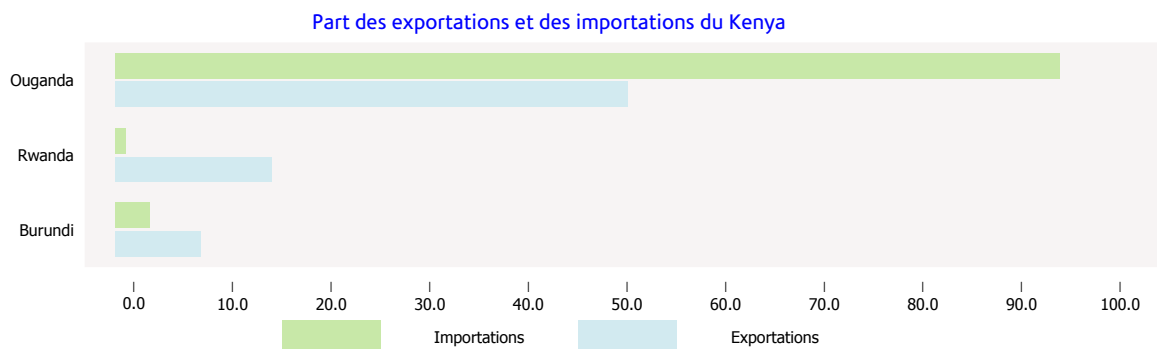


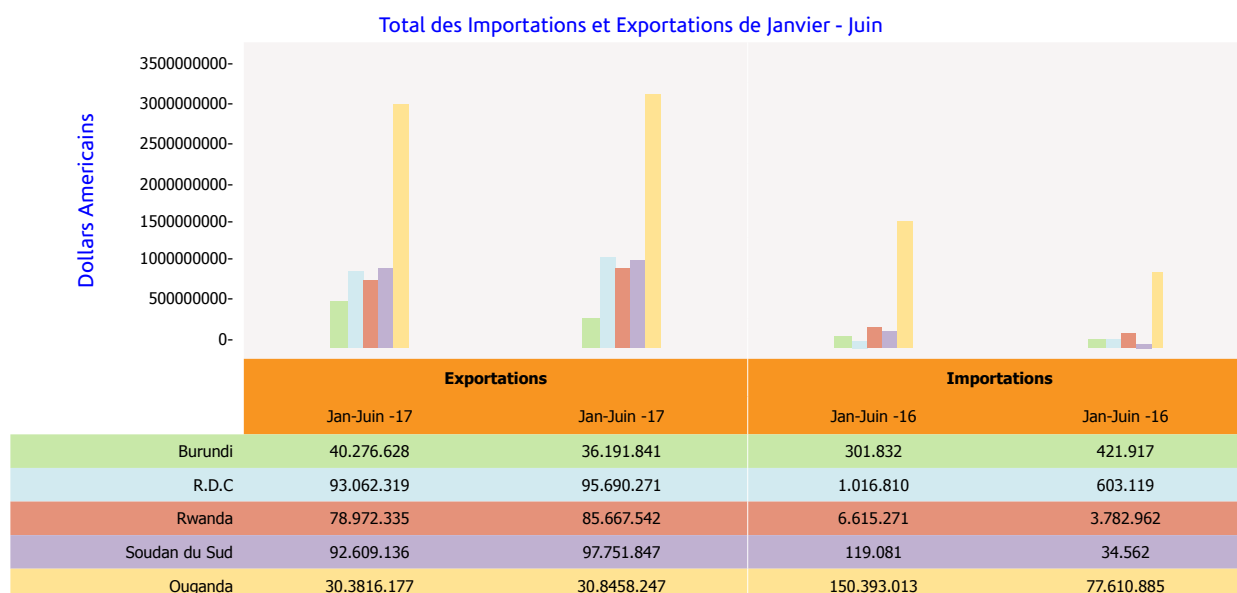
Tableau 38: Résumé des exportations formelles (en dollars), de janvier 2017 à juillet 2017

Exportations Vers					
	Burundi	R.D.C	Rwanda	Soudan du Sud	Ouganda
Jan -17	6.060.181	13.322.259	11.172.471	16.180.674	52.240.971
Févr -17	5.605.459	15.834.739	12.327.269	11.527.183	55.084.969
Mar -17	5.552.332	19.046.014	13.910.454	17.497.329	56.474.578
Avr -17	5.374.049	12.687.782	13.445.961	14.608.953	46.307.929
Mai -17	10.907.375	17.129.635	14.354.535	13.242.439	46.345.351
Juin -17	6.777.232	15.041.890	13.761.645	19.552.556	47.362.379
Juil -17	5.939.956	16.095.411	18.073.411	16.844.930	52.152.746
Août -17	6.373.305	12.673.368	13.561.723	7.172.253	43.306.322
TOTAL	52.589.889	121.831.098	110.607.469	116.626.319	399.275.245
Importations en provenance de					
	Burundi	R.D.C	Rwanda	Soudan du Sud	Ouganda
Jan -17	6.497	35.041	389.270	33.830	21.164.126
Févr -17	30.932	240.069	659.904	2.829	22.575.905
Mar -17	198.070	221.036	617.285	4.213	22.426.879
Avr -17	3.957	56.153	611.518	465	15.062.411
Mai -17	22.075	298.118	851.590	61.648	35.147.969
Juin -17	40.301	166.393	3.485.704	16.095	34.015.722
Juil -17	44.130	458.674	3.616.859	9.634	26.456.650
Août -17	3.718	460.169	669.189	10.732	28.182.957
TOTAL	349.680	1.935.654	10.901.319	139.446	205.032.619

Source: Bureau National des Statistiques du Kenya.

Il y a peu d'importations en provenance du Soudan du Sud. En comparant la performance entre 2016 et 2017 de janvier à juin, les exportations ont diminué passant de 608.736.595 dollars à 623.759.748 dollars, tandis que les importations ont augmenté de 82.453.445 dollars à 158.446.006 dollars. Les importations en provenance de l'Ouganda ont presque doublé, passant de 77.610.885 dollars à 150.393.013 dollars.

Figure 31: Total des importations et des exportations de janvier à juin 2017



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

Le tableau 39 montre la valeur des produits exportés et importés entre le Rwanda et les autres États membres du Corridor Nord. Les marchandises principalement échangées comprenaient les boissons et le tabac, les matières brutes, les combustibles minéraux, les lubrifiants, les animaux et les huiles végétales, les graisses et les cires, les produits chimiques, les produits manufacturés, les machines et l'équipement de transport. Les principales exportations comprennent les aliments et les animaux vivants, les boissons et le tabac, les matières brutes non comestibles à l'exception des carburants.

COMMERCE FORMEL

Tableau 39: Résumé des exportations et des importations formelles, Janvier à Septembre 2017

Exportations vers (en dollars):					
Exportations	Burundi	R.D.C	Kenya	Soudan du Sud	Ouganda
Jan -17	2.357.131	18.472.885	9.978.108	40.898	633.606
Févr -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
Avr -17	401.155	21.018.977	8.228.455	33.980	3.794.805
Mai -17	1.051.333	26.326.243	13.410.426	39.905	3.604.211
Juin -17	4.306.626	24.920.119	10.950.668	61.355	2.571.345
Juil -17	1.768.935	22.558.025	7.427.927	20.443	3.122.826
Août -17	2.136.309	25.136.162	5.858.233	61.369	2.582.539
Sep -17	1.795.289	24.319.580	7.994.913	1.996.502	20.427

TOTAL	16.228.887	203.640.611	79.570.398	2.576.122	20.615.181
Importations de (en dollars)					
Importations	Burundi	R.D.C	Kenya	Soudan du Sud	Ouganda
Jan -17	252.082	511.726	8.758.837	-	11.651.744
Fév -17	168.963	525.103	8.718.928	-	13.353.407
Mar -17	254.669	689.362	9.519.164	-	16.078.023
Avr -17	179.777	666.207	8.393.778	-	11.770.762
Mai -17	100.054	629.366	13.356.378	-	13.635.168
Juin -17	101.093	713.377	10.369.683	-	15.256.355
Juil -17	104.437	480.474	11.204.995	-	15.308.954
Août -17	82.546	818.762	9.788.870	-	16.923.912
Sept -17	246.238	669.760	11.682.567	-	14.463.588
TOTAL	1.489.860	5.704.137	91.793.199	0	128.441.913
Balance commerciale	14.739.027	197.936.474	-12.222.801	2.576.122	-107.826.733

Source: Banque Nationale du Rwanda

Entre janvier et septembre 2017, le déficit de la balance du commerce formel des biens s'est élevé à 12,2 millions de dollars avec le Kenya et à 107,86 millions de dollars avec l'Ouganda. En comparant la performance avec celle de 2016 à la même période, la valeur des importations domestiques a augmenté de 4% tandis que celle des exportations a diminué de 36,5%.

Le commerce informel au Rwanda

La moyenne des exportations mensuelles dans le cadre du commerce informel transfrontalier était d'environ 8,24 millions de dollars alors que les importations étaient d'environ 2 millions de dollars. Le tableau ci-après fournit le sommaire d'avril à septembre 2017. 81,4% des exportations sont dirigées vers la RDC alors que 65,2% des importations provenaient de l'Ouganda. Selon les données recueillies, l'Ouganda reste toujours la plus grande source d'importations pour le Rwanda, tandis que la RDC est restée la plus grande destination des exportations des biens produits au Rwanda pour la période d'avril à septembre 2017.

