



**OBSERVATOIRE DES
TRANSPORTS DU
CORRIDOR NORD**

DONNEES DE PERFORMANCE FIABLES

RAPPORT ANNUEL DE L'OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS POUR L'ANNEE 2021

17^{ème} EDITION

AVRIL 2022



**TRADE
MARK**
EAST AFRICA
Growing Prosperity Through Trade



AUTORITE DE COORDINATION DE TRANSIT ET DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD

LES PARTENAIRES



PARTENAIRES DE DÉVELOPPEMENT



Belgium
partner in development



Ministry for Foreign
Affairs of Finland



Irish Aid
Rialtas na hÉireann
Government of Ireland



**MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS
OF DENMARK**
Danida



Ministry of Foreign Affairs of the
Netherlands



Norwegian Ministry
of Foreign Affairs



USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE

+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++

Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN)

P.O. Box 34068-80118 Mombasa, Kenya, Tél.: (+254) 729 923 574 • www.ttcanc.org

TradeMark East Africa (TMEA)

P.O. Box 313 – 00606 Nairobi, Kenya, Tel.: (+254) 20 423 5000 • www.trademarkea.com

©2021 Autorité de Corridor de Transit et de Transport du Corridor Nord et TradeMark East Africa.
Tous droits réservés.

Crédit photo

ACTTCN, sauf indication contraire.

Photo de couverture: Construction en cours de la Quaie 22 au Port de Mombasa, Autorité des Ports du Kenya

Le contenu de cette publication peut être cité, réimprimé et transmis librement sous réserve qu'il soit fait mention de la source.

Remarque

Ce rapport est également disponible sur l'internet dans les deux langues officielles utilisées par l'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord ainsi que sur le portail de l'Observatoire des Transports du Corridor Nord à l'adresse : <http://ttcanc.org/reports.php> et <http://top.ttcanc.org/downloads.php>

Le texte principal

Le terme « dollars » (USD) fait référence aux dollars américains.

Le terme « milliard » signifie 1.000 millions.

Le taux de la croissance annuelle ainsi que celle de la variation annuelle se réfèrent aux taux composés.

L'utilisation d'un tiret (-) entre les deux dates représentant des années ou des mois, par exemple 2020 - 2021 ou Janvier - Décembre, signifie que toute la période a été considérée. Une barre oblique (/) placée entre deux ans consécutifs, par exemple 2020/21 ou 2020/2021, représente une année fiscale.

Les termes « pays » et « économie », selon le cas, désignent des territoires ou des zones.

Les tables

Le tiret (-) indique que le montant est nul ou négligeable.

Un astérisque (*) indique que certaines données sont manquantes

Les détails et les pourcentages d'âge peuvent ne pas correspondre aux totaux en raison des arrondis.

TABLE DES MATIERES

LISTE DES TABLEAUX	VII
LISTE DES FIGURES	IX
ABBREVIATIONS	XI
PREFACE	XIII
REMERCIEMENTS	XIV
SOMMAIRE EXECUTIF	XV

CHAPITRE UN: INTRODUCTION	1
1.1 Contexte Macroéconomique	1
1.2 Total du Commerce des marchandises	2
1.3 Organisation du rapport	3

CHAPITRE DEUX: QUALITE DES INFRASTRUCTURES	5
2.1 Ports et ports de navigation intérieure	6
2.2 Routes	8
2.2.1 Etat des routes au Burundi	10
2.2.2 Etat des Routes en RDC	10
2.2.3 Etat des Routes au Kenya	11
2.2.4 Etat des Routes du Rwanda	13
2.2.5 Etat des routes au Soudan du Sud	14
2.2.6 Etat des routes en Ouganda	15
2.3 Réseau des oléoducs	16
2.4 Dépôts Intérieurs de Conteneurs	18
2.5 Chemin de Fer	21
2.6 Ponts-bascules	23

CHAPITRE TROIS: VOLUME ET CAPACITE	27
3.1 Débit de marchandises au Port de Mombasa	27
3.2 Volume de transit par le port de Mombasa	28
3.3 Taux de conteneurisation	30

3.4	Débit ferroviaire	31
3.5	Dépôt Intérieurs de Conteneurs (ICD)	33
3.5.1	Nairobi	33
3.5.2	Temps de rotation des camions à l'ICD Magerwa	34
3.6	Débit des oléoducs	34