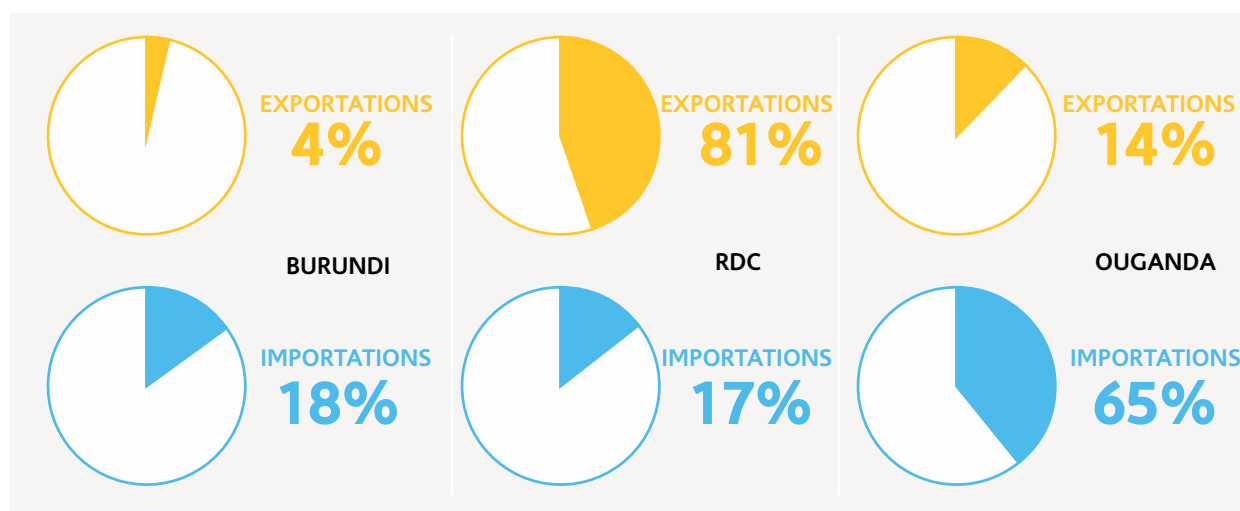
Tableau 40: Le commerce informel au Rwanda

EXPORTATIONS vers (en dollars):			
Exportations	Burundi	R.D.C	Ouganda
Avr -17	336.759	6.339.711	1.669.398
Mai -17	430.040	6.015.774	1.415.445
Juin -17	362.407	6.769.464	936.761
Juil -17	339.905	6.835.369	1.138.858
Août -17	336.460	6.743.840	786.075
Sep -17	331.459	7.559,662	1.090.909
TOTAL	2.137.030	40.263.820	7.037.446

IMPORTATIONS en provenance de (en dollars):			
Importations	Burundi	R.D.C	Ouganda
Avr -17	324.876	396.524	1.090.641
Mai -17	415.256	480.021	1.202.551
Juin -17	292.778	325.249	1.198.852
Juil -17	365.782	276.018	1.227.947
Août -17	322.379	273.756	1.349.848
Sep -17	382.771	288.536	1.706.628
TOTAL	2.103.842	2.040.103	7.776.468

Source: Banque Nationale du Rwanda

Figure 32: Pourcentage de la part des importations et des exportations



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

Le tableau 41 présente un sommaire du commerce intra-régional entre le Soudan du Sud, l'Ouganda, le Rwanda et le Kenya. Le Soudan du Sud est un importateur net ayant une balance commerciale négative avec tous les États membres du Corridor Nord. Cette situation a été aggravée par l'instabilité politique qui prévaut souvent dans le pays, ce qui empêche les autres États membres du Corridor Nord d'entreprendre ouvertement, des échanges commerciaux avec le pays. La suppression des barrières non tarifaires et l'amélioration de la compétitivité, ainsi que la stabilité politique, devraient stimuler la croissance et le développement.

Tableau 41: Résumé des exportations et des importations formelles du Soudan du Sud (en USD)

Exportations	Kenya	Rwanda	Ouganda
Jan -17	33.830	-	252.891
Févr -17	2.829	-	311.209
Mar -17	4.213	-	1.761.286
Avr -17	465	-	559.440
Mai -17	61.648	-	498.778
Juin -17	16.095	-	373.331
Juil -17	9.634	-	246.919
Août -17	10.732	-	296.800
TOTAL	139.446	-	4.300.654
Importations	Kenya	Rwanda	Ouganda
Jan -17	16.180.674	40.898	27.369.894
Févr -17	11.527.183	54.746	30.465.836
Mar -17	17.497.329	266.924	34.495.065
Avr -17	14.608.953	33.980	35.012.055
Mai -17	13.242.439	39.905	27.250.615
Juin -17	19.552.556	61.355	19.882.897
Juil -17	16.844.930	20.43	20.379.674
Août -17	7.172.253	61.369	36.260.916
TOTAL	116.626.319	579.620	231.116.953
Balance of Trade	(116.486.873)	(579.620)	(226.816.298)

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

L'Ouganda exporte principalement des produits agricoles tandis que d'autres produits incluent l'or, les réexportations du pétrole, le poisson, les métaux, l'électricité, les produits plastiques, le ciment, etc. En moyenne, le montant total des exportations mensuelles a augmenté de 63% en passant de 37.602.604 dollars à 102.861.332 dollars durant la période de janvier à juillet 2017. Les importations de la région ont diminué en passant d'une moyenne de 79.686.729 dollars à 41.612.127 dollars par mois, ce qui représente une baisse de 48% au cours de la même période.

Le tableau 43 ci-dessous présente un sommaire des volumes commerciaux intra-régionaux formels entre l'Ouganda et les autres États membres du Corridor Nord.

Tableau 42: Commerce formel intra régional de l'Ouganda (Dollars)

EXPORTATIONS vers (Dollars):					
Exportations	Burundi	R.D.C	Kenya	Rwanda	Soudan du Sud
Jan	3.106.528	12.793.837	18.912.115	14.716.932	27.369.894
Févr	3.692.914	13.698.013	15.725.524	13.042.965	30.465.836
Mar	5.563.468	18.259.263	17.306.517	15.878.063	34.495.065
Avr	3.883.242	16.826.806	14.000.490	11.709.067	35.012.055
Mai	3.420.275	17.892.938	109.834.169	13.090.158	27.250.615
Juin	5.317.694	16.093.460	53.340.341	13.405.571	19.882.897
Juil	3.935.795	14.491.955	58.379.246	10.636.506	20.379.674
Août	3.686.878	14.372.532	39.093.087	15.667.353	36.260.916
TOTAL	32.606.793	124.428.805	326.591.489	108.146.615	231.116.953
IMPORTATIONS en provenance de (USD):					
Importations	Burundi	R.D.C	Kenya	Rwanda	Soudan du Sud
Jan	46.055	206.184,69	38.430.115	919.682	252.891
Févr	34.022	493.238,73	45.319.560	690.699	311.209
Mar	56.306	614.272,02	47.346.097	837.836	1.761.286
Avr	16.524	381.982,1	36.560.785	364.380	559.440
Mai	17.497	428.141,22	41.955.212	426.674	498.778
Juin	90.442	340.342,5	34.641.927	454.723	373.331
Juil	137.558	382.510,01	46.624.989	579.152	246.919
Août	93.590	539.097,42	28.852.336	714.431	296.800
TOTAL	491.995	3.385.769	319.731.022	4.987.577	4.300.654

Source: Bureau Ougandais de Statistique, UBOS, Septembre 2017

COMMERCE INFORMEL DE L'OUGANDA

Les exportations de l'Ouganda vont plus vers la région du Corridor Nord, avec une quantité importante attribuée au commerce informel. De janvier à juillet 2017, les exportations informelles vers la région du Corridor Nord représentaient environ 27,85% du total des exportations. Les produits d'exportation transfrontaliers informels comprennent les animaux et les produits agricoles, les vêtements, les chaussures, les sandales, le bois, l'alcool / spiritueux, le sel, les pièces de motos, les matières textiles, les pièces de bicyclettes, l'huile de cuisson, le ciment, le parfum, les engrais, etc. La plupart des exportations informelles transfrontalières sont destinées à R.D.C qui a enregistré un total de 148.060.415 \$ US de janvier à juillet 2017, ce qui donne une moyenne d'environ 21.151.488 \$ US par mois. Le Kenya reste la principale source d'importation informelle transfrontalière, avec une moyenne d'environ 2.575.473 \$ US par mois.

Tableau 43: Commerce informel en Ouganda (en USD)

Exportations en destination de				
Exportations	R.D.C	Kenya	Rwanda	Soudan du Sud
Jan	21.453.684	8.748.700	2.962.280	4.502.146
Févr	17.998.797	7.762.805	3.267.403	4.300.542
Mar	18.880.139	14.632.916	2.035.879	3.475.150
Avr	19.732.932	19.874.481	1.640.130	3.075.584
Mai	21.334.202	15.071.140	2.314.291	2.936.525
Juin	23.586.505	10.267.799	2.337.420	2.797.465
Juil	25.074.155	8.003.709	2.562.052	4.835.307
TOTAL	148.060.415	84.361.549	17.119.454	25.922.719
Importations en Provenance de				
Importations	R.D.C	Kenya	Rwanda	Soudan du Sud
Jan	2.880.119	2.127.665	299.881	211.004
Févr	2.055.215	2.635.020	376.102	134.726
Mar	2.468.834	2.391.893	501.535	222.529
Avr	2.087.920	2.573.818	190.348	210.514
Mai	1.964.292	2.607.391	197.134	194.935
Juin	1.840.663	2.640.964	203.920	179.355
Juil	2.385.892	3.051.558	576.553	148.737
TOTAL	15.682.934	18.028.309	2.345.473	1.301.801

Source: Bureau des Statistiques de l'Ouganda, UBOS, 2016 - 2017

Les résultats de cette section révèlent qu'il y a beaucoup d'échanges commerciaux entre les États membres du Corridor Nord. Malheureusement, ces pays traitent des produits presque similaires avec quelques métaux exportés. Les marchandises transfrontalières informelles sont principalement les produits agricoles et les animaux primaires. L'expansion du Corridor Nord ainsi que la réduction des coûts de transport transfrontaliers peuvent contribuer à améliorer les volumes des échanges et ainsi stimuler le développement dans la région.



SECTION SEPT:

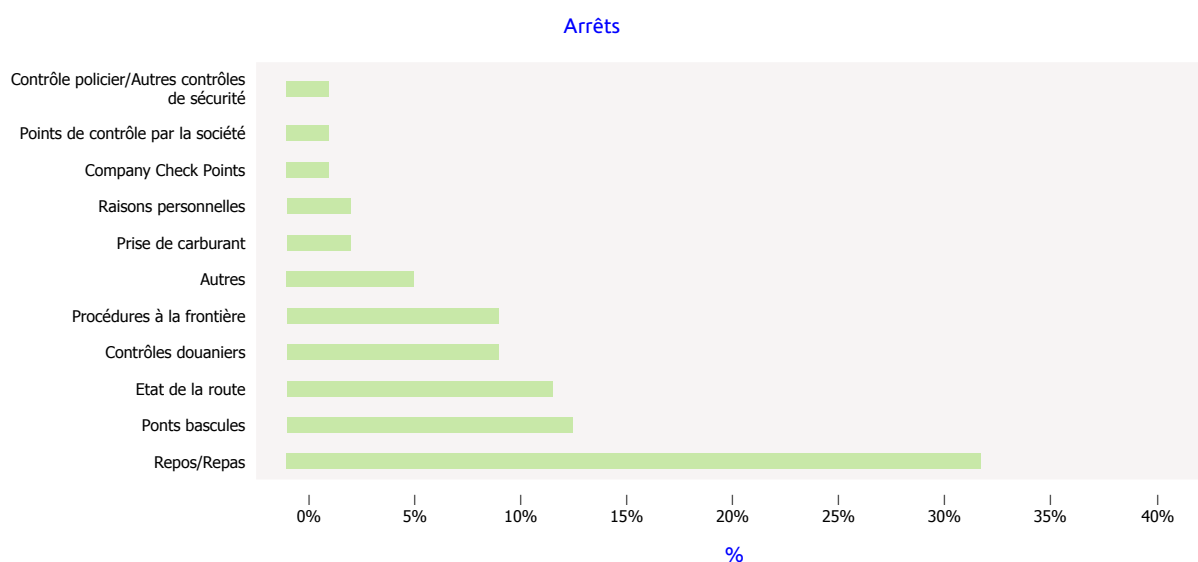
RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE GPS ET DE L'ENQUÊTE ROUTIERE

Le secrétariat de l'ACTTCN mène des enquêtes sur le transport routier pour recueillir auprès des transporteurs et camionneurs des informations sur les opérations et l'efficacité des itinéraires de transit. Auparavant, les données étaient collectées à l'aide des questionnaires sur papier qui étaient administrés par le superviseur de terrain du Corridor Nord. Les questions se rapportent à l'origine et à la destination des marchandises, à l'immatriculation et au type de véhicule, au type de marchandises, à la durée et aux raisons des arrêts. En outre, les appareils GPS sont fournis aux camionneurs avant de commencer leur voyage de Mombasa vers diverses destinations et sont récupérés au retour. Le système a connu divers problèmes, y compris la perte des données. Le Secrétariat a ainsi initié l'utilisation des téléphones mobiles pour déterminer les points d'arrêt et leurs raisons. Vingt trois chauffeurs ont participé au programme pilote et ont effectué un total de 102 voyages aller-retour, c'est-à-dire de Mombasa vers d'autres destinations et vice versa.

7.1 Arrêts le long du corridor Nord

Les arrêts le long du corridor sont des causes majeures d'inefficacité. Les arrêts et autres retards entraînent des coûts administratifs et opérationnels élevés pour le transport des marchandises et constituent un obstacle au commerce dans la région. On distingue plusieurs raisons pour les arrêts. La figure ci-dessous donne une synthèse des raisons d'arrêt le long du corridor. Sur un total de 841 arrêts, 34% étaient pour le repos ou les repas, suivis de 14% pour les ponts-basculés et 10% en raison de l'état de la route. Les contrôles policiers, les pannes des véhicules et les points de contrôle de l'entreprise ont contribué aux arrêts les moins fréquents à hauteur de 2% chacun.

Figure 33: Prévalence des arrêts



Source: Enquête pilote de l'ACTTCN par téléphonie mobile, 2017

Certaines d'autres raisons pour les arrêts étaient, pour la plupart du temps, la vérification du véhicule par le chauffeur, le lavage, la vérification de la performance de l'embrayage, la vérification des pneus, le pompage du carburant du réservoir de réserve vers le réservoir principal et le serrage de la cargaison.

7.2 Durée des arrêts

Table 44: Durée des arrêts

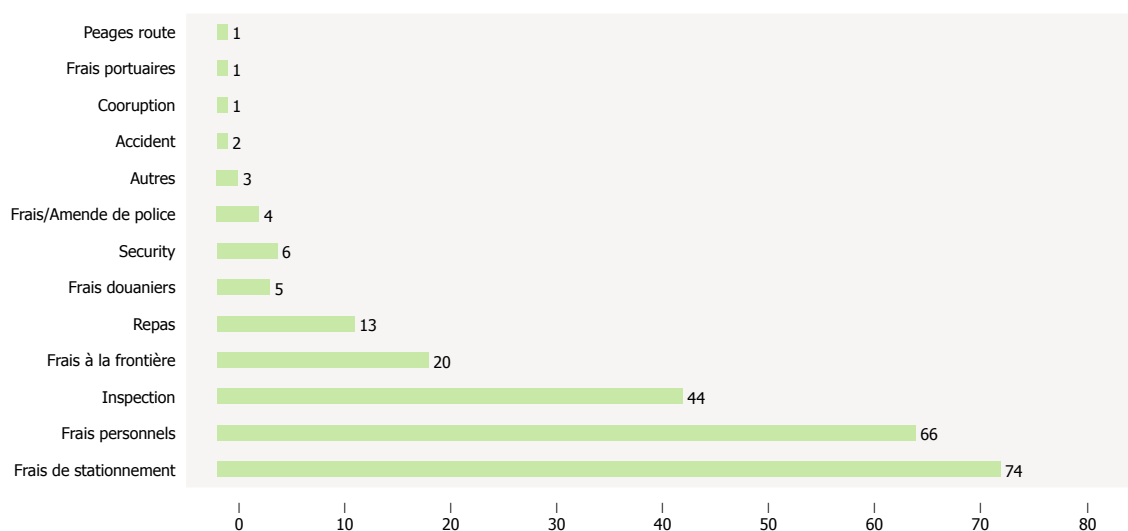
Raison des arrêts	Durée moyenne (hrs.)	Durée minimale (Heures)	Durée maximale
(Heures)	6	0.22	124.97
Procédures au poste frontière	6	0.22	124.97
Contrôles douaniers	1.78	0.02	129
Autres	1.79	0.2	116.55
Raisons personnelles	0.82	0.03	73.12
Contrôles policiers/autres contrôles de sécurité	0.29	0.07	2
Repos/Repas	6.23	0.12	177.8
Etat de la route	0.32	0.05	24
Panne du véhicule	5.13	0.45	80.03
Pont bascule	0.3	0.02	120.77

Le repos et les repas prennent la majorité du temps pour les arrêts avec une moyenne de 6,23 heures. Ceci est suivi par les procédures au poste frontière pour 6 heures et les pannes de véhicule pour 5,13 heures. Ces multiples arrêts se traduisent par une inefficacité suite aux retards qui entrent dans le coût des échanges. Le secrétariat du Corridor Nord, en collaboration avec les États membres, s'est engagé dans la mise en place des aires d'arrêt et de repos ayant des équipements et des centres de bien-être. Cela réduira, in fine, les retards causés par des arrêts inutiles le long du corridor.

7.3 Paiements de frais le long du Corridor

Sur les 841 arrêts effectués, 237 impliquaient une forme de paiement. La figure ci-dessous donne des exemples de paiements effectués le long du corridor. Les frais de stationnement constituent la plus grande composante des paiements. La plus grande partie du stationnement (19%) a été effectuée à la frontière de Malaba. Les frais de stationnement varient entre 2,75 dollars et 5,5 dollars à la frontière de Malaba.

Figure 34: Nombre d'arrêts par rapport au paiement de frais



Les agences oeuvrant à la frontière devraient afficher les frais facturés à leurs bureaux ou tableaux d'affichage ainsi que les exigences ou documents respectifs qui doivent être remplis.

Ces agences devraient envisager de mettre en place un mécanisme de paiement des frais qu'elles perçoivent notamment en utilisant le mécanisme de paiement par « mobile money » avec les numéros via lequel le règlement des factures est effectué. Cela faciliterait le règlement des frais par le public à ces agences 24/7, en particulier lorsque les banques sont fermées.

7.4 Suivi des Postes Frontières à Arrêt Unique (PFAU)

En 2016, la Communauté Est Africaine a promulgué la loi sur les Postes Frontaliers à Arrêt Unique. L'objectif de la loi est de prévoir l'établissement et la mise en œuvre des Postes Frontaliers à Arrêt Unique dans la communauté afin de faciliter les échanges commerciaux grâce au mouvement efficace des biens et des personnes.

Pour simplifier et accélérer les contrôles aux frontières, les États partenaires sont tenus de mettre en œuvre un dispositif unique de procédures à la frontière par l'établissement et l'identification des zones de contrôle à leurs postes frontières respectifs. Ces zones de contrôle sont censées être disposées de sorte que, pour chaque direction de voyage, les contrôles aux frontières soient effectués dans l'Etat d'arrivée afin de réduire le nombre d'arrêts en combinant les activités de contrôle à la frontière dans un seul endroit.

Le secrétariat assure actuellement le suivi de la mise en place des Postes Frontaliers à Arrêt Unique et de leur performance. Ces PFAU sont : Busia, Malaba, Nemba/Gqsenyi, Ruhwa, Akanyaru Haut/Kanyaru Haut, Mirama Hills/Kagitumba, Katuna/Gatuna, Elegu/Nimule, Rubavu/Goma.

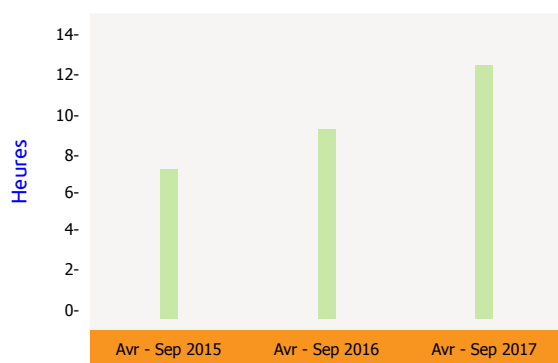
La plupart des PFAU ne sont pas entièrement développés tandis que les autres sont en cours de construction. Busia, Malaba, Nemba/Gasenyi, Mirama Hills fonctionnent. Elegu/Nimule, Katuna/Gatuna et Rubavu/Goma sont en cours de construction. En août, le Secrétariat s'est rendu au PFAU de Malaba et aux postes frontaliers d'Elegu/ Nimule pour renforcer les Comités Conjointes aux Frontières.

La séquence des événements peut différer d'un poste frontalier à l'autre mais la procédure générale est la suivante:

1. Le chauffeur remet les documents à l'agent en douane.
2. L'agent en douane soumet la déclaration à la douane avec les pièces justificatives.
3. Processus de déclaration en douane, avec mention de l'heure de début et de l'heure de fin).
4. Contrôles supplémentaires par la douane et autres agences aux frontières avec mention de l'heure de début et de l'heure de fin).
5. Libération du camion par la douane une fois toutes les formalités terminées.

La figure ci-dessous donne le temps de passage de la frontière à Malaba. Le temps de passage est donné par le Total du Temps pris à la Frontière, à savoir la somme du temps à la file d'attente, du processus de sortie et du processus d'entrée.

Figure 35 : Temps moyen de passage à la frontière



Source: Compilation de l'Observatoire de Transport à partir des enquêtes GPS et par téléphonie mobile

Le temps de passage de la frontière à Malaba a augmenté au cours de la période. Le temps de passage comprend le temps consacré à la file d'attente et le stationnement au poste de douane. D'après l'enquête pilote par téléphonie mobile, les délais moyens à la frontière étaient de 12,5 heures.

La performance de la frontière peut être affectée par la différence des heures d'ouverture des bureaux de douane. Les pannes persistantes du réseau à chaque côté de la frontière ainsi que les défis d'infrastructure ont un impact significatif sur la performance des postes frontaliers. Les coupures fréquentes des câbles de la fibre optique et les problèmes de réseau rencontrés dans les gares frontalières entravent le flux et l'évacuation rapide du

trafic. En outre, il est nécessaire d'avoir un terminal où les agents en douane peuvent faire leurs déclarations en cas de panne des réseaux informatiques.

Les autorités en charge des routes en Ouganda devraient donner la priorité à la construction du tronçon de route reliant le nouveau pont à Malaba. Une fois terminé, il sera plus facile de rétablir convenablement le câble de la fibre optique.

Il est aussi recommandé de construire un abri au PFAU de Malaba du côté-Ougandais où les agents reçoivent et vérifient les camions à leur arrivée en provenance du Kenya afin de leur permettre de continuer leur travail même en cas de pluie.

Le Kenya devrait élargir la route et établir des voies multiples avant l'arrivée au PFA de Malaba pour la réception des camions avec au moins une voie express pour le cargo dédouané à l'avance.

Le Kenya devrait discuter avec le secteur privé et le gouvernement local de Busia pour développer une aire d'arrêt et de repos à Malaba afin de désengorger les routes et offrir des conditions de stationnement sécurisé pour les camionneurs.

Il y a enfin la nécessité d'accélérer la mise en œuvre du pont bascule pour le pesage dynamique routier et à grande vitesse à au moins 8 km du PFAU de Malaba.



SECTION HUIT:

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans le cadre de la réalisation de sa mission, le Secrétariat du Corridor Nord jouera le rôle d'assurer la mise en place des infrastructures et la prestation des services de transport élargis et modernisés, ainsi que l'amélioration de la sécurité dans tous les modes de transport, l'objectif étant d'avoir un système de transport fiable et sécurisé. Certaines des activités prévues pour atteindre cet objectif sur le réseau routier comprennent le respect volontaire des limites de la charge de véhicules par tous les États membres, le renforcement du fonctionnement des autorités chargées de la sécurité des transports dans les États membres, le développement du système de gestion de l'information sur la sûreté et la sécurité dans tous les modes de transport. Le secrétariat préconise également la mise en place des lieux de stationnement équipés des centres de bien-être.

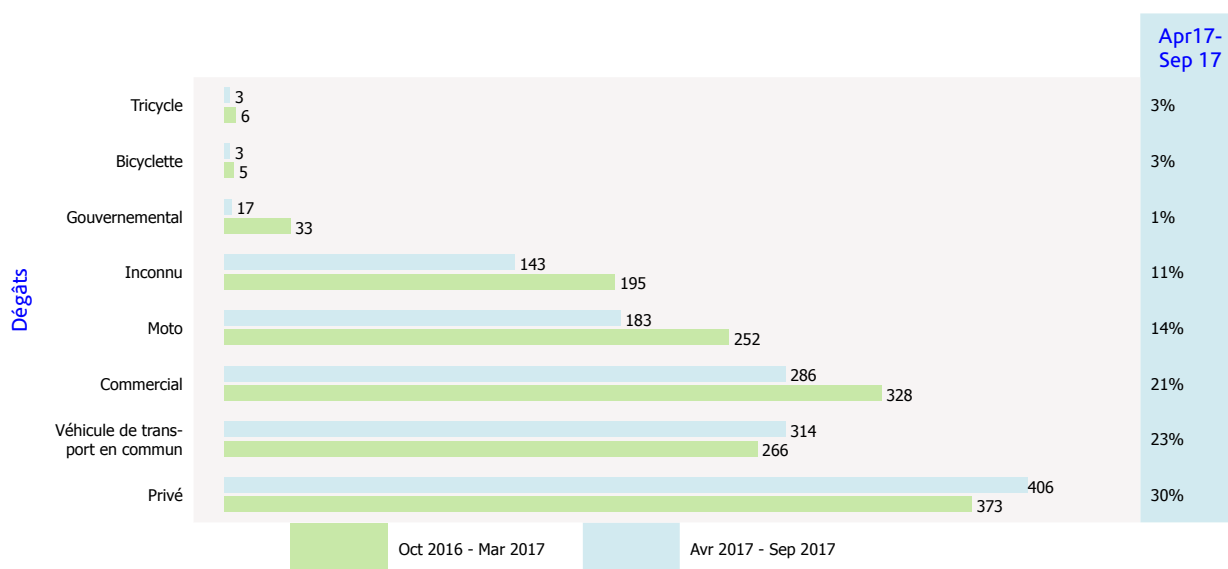
Les accidents de la route ont des effets négatifs sur le développement économique de la région du Corridor Nord. Ceux-ci entraînent la perte de vies et des biens qui auraient plutôt contribué à la croissance du PIB des différents pays membres du Corridor Nord. Les autres effets secondaires comprennent les dépenses sur les victimes dans les hôpitaux et les pertes encourues par les entreprises de transport. La figure ci-dessous montre les décès enregistrés le long du Corridor Nord, au Kenya.

8.1 Accidents mortels selon le type de véhicule

La figure 36 montre la répartition des décès en fonction du type de véhicules dans la région du Corridor Nord. Entre avril et septembre 2017, la plupart des décès ont été attribués aux accidents causés par les véhicules privés (30%), suivis par les véhicules de l'Etat (23%) et les véhicules industriels (21%).

En comparant la période d'octobre 2016 à mars 2017 et la période d'avril à septembre 2017, le nombre de victimes des véhicules industriels a diminué en passant de 328 à 286, soit une moyenne de 48 décès par mois. Les accidents de moto ont diminué, passant de 282 à 183 au cours de la période.

Figure 36: Répartition des accidents mortels selon le type de véhicule



Source: Autorité National pour la Sécurité des Transports, NTSA

Le Tableau 45 montre la fréquence des accidents mortels sur différents tronçons du Corridor Nord au Kenya. 59,6% de tous les accidents répétés se sont produits sur les points suivants: Mombasa-Nairobi a eu la fréquence la plus élevée avec la plupart des accidents répétés se produisant, de façon répétitive, à Kambu, dans les environs de Mlolongo, autour de Lukenya, au voisinage de l'aéroport, dans le secteur du pont 39, dans les environs de Ndara, et près du « Standard Group », « Small World », Kenani, Zone Everest, Zone Maanzoni, Près de la zone « Green Park », Zone Vista, Zone « Green Park », la localité d'Emali, le Lycée Saint-Esprit, la « Konza City », Près du carrefour de Kiima, Près de « River Side Hotel », le carrefour « Kima » et la zone « Kyulu ». La plupart des accidents près de Gilgil et Nakuru se sont produits dans la région de Soysambu, à proximité de la voie ferrée, dans la région de Kikopey, à Mbaruk, près de la Présidence, Kikopey, au couloir d'escalade près de l'hôpital St. Marie. La plupart des accidents (20) sont survenus à Soysambu.

Tableau 45: Accidents mortels sur le Corridor Nord - Octobre 2016 - Mars 2017

ROUTES/TRONÇONS	ACCIDENTS MORTELS
Mombasa – Nairobi	129
Gilgil – Nakuru	29
Nakuru – Eldoret	19
Nairobi – Naivasha	18
Mombasa Road	16
Waiyaki Way	18
Nakuru – Nairobi	15
Bungoma – Malaba	6
Eldoret – Malaba	6
Eldoret – Nakuru	5
Uhuru Highway	3
Eldoret – Webuye	2
Gilgil – Naivasha	2

Source: NTSA

Certaines des causes de la plupart des accidents ne sont pas identifiées, mais certains accidents sont causés par la perte de maîtrise du véhicule, le dépassement aux points dangereux tels que les virages, les collines, le non-respect du sens de la circulation, l'erreur d'appréciation de la netteté de la route et le mauvais jugement, comme cela est indiqué dans le tableau ci-dessous. L'information fournie par NTSA montre qu'il y a plusieurs facteurs qui causent les accidents de roulage. En outre, la plupart des accidents se produisent entre 1700H et 2000H en raison de la mauvaise visibilité et de l'heure de pointe, en particulier dans les villes.

Tableau 46: Causes des accidents au Kenya le long du Corridor Nord

Cause	Pourcentage
Cause non identifiée	20%
Perte de maîtrise	18%
Dépassement maladroit	13%
Non-respect du côté et du sens de circulation	7%
Erreur d'appréciation	6%
Excès de vitesse	6%
Marcher ou se tenir au milieu de la route	4%
Traverser la route sans vision globale de la route	4%
Erreur de jugement	3%
Déviations de trajectoire	2%
Crévaillon de pneu	2%
Autres erreurs apparentes de jugement	2%

Source: NTSA

Le tableau 47 ci-dessous dresse l'état de la sécurité routière selon le rapport annuel de performance du Ministère du transport et des travaux publics en Ouganda.

Tableau 47: Accidents de la route en Ouganda

Description	Juin 2012	Juin 2013	Juin 2014	Juin 2015	Juin 2016	Juin 2017
Total d'accidents mortels (Décès sur la route)	3.343	3.124	2.937	2.845	3.224	3.503
Accidents mortels pour 10.000 véhicules	45	36	30	26	26	26
Total des véhicules immatriculés	739.036	865.823	974.714	1.102.021	1.222.964	1.355.090

Source: Rapport annuel de Performance du Transport

La politique de sécurité routière approuvée en 2014 prévoyait que l'amendement de la loi sur la sécurité routière soit plus punitif pour les contrevenants au code routier. Malheureusement, le nombre d'accidents mortels est resté inchangé et a même augmenté de 2014 à la date du rapport.



SECTION NEUF:

PROGRAMME DE TRANSPORT ECOLOGIQUE

L'ACTTCN est déterminée à aborder les dimensions sociales et économiques dans la chaîne logistique du transport, y compris les questions de santé environnementale et sociale. Le Comité exécutif de l'ACTTCN, lors de sa 42e Réunion, a adopté le programme de transport écologique des marchandises le long du Corridor Nord. Le programme est une application de l'article (3d) de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord qui vise à assurer la durabilité environnementale.

Le programme de transport écologique du Corridor Nord a été conçu pour résoudre les problèmes environnementaux liés à la logistique de transport. Ceci est conforme aux initiatives mondiales et continentales telles que l'Accord de Paris sur le Climat de 2015, l'Agenda 2063 de l'Union Africaine et l'agenda 2030 des Objectifs pour le Développement Durable (ODD).

Le Corridor Nord a développé le programme de transport écologique dans le but de réduire l'impact environnemental et climatique tout en augmentant la sécurité et l'efficacité. L'objectif ultime consiste à réduire les émissions en: a) sensibilisant aux impacts des polluants et aux stratégies d'atténuation telles que l'amélioration de la qualité du carburant, des véhicules et de l'infrastructure. b) Plaider pour le transfert du trafic vers des systèmes et modes de transport de marchandises plus durables. c) Rationaliser les activités de transport par des actions telles que l'optimisation des voies,

la consolidation des charges et la réduction des parcours à vide. d) Identifier les zones d'action et surmonter les obstacles au renforcement des capacités et à la mobilisation des appuis. e) Améliorer la compréhension scientifique des impacts des polluants climatiques et les stratégies d'atténuation et promouvoir les meilleures pratiques et mettre en avant les efforts productifs.

Il convient de noter que la plupart des États membres du Corridor Nord ont récemment adopté des carburants à faible teneur en soufre (normes de 50 pm pour le diesel). Les États membres ont également adopté le programme avec la République d'Ouganda qui est actuellement en processus de révision de sa politique et stratégie nationales de transport pour intégrer la logistique écologique. L'objectif est d'améliorer l'efficacité et la sécurité du transport en vue de faciliter le développement économique et social, à travers la création et le maintien d'un système de transport intégré et durable.

Le secrétariat du Corridor Nord, dans le cadre du programme de transport écologique, avec le soutien du PNUE et en partenariat avec KPA et KMA, a entrepris une évaluation de l'état des émissions au Port de Mombasa. L'objectif principal de l'évaluation était de quantifier les émissions provenant des opérations au Port de Mombasa comme situation de départ vers l'atténuation et ainsi proposer un Plan d'Action visant à réduire les émissions des particules et du carbone en provenance du Port. La collecte des données et les réunions avec les principales parties prenantes ont eu lieu entre avril et juin 2017.

9.1 Émissions au port

L'évaluation de l'état de départ des émissions a porté sur l'estimation de l'ampleur des émissions provenant de diverses sources, liées aux émissions au Port.

Les polluants dus à la combustion du carburant, tels que le dioxyde de soufre (SO₂), les particules et les oxydes d'azote (NOX), ont été étudiés.

Le total des émissions du Port a été estimé à partir des facteurs d'émission provenant des sources telles que les émissions de navires en manœuvre, les émissions par les navires au Port et au mouillage, les émissions par les équipements au Port de Mombasa, les véhicules et camions accédant au Port de Mombasa, les locomotives ferroviaires accédant au Port de Mombasa et utilisation de l'électricité au Port de Mombasa.

Tableau 48: Résumé des émissions au port par source

Source	CO ₂ (Kg)	NO _x	PM _{2,5}
Chemin de fer	288.262	4.380	118
Utilisation de l'électricité	7,876,095		--
Bateau remorqueur et amarrage	400.205	8.474	--
Equipements lourds	12.402.730	44.258	--
Camions	4.178.958	14.904	--
Véhicules du personnel	4.230.000	--	--
Bus de navette	117.500	--	--
Emissions au Port et au mouillage	479.302.320	9.544.920	328.865
Emissions des Manoeuvres	43.396.080	774.360	107.221

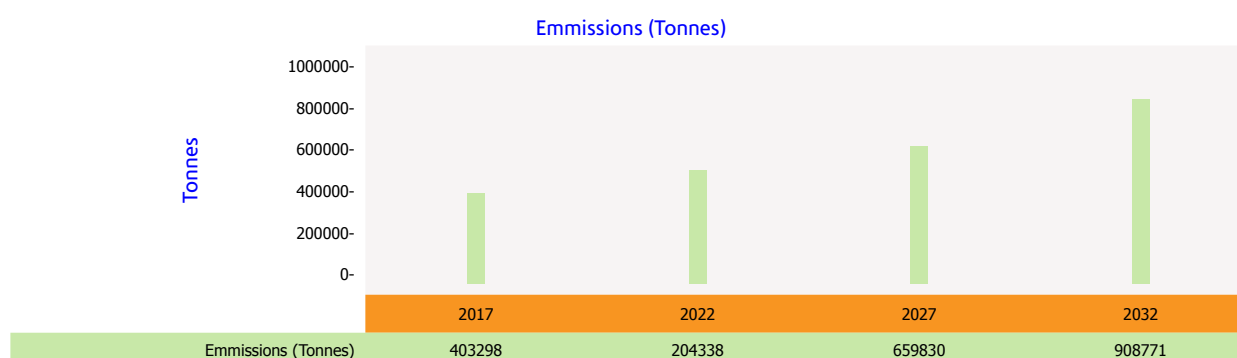
Source : Enquête de l'ACTTCN pour l'état de base sur les Emissions au port de Mombasa, 2017

D'après les résultats, les navires sur l'océan représentent environ 94,7% (522.698.400) des émissions de CO₂ pendant l'ancrage et la manœuvre au Port de Mombasa. Les machines lourdes et l'électricité représentent respectivement 2,2% (12.402.730) et 0,1% (7.876 tonnes).

Environ 0,8% des émissions de CO₂ au Port proviennent des camions et des véhicules de liaison. La plupart des camions qui accèdent au port sont des camions neufs ayant de bonnes spécifications pour le contrôle des émissions.

Le chemin de fer représente environ 0,05% (288.262 kg) de l'équivalent de CO₂ au Port de Mombasa. Le faible pourcentage peut être attribué au faible rapport des marchandises transportées par chemin de fer à partir du Port de Mombasa.

Figure 37: Projections des émissions pour le Port de Mombasa



Source: Rapport de base sur les Emissions au port de Mombasa, 2017

Il est prévisible que les émissions vont augmenter de 125% d'ici 2032 en cas de maintien du statu quo. La plupart des émissions de gaz à effet de serre proviennent des navires en escale au Port de Mombasa. Les mesures d'atténuation devraient donc être principalement axées sur les émissions des navires afin d'inverser la tendance. L'une des interventions critiques consisterait, pour le pays, à ratifier les réglementations de l'Annexe VI de la Convention de MARPOL pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique par des navires. Cela serait suivi par l'élaboration de la réglementation et la collaboration avec l'OIM pour la désignation des zones exemptes d'émissions.



SECTION DIX:

RÉSUMÉ DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

10.1 Résumé

A partir d'un certain nombre d'indicateurs, le rapport a établi plusieurs améliorations et changements en 2017. Tout d'abord, il a été noté que le Port de Mombasa a manutentionné plus de marchandises en 2017 (de janvier à septembre), reflétant une croissance de 13% (1.442.829) du volume total par rapport à 2016. En plus, l'avènement du chemin de fer à écartement standard a impulsé le réseau du transport le long du Corridor Nord, même s'il n'en est qu'à sa première phase de Mombasa à Nairobi.

Une comparaison a été faite entre la performance des résultats obtenus à Mombasa et au Port de Dar-es-Salaam. Le temps de séjour au port de Mombasa se situe en moyenne entre 2,9 et 4,5 jours entre janvier et septembre, ce qui est une meilleure performance par rapport à la moyenne mondiale qui se situe entre 4 à 5 jours.

Le Port de Mombasa fonctionne mieux que celui de Dar-es-Salaam en termes de temps de séjour au Port. En août 2017, le Port de Mombasa a enregistré une moyenne de 4,5 jours alors que le Port de Dar-es-Salaam a enregistré 8,9 jours.

Les frais de transport routier sont encore élevés car étant d'environ de 2,23 dollars par Km pour les marchandises conteneurisées entre Mombasa et Kigali. Les frais de Mombasa à Kampala s'élevaient à 1,79 dollars par conteneur et par kilomètre tandis que Mombasa à Bujumbura a enregistré 3,07 dollars par conteneur et par kilomètre. En outre, différents pays facturent des frais de transport différents même si des tarifs communs sont établis. Les tarifs de transport en provenance de Bujumbura sont facturés par tonne avec des taux allant de 0,07 dollars à 0,15 dollars par tonne et par kilomètre. Le tableau ci-dessous donne le sommaire des coûts par ordre de grandeur décroissant.

Tableau 49: Résumé des tarifs de transport

En provenance de	Vers	Distance(Km)	Moyenne du coût par KM/ Conteneur
Kigali	Bujumbura	275	6,55
Kigali	Juba	1.166	6,43
Kigali	Goma	156	6,41
Juba	Goma	1322	5,3
Kampala	Goma	669	5,23
Juba	Nairobi	1145	4,37
Juba	Kampala	653	3,83
Kampala	Bujumbura	788	3,81
Juba	Kigali	1.166	3,43
Juba	Mombasa	1.662	3,31
Mombasa	Goma	1840	3,13
Kigali	Kampala	513	3,12
Juba	Bujumbura	1441	3,12
Kampala	Kigali	513	3,12
Mombasa	Bujumbura	1.957	3,07
Kampala	Juba	653	3,06
Mombasa	Juba	1.662	3,01
Nairobi	Kampala	688	2,62
Nairobi	Kigali	1.201	2,5
Mombasa	Kigali	1.682	2,23
Mombasa	Kampala	1.170	1,79
Kigali	Mombasa	1.682	1,78
Goma	Kampala	669	1,67
Kigali	Nairobi	1.201	1,67
Mombasa	Nairobi	481	1,62
Kampala	Nairobi	688	1,31
Goma	Nairobi	1.357	1,24
Nairobi	Mombasa	481	1,01
Goma	Mombasa	1.840	0,99
Kampala	Mombasa	1.169	0,77

Les mesures mises en œuvre au Port de Mombasa ont permis d'améliorer le temps de rotation des navires. Au cours de l'année, il y a eu trois mois où le Port a pu atteindre l'objectif de 72 heures (3 jours). Cependant, il a été noté que plusieurs facteurs affectant

le temps de rotation au Port, y compris le transport des marchandises le long du Corridor Nord. La mauvaise infrastructure, les retards aux ponts bascules et le non-respect des limites de charge par les chauffeurs et les sociétés de transport ont nui à la productivité et à l'efficacité le long du Corridor Nord. Les pays desservis par le Corridor Nord se sont engagés à améliorer les nœuds qui s'y connectent afin d'améliorer les tarifs auquel de transport. Le Kenya, par exemple, a continué à étendre les nœuds tels que la route de Kisumu-Busia et la route de Namanga. La route Voi-Taveta vers la Tanzanie est également en bon état et offre une voie alternative plus courte vers Bujumbura pour le cargo en provenance de Mombasa.

Malgré les nombreux défis rencontrés par les transporteurs le long du Corridor Nord, le commerce intra-régional a continué de croître avec le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et la RDC qui affichent une croissance positive de leur PIB. Les tendances indiquent que le volume des échanges commerciaux entre les pays du Corridor Nord a augmenté entre janvier et septembre 2017.

Les indicateurs sur le temps de transit et les retards ont été longuement présentés, étant donné que les retards le long du corridor constituent l'un des facteurs contributeurs aux coûts logistiques élevés. Par exemple, l'inefficacité des points de passage frontalier est un problème crucial pour ce corridor. Les délais à la frontière de Malaba se sont élevés à 6 heures pour les processus de dédouanement. Les temps de transit ont considérablement diminué pour toutes les destinations, Mombasa-Malaba enregistrant une moyenne de 3,7 jours contre un objectif de 5 jours. La figure ci-dessous donne le sommaire du temps de transit tel qu'extrait du système électronique régional de suivi des marchandises.

Tableau 50: Résumé du temps de transit

Itinéraire	Distance(en km)	Durée moyenne
(en jours)	947	3.5
Mombasa-Busia	947	3,5
Mombasa - Kampala via Malaba	1.170	4,5
Mombasa-Elegu via Busia & Kampala	1.471	4,4
Mombasa-Elegu via Malaba & Kamdini	1.430	4,1
Mombasa-Kampala via Busia	1.145	4,1
Mombasa-Kampala via Malaba	1.169	4,3
Mombasa-Malaba	933	3,7
Mombasa -Kigali	1.682	7,3
*Mombasa-Juba	1.662	10,4
*Mombasa -Goma	1.838	6,24

Le Programme de transport écologique, qui visait à améliorer les conditions environnementales, constitue une nouvelle initiative de l'ACTTCN. La pollution commence au Port de Mombasa et se prolonge le long du Corridor avec les camions utilisés pour le transport des marchandises. Le programme de transport écologique prévoit des mesures visant à réduire les émissions le long du Corridor Nord.

10.2 Recommendations

Le Secrétariat a été mandaté par les États membres pour superviser la mise en œuvre de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord, la transformation du Corridor Nord en un Corridor de Développement Economique tout en en faisant un corridor fluide, efficient, intelligent et écologique. L'un des buts de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord consiste à fournir des informations fiables et essentielles pour les décideurs afin d'inspirer la formulation des politiques et la prise des décisions.

Ce rapport a mis en évidence les zones de la chaîne logistique qui nécessitent une amélioration par rapport aux objectifs. Bien entendu les objectifs découlent de la charte de la communauté portuaire de Mombasa, des meilleures pratiques internationales ainsi que des différentes chartes de service des diverses parties prenantes. L'évolution du corridor et l'efficacité des programmes conçus pour remédier aux goulots d'étranglement ont également été revues dans le but d'améliorer l'efficacité des infrastructures de transport dans le Corridor Nord.

Les observations et recommandations suivantes ont été formulées:

10.2.1 Stratégie de concertation entre les parties prenantes

Les agences impliquées dans la prise en charge ou le traitement des marchandises sont encouragées à développer et à mettre en œuvre une stratégie de concertation des parties prenantes. Cela permettra d'identifier le plus tôt possible les problèmes à résoudre et de transmettre la communication aux partenaires de manière appropriée.

10.2.2 Approches d'entretien routier

Un point important consiste à utiliser des approches/stratégies appropriées de maintenance. Il a été noté que l'utilisation des contrats de maintenance basés sur la performance fonctionnait bien au Kenya et que tous les États membres devraient adopter cette stratégie le long du Corridor Nord. De plus, il est recommandé que les routes récemment améliorées soient revêtue d'une nouvelle couche après 6 ans aux fins d'en assurer la longévité.

10.2.3 Modernisation des ponts bascules

Il est recommandé que tous les États membres s'efforcent à faire à ce que tous les ponts bascules puissent peser en mouvement et à grande vitesse de part et d'autre de la route sur les tronçons achalandés et mettre en œuvre des ponts bascules virtuels téléguidés pour prévenir des arrêts inutiles.

10.2.4 Le niveau de sensibilisation aux limites légales de charge

Le niveau de sensibilisation aux limites légales de charge est à améliorer. Les ponts bascules de Mariakani et d'Athi River ont enregistré une augmentation de la conformité

grâce à l'ampleur de la sensibilisation de l'Association des Transport du Kenya et des coopératives de transporteurs à Nairobi. La mise en œuvre de la charte de conformité volontaire au contrôle de la charge de véhicule devrait être accélérée et des campagnes de sensibilisation devraient être menées le long du corridor.

10. 2. 5. Améliorer le transport intermodal

La politique de transport par oléoduc qui a été mise en avant dans le passé a parfois été à l'origine de la baisse de l'évacuation de carburant par ce mode. Conjugé avec des contraintes sur les lignes et à des problèmes d'usage où seuls les grands acteurs se font allouer des quotas, bloquant ainsi les petites sociétés de commercialisation des produits pétroliers, cela a fait que le gros du marché soit pris par les sociétés de transport par camion. Cette situation a posé des problèmes de sécurité et de congestion le long du Corridor Nord.

Les parties prenantes devraient être sensibilisées aux opérations du chemin de fer à écartement standard et aux procédures de manutention et de dédouanement des cargaisons par ce mode de transport pour le transbordement à Nairobi en vue d'appuyer un échange harmonieux de transport intermodal. L'intégration du chemin de fer à écartement standard et de celui à écartement métrique pour assurer un transport et des connexions harmonieuses au-delà de Nairobi. Les wagons plats devraient être inclus dans le parc roulant du chemin de fer à écartement standard aux fins de renforcer le transport intermodal et l'efficacité dans l'utilisation du chemin de fer à écartement standard pour le transport des marchandises et des conteneurs ou camions vides le long du Corridor.

10. 2. 6. Améliorer la sécurité routière

Le Développement d'une stratégie harmonisée de la sécurité routière dans la région - cela devrait également impliquer le développement d'une base de données relative aux accidents de roulage. Il y a nécessité de partager l'expérience entre les agences impliquées dans les questions de sécurité routière. Déployer le programme de formation des chauffeurs et de sensibilisation pour réduire les accidents le long du corridor.

10. 2. 7. Retards à la frontière

Seuls les marchandises traités dans le système du Territoire Douanier Unique traversent les frontières plus rapidement. Les procédures de dédouanement pour d'autres marchandises prennent encore plus de temps. Pour améliorer la réponse rapide face aux défis opérationnels des postes frontaliers, le Secrétariat de l'ACTTCN devrait soutenir les États membres dans la formation des Comités Conjoints aux Frontières où ils n'existent pas.

Il est recommandé d'explorer l'ouverture d'un autre poste frontalier entre l'Ouganda et le Kenya, si possible entre Busia et les rives du lac Victoria afin de maintenir un mouvement fluide des marchandises entre les deux pays. La capacité des postes frontaliers de Malaba

et de Busia, qui manutentionnent les marchandises passant par Kampala commence à se faire dépasser. De plus, les postes frontaliers de Lwakhakha, Suam River et et Amudat ainsi que le réseau routier qui y mène ont besoin d'être amélioré.

La Garantie Régionale pour de Transit Douanier devrait être appliquée sur toutes les marchandises pour lesquelles les droits et taxes n'ont pas encore été payées aux fins de minimiser des déclarations et garanties répétitives pour l'intérêt de la réduction des temps de traversée des frontières, De plus, les Etats membres devraient reconnaître les garanties de transit douanier régionalement constituées par les Agents en douane des autres Etats membres.

10. 2. 8. Stations d'arrêt et de repos

La mise en œuvre accélérée des Stations d'arrêt et de repos équipées des facilités nécessaires minimiserait les multiples arrêts inutiles. Elle permettrait également de remédier à la fatigue des chauffeurs, laquelle est également une cause majeure des accidents rapportés sur le corridor.

10. 2. 9. Émissions au Port

Sur base du rapport sur l'état des émissions au Port de Mombasa, le plan d'action pour les mesures d'atténuation est en cours de mise en œuvre. Les domaines d'actions proposés sont les suivants:

Installation des sources d'énergie électrique aux points d'encrage des navires en vue de leur permettre d'éteindre les moteurs à l'arrêt, e connectés auxdites sources d'énergie.

1. Plaidoyer pour les carburants alternatifs plus propres et qui respectent ou dépassent les exigences de la marge de tolérance fixée par le port pour la maîtrise des émissions.
2. Réglementation de la l vitesse des navires autour du Port de Mombasa pour réduire l'intensité des émissions.
3. Mise en place des incitations ciblant les navires qui répondent aux normes requises.
4. Mise en place d'un système efficace de gestion des données sur les émissions et d'une base de données pour le Port de Mombasa.
5. Plaidoyer pour l'utilisation des carburants alternatifs plus propres pour les machines lourdes utilisées dans les opérations du Port de Mombasa.
6. Passage de l'utilisation excessive des machines fonctionnant au diesel à des machines électriques en vue de réduire les émissions.
7. Dresser un inventaire de toutes les machines de grande puissance pour gros travaux fonctionnant au diesel et envisager de minimiser l'utilisation de la machinerie vieille dans les opérations.

8. Coordination avec les principales parties prenantes et les services concernés en vue d'identifier et d'explorer les projets potentiels de réduction des émissions et de chercher des appuis financiers.
9. Examen de l'état de départ des émissions, identification des activités et des sources spécifiques; et étude des objectifs de réduction des émissions pour le Port de Mombasa.
10. Mise en œuvre de la conduite automobile écologique au Port de Mombasa grâce à une campagne d'efficacité axée sur les habitudes et les opérations de conduite des camions.
11. Réduction des embouteillages par les camions au Port en réduisant les temps de rotation à l'intérieur et aux points d'entrée du Port de Mombasa.
12. Prise des mesures administratives pour réduire le mouvement au ralenti des camions qui accèdent au Port pour l'évacuation des marchandises.
13. Demande à KTA et à d'autres opérateurs de la logistique de la liste des opérateurs des camions figurant dans leur registre des camions qui accèdent au Port de Mombasa pour la mises à jour des données relatives aux émissions.
14. Amélioration de l'infrastructure ferroviaire actuelle pour s'assurer que les dernières technologies et opérations propres sont utilisées au Port de Mombasa.
15. Application de la réglementation pour réduire le mouvement au ralenti des locomotives au Port afin de réduire les émissions inutiles lors de la collecte des marchandises.
16. Migration des moteurs des locomotives vers ceux à technologie de pointe, comme les hybrides dotés des options et capacités électriques.
17. Etablissement d'un programme pour réduire les émissions grâce à l'expéditeur, la logistique et la participation des transporteurs.
18. Élaboration d'une stratégie globale sur la qualité de l'air avec le soutien du public et axée sur les données pour réduire les émissions multisectorielles au Port de Mombasa avec des objectifs de performance clairement définis.
19. Discussion avec la communauté portuaire en vue de constituer une voie formelle de dialogue et d'échange communautaires pour résoudre les problèmes d'émissions au Port de Mombasa.



ANNEXES

ANNEXE I: Questionnaire d'enquête



AUTORITE DE COORDINATION DE TRANSIT ET DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD

ENQUETE ROUTIERE FORMULAIRE DE COLLECTE DES DONNEES PAR GPS (VOYAGES ENTRANT/SORTANT)

CODE	DESTINATION
DATE D'EMISSION	

QU'EST-CE QUE L'ACTTCN?

Le Corridor Nord comprend les infrastructures de transport, les installations et les services en Afrique de l'Est et en Afrique centrale qui sont liés au port maritime de Mombasa. Ce réseau de transport primaire relie le port de Mombasa au Kenya aux pays de la région des Grands Lacs de l'Ouganda, du Rwanda, du Burundi et de la République Démocratique du Congo.

Les cinq pays sont signataires de l'Accord de Transit du Corridor Nord (ATCN), dont l'objectif principal est d'améliorer et de garantir la fluidité du commerce et du trafic dans la région. L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN), dont le Secrétariat est basé à Mombasa au Kenya, a été créée pour superviser la mise en œuvre des dispositions de l'ATCN et protéger les intérêts des États membres et des utilisateurs du corridor.

Les programmes et activités de l'ACTTCN consistent à favoriser les services rentables fournis par des principaux fournisseurs de services de transport à travers des investissements privés, à assurer le suivi des inefficacités le long du Corridor Nord et à fournir des lignes directrices pour les améliorer, à fournir un mécanisme efficace pour l'échange des informations et le suivi de la performance du Corridor, ainsi que le suivi de la mise en œuvre des projets régionaux des transports et du commerce.

A PROPOS DU PROJET D'OBSERVATOIRE DE TRANSPORT

L'Observatoire de Transport de l'ACTTCN vise à établir une méthode pratique de suivi du trafic de transit en utilisant les données informatisées existantes et en effectuant de temps à autre des enquêtes de ce type pour valider les résultats et les indicateurs tirés des données informatisées.

La portée des travaux comprend l'identification des délais totaux des retards pour toutes causes, et les temps de retard ventilés par cause, lieu, date et heure de la journée, pour définir les paramètres et les rapports permettant de saisir la direction du voyage, la «nationalité» du véhicule et le type de cargaison, et de mettre en place une base de données pour analyser et diffuser cette information.

QUELS SONT LES OBJECTIFS DE L'ENQUÊTE ROUTIÈRE?

L'objectif est de collecter suffisamment de données et d'informations pour identifier les causes de retard du trafic de transit sur le Corridor Nord et pour comprendre les coûts associés. Cela permettra à l'ACTTCN d'élaborer des indicateurs pour faire le suivi de la performance du Corridor et d'analyser les effets de la mise en œuvre de diverses politiques des États membres de l'ACTTCN en vue de fournir des orientations et des recommandations pour l'améliorer.

I. RENSEIGNEMENTS SUR LE CHAUFFEUR (Non obligatoire)

1. Informations sur le chauffeur. Age.

II. INFORMATIONS SUR LE VEHICULE

1. Numéro d'immatriculation du véhicule (*Tracteur*)

2. Numéro d'immatriculation du véhicule (*Remorque(s) end*)

5. Pays d'immatriculation:

6. Type de véhicule (*cocher celui qui convient*):

Camion-remorque Semi- remorque Camion rigide

7. Marque du véhicule:

8. Modèle du véhicule:

9. Nombre d'essieux du véhicule (*cocher celui qui convient*):

2 essieux 3 essieux 4 essieux 5 essieux 6 essieux 7 essieux

III. INFORMATION SUR LES CHARGEMENTS DES CARGAISONS

LIEU DE CHARGEMENT

1. Autorisation de chargement reçue en date du (*dd/mm/yyyy*) Heure (*hh:mm*).

2. Date de chargement (*dd/mm/yyyy*) heure (*hh:mm*).

IV. INFORMATIONS SUR LES CARGAISONS

1. Forme de cargaison (*cocher celui qui convient*)

Containerisée En vrac Citerne

2. Poids des marchandises transportées

3. Nombre de conteneurs

4. Types de marchandises transportées (*cocher celui qui convient dans le tableau ci-dessous*):

<input type="checkbox"/> Thé	<input type="checkbox"/> Cigarettes
<input type="checkbox"/> Café	<input type="checkbox"/> Vêtements déjà portés
<input type="checkbox"/> Cuirs et peaux	<input type="checkbox"/> Huile de cuisson
<input type="checkbox"/> Feuilles de tabac	<input type="checkbox"/> Cosmétiques
<input type="checkbox"/> haricots et autres légumineuses	<input type="checkbox"/> Matériaux de construction
<input type="checkbox"/> Poisson	<input type="checkbox"/> Machinerie
<input type="checkbox"/> Sésame	<input type="checkbox"/> Vehicules à moteur
<input type="checkbox"/> Cocoa	<input type="checkbox"/> Chaussures
<input type="checkbox"/> Poivre	<input type="checkbox"/> Farine
<input type="checkbox"/> Vanille	<input type="checkbox"/> Pâtes et papiers
<input type="checkbox"/> Fruits	<input type="checkbox"/> Livres et autres imprimés
<input type="checkbox"/> Animaux vivants	<input type="checkbox"/> Fer et acier
<input type="checkbox"/> Noix de cajou moulues	<input type="checkbox"/> Produits médicaux et pharmaceutiques
<input type="checkbox"/> Bois	<input type="checkbox"/> Produits pétroliers et matériaux connexes
<input type="checkbox"/> Minéraux	<input type="checkbox"/> Piles sèches
<input type="checkbox"/> Coton	<input type="checkbox"/> Denrées alimentaires et boissons
<input type="checkbox"/> Grains (Maïs, Riz, Blé, etc.)	<input type="checkbox"/> Ustensiles
<input type="checkbox"/> Sucre	<input type="checkbox"/> Tissus et vêtements
<input type="checkbox"/> Pneus et chambres à air	<input type="checkbox"/> Articles personnels et ménagers
<input type="checkbox"/> Pièces de rechange pour véhicules	<input type="checkbox"/> Allumettes
<input type="checkbox"/> Electronique	<input type="checkbox"/> Autres (précisez)

V. VOYAGE SORTANT (POUR QUITTER MOMBASA)

1. Date de depart (dd/mm/yyyy) Heure
2. Date d'arrivée à destination (dd/mm/yyyy)..... Heure

ARRET NO.	DATE (jj/mm/aaaa)	LIEU DE L'ARRET	INFORMATIONS SUR L'ARRET	FRAIS/ PAYEMENT FAITS	
		Nom de l'endroit	Code de la raison d'arrêt	Montant des frais Spécifier la monnaie ex : Kshs, Ushs, USD, RWF	Code des Frais de Service payés
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

CODES DES RAISONS DES ARRETS	
D01	Police/Autres contrôles de sécurité
D02	Contrôles douaniers
D03	Ponts-bascules
D04	Etat de la route
D05	Points de contrôle de la compagnie
D06	Procédures aux postes frontières
D07	Insécurité
D08	Raisons personnelles
D09	Panne du véhicule
D10	Procédures aux terminaux intérieurs
D11	Repos /Repas
D12	Autres

CODES DES FRAIS DE SERVICE PAYES	
S01	Frais de police / amende
S02	Frais de douanes
S03	Frais aux ponts-basculés
S04	Frais au Port
S05	Frais aux frontières
S06	Frais de réparation
S07	Frais personnels
S08	Pannes du véhicule
S09	Autres frais (Spécifier)

V. VOYAGE SORTANT (SUITE).....

ARRET NO.	DATE (jj/mm/aaaa)	LIEU DE L'ARRET	INFORMATIONS SUR L'ARRET	FRAIS/ PAYEMENT FAITS	
		Nom de l'endroit	Code de la raison d'arrêt	Montant des frais Spécifier la monnaie ex : Kshs, Ushs, USD, RWF	Nom de l'endroit
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					

CODES DES RAISONS DES ARRETS	
D01	Police/Autres contrôles de sécurité
D02	Contrôles douaniers
D03	Ponts-basculés

D04	Etat de la route
D05	Points de contrôle de la compagnie
D06	Procédures aux postes frontières
D07	Insécurité
D08	Raisons personnelles
D09	Panne du véhicule
D10	Procédures aux terminaux intérieurs
D11	Repos /Repas
D12	Autres

CODES DES FRAIS DE SERVICE PAYES	
S01	Frais de police / amende
S02	Frais de douanes
S03	Frais aux ponts-bascules
S04	Frais au Port
S05	Frais aux frontières
S06	Frais de réparation
S07	Frais personnels
S08	Pannes du véhicule
S09	Autres frais (Spécifier)

VI. VOYAGE ENTRANT (VOYAGE DE RETOUR VERS MOMBASA)

1. Forme de cargaison (*cocher celui qui convient*)

Containerisée En vrac Citerne

2. Poids des marchandises transportées

3. Nombre de conteneurs

4. Types de marchandises transportées (*cocher celui qui convient dans le tableau ci-dessous*):

<input type="checkbox"/> Thé	<input type="checkbox"/> Cigarettes
<input type="checkbox"/> Café	<input type="checkbox"/> Vêtements déjà portés
<input type="checkbox"/> Cuirs et peaux	<input type="checkbox"/> Huile de cuisson
<input type="checkbox"/> Feuilles de tabac	<input type="checkbox"/> Cosmétiques
<input type="checkbox"/> haricots et autres légumineuses	<input type="checkbox"/> Matériaux de construction
<input type="checkbox"/> Poisson	<input type="checkbox"/> Machinerie
<input type="checkbox"/> Sésame	<input type="checkbox"/> Vehicules à moteur
<input type="checkbox"/> Cocoa	<input type="checkbox"/> Chaussures
<input type="checkbox"/> Poivre	<input type="checkbox"/> Farine
<input type="checkbox"/> Vanille	<input type="checkbox"/> Pâtes et papiers
<input type="checkbox"/> Fruits	<input type="checkbox"/> Livres et autres imprimés
<input type="checkbox"/> Animaux vivants	<input type="checkbox"/> Fer et acier
<input type="checkbox"/> Noix de cajou moulues	<input type="checkbox"/> Produits médicaux et pharmaceutiques
<input type="checkbox"/> Bois	<input type="checkbox"/> Produits pétroliers et matériaux connexes
<input type="checkbox"/> Minéraux	<input type="checkbox"/> Piles sèches
<input type="checkbox"/> Coton	<input type="checkbox"/> Denrées alimentaires et boissons
<input type="checkbox"/> Grains (Maïs, Riz, Blé, etc.)	<input type="checkbox"/> Ustensiles
<input type="checkbox"/> Sucre	<input type="checkbox"/> Tissus et vêtements
<input type="checkbox"/> Pneus et chambres à air	<input type="checkbox"/> Articles personnels et ménagers
<input type="checkbox"/> Pièces de rechange pour véhicules	<input type="checkbox"/> Allumettes
<input type="checkbox"/> Electronique	<input type="checkbox"/> Autres (précisez)

Début du voyage à partir de (Lieu) DATE
Heure.....

Arrivée à Mombasa: DATE..... Heure

....

ARRET NO.	DATE (jj/mm/ aaaa)	LIEU DE L'ARRET	INFORMATIONS SUR L'ARRET	FRAIS/ PAYEMENT FAITS	
		Nom de l'endroit	Code de la raison d'arrêt	Montant des frais Spécifier la monnaie ex : Kshs, Ushs, USD, RWF	Nom de l'endroit
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

CODES DES FRAIS DE SERVICE PAYES	
S01	Frais de police / amende
S02	Frais de douanes
S03	Frais aux ponts-bascules
S04	Frais au Port
S05	Frais aux frontières
S06	Frais de réparation
S07	Frais personnels
S08	Pannes du véhicule
S09	Autres frais (Spécifier)

VI. VOYAGE ENTRANT (SUITE).....

ARRET NO.	DATE (jj/mm/aaaa)	LIEU DE L'ARRET	INFORMATIONS SUR L'ARRET	FRAIS/ PAYEMENT FAITS	
		Nom de l'endroit	Code de la raison d'arrêt	Montant des frais Spécifier la monnaie ex : Kshs, Ushs, USD, RWF	Nom de l'endroit
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					

CODES DES RAISONS DES ARRETS	
D01	Police/Autres contrôles de sécurité
D02	Contrôles douaniers
D03	Ponts-basculés
D04	Etat de la route
D05	Points de contrôle de la compagnie
D06	Procédures aux postes frontières
D07	Insécurité
D08	Raisons personnelles
D09	Panne du véhicule
D10	Procédures aux terminaux intérieurs
D11	Repos /Repas
D12	Ramassage de la cargaison
D13	Dépôt de la cargaison
D14	Autres

CODES DES FRAIS DE SERVICE PAYES	
S01	Frais de police / amende
S02	Frais de douanes
S03	Frais aux ponts-basculés
S04	Frais au Port
S05	Frais aux frontières
S06	Frais de réparation
S07	Frais personnels
S08	Pannes du véhicule
S09	Autres frais (Spécifier)



TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS

02

TEMPS DE ROTATION DES NAVIRES

Description: Le temps moyen passé par un navire dans le périmètre du Port II 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.



01

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.



03

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.



04

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.



05

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.



07

TEMPS DE TRANSIT PAR ROUTE PAR MODE DE TRANSPORT

Description: Temps pris pour déplacer les cargaisons de transit d'un noeud jusqu'à un autre noeud Eg : de Mombasa jusqu'à Malaba. Les noeuds sont des points au long du Corridor Nord comme les ponts-bascules, les postes frontières, etc.

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



06

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.



08

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 la zone portuaire moins le temps de délivrance de la mainlevée.

09

TEMPS DE TRAVERSÉE DU PONT BASCULE

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



10

TEMPS DE TRAVERSÉE DE LA FRONTIÈRE

Description: Temps pris par les marchandises de transit pour traverser 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)



01

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 à érent au transport par route et / ou par tronçon de route.

03

COÛT DU FRET ROUTIER

Description: Cet indicateur capture les éléments tarifés facturés par le transporteur par route et/ou par section de la route.

04

RETOUR DES CONTENEURS À VIDE PÉRIODE DE GRÂCE PÉNALTÉS ET CAUTIONNEMENT

Description: Tarifs publiés par les intervenants.

02

FRAIS DE TRANSIT PORTUAIRE

Description: Tarifs publiés par les parties prenantes.

05

COÛT DU FRET FERROVIAIRE

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

TAUX ET COÛTS





VOLUME ET CAPACITE



01

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.

02

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.



03

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.

04

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.



05

DISTANCE MOYENNE ANNUELLE PAR CAMION EN KM PAR AN

Description: Distance moyenne parcouru par un camion par an.

06

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.

PRODUCTIVITE ET EFFICACITE

01

NOMBRE DE POINTS DE CONTRÔLE PAR PAYS PAR ROUTE

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



02

VOLUME DES MARCHANDISES CONTE NEURISÉES 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.

03

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

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

Formule:

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



04

CONFORMITÉ DE POIDS

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

Formule:

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

05

NOMBRE D'ACCIDENTS PAR ROUTE

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

06

TRAFIC AUX PONTS BAS CULES

Description: Nombre moyen de camions passant par un pont-bascule en une journée.

07

MOUVEMENTS BRUTS PAR NAVIRE PAR HEURE AU PORT DE MOMBASA

COMMERCE INTRARÉGIONAL

01

IL MESURE LA VALEUR ET LE VOLUME DU COMMERCE ENTRE LES ETATS MEMBRES DU CORRIDOR NORD.

Description:
- Commerce Formel Entre Les Etats Membres Du Corridor Nord
- Commerce Informel Entre Les Etats Membres Du Corridor Nord



INDICATEURS DES EMISSIONS

01

EMISSIONS DU CORRIDOR

Description: L'indicateur prend seulement en compte les émissions du transport routier le long du Corridor, tels que les Matières Particulaires (PM), le noir de carbone, les oxydes d'azote (NOx) et le CO2, en grammes par tonne-kilomètre.

Ils fournissent les niveaux de CO2, COV, NOx, PM et de noir de carbone le long du Corridor Nord, avec comme objectif d'entreprendre des mesures visant la diminution du niveau des émissions.

02

EMISSIONS DU PORT

Description: Le total des émissions au Port représente la somme de:

- Les émissions des navires en manoeuvre;
- Les émissions des navires au Port et à l'ancre;
- Les émissions des équipements au Port de Mombasa;
- Les véhicules et camions qui accèdent au Port de Mombasa;
- Les locomotives qui accèdent au Port de Mombasa;
- L'usage de l'électricité au Port de Mombasa