CHAPITRE QUATRE: EFFICACITE ET PRODUCTIVITE36

4.1	Temps de rotation des navires	36
4.2	Temps d'attente des navires avant accostage au port de Mombasa.	37
4.3	Temps de séjour des cargaisons conteneurisées au port de Mombasa	38
4.4	Temps de dédouanement au Centre de Guichet Unique au Port de Mombasa	40
4.5	Temps pris après la mainlevée douanière au port de Mombasa	40
4.6	Temps et retards douaniers de l'Autorité des Recettes du Rwanda (RRA).	42
4.7	Performance des ponts-basculés en termes de trafic le long du Corridor Nord	42
4.8	Performance des ponts-basculés en termes de trafic le long du Corridor Nord	44

CHAPITRE CINQ: TARIFS ET COUTS.46

5.1	Tarifs portuaires et maritimes au port maritime de Mombasa	46
5.2	Tarifs/frais pour la voie ferroviaire	48
5.3	Frais/Tarif des Oléoducs	50
5.4	Tarifs/Couts de transport routier de marchandises	52
5.4.1	Frais/tarifs de transport pour les transporteurs routiers du Burundi	52
5.4.2	Tarifs/Cout de transport pour les transporteurs routiers de la RDC	53
5.4.3	Tarifs/Coût de transport pour les transporteurs routiers du Kenya	54
5.4.4	Tarifs/coûts de transport pour les transporteurs routiers du Rwanda	55
5.4.5	Coûts/Tarifs de transport pour les transporteurs routiers du Soudan du Sud	56

CHAPITRE SIX : TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS58

6.1	Temps de transit au Kenya sous le régime du RECTS	58
6.2	Temps de transit des données RECTS de l'Ouganda	60
6.3	Temps de transit selon les données d'ASYCUDA du Rwanda	61
6.4	Temps de transit au Burundi sous le système SADD	62
6.5	Raisons des arrêts des cargaisons le long du Corridor Nord	63

6.6	Temps de la traversée le long du Corridor Nord	64
-----	--	----

CHAPITRE SEPT: COMMERCE INTRAREGIONAL68

7.1	Commerce formel entre le Burundi et les autres Etats Membres du Corridor Nord	68
7.2	Commerce Formel entre la RDC et les autres Etats Membres du Corridor Nord	70
7.3	Commerce formel entre le Kenya et les autres États Membres du Corridor Nord	71
7.4	Commerce Formel entre le Rwanda et les autres Etats Membres du Corridor Nord	73
7.5	Commerce Formel entre l’Ouganda et les autres Etats Membres du Corridor Nord	73

CHAPITRE HUIT: SECURITE ROUTIERE77

8.1	Sécurité routière au Burundi	77
8.2	Sécurité routière au Kenya	79
8.3	Sécurité routière au Rwanda	82

CHAPITRE NEUF: RECOMMANDATIONS83

ANNEXES ET REFERENCES85

A.1	Etat des Routes en 2021	85
-----	-----------------------------------	----

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1:	INDICATEURS MACROÉCONOMIQUE CLÉ	2
TABLEAU 2:	PART DU COMMERCE TOTAL DE MARCHANDISES (EN MILLIERS DE DOLLARS US) .3	
TABLEAU 3:	STOCKAGE DES OLÉODUCS	18
TABLEAU 4:	LES ICD LE LONG DU CORRIDOR NORD	19
TABLEAU 5:	ITINÉRAIRE DE LA VOIE FERROVIAIRE DU CORRIDOR NORD AU KENYA ET EN OUGANDA	22
TABLEAU 6:	PONTS-BASCULES DANS LES ETATS MEMBRES DU CORRIDOR NORD	24
TABLEAU 7:	DÉBIT ANNUEL AU PORT DE MOMBASA, EN "000" EN MT	28
TABLEAU 8:	VOLUME DE TRANSIT PAR LE PORT DE MOMBASA EN MT.	29
TABLEAU 9:	DÉBIT ANNUEL DES CONTENEURS AU PORT POUR LES PORTS D'AFRIQUE	30
TABLEAU 10:	TRAFIC ANNUEL TOTAL DE CONTENEURS (EVP).	31
TABLEAU 11:	DÉBIT DU SGR POUR LA PÉRIODE 2018 À 2021	32
TABLEAU 12:	IMPORTATIONS/EXPORTATIONS DE L'ICD NAIROBI EN 2021.	33
TABLEAU 13:	TEMPS DE SÉJOUR À MAGERWA EN HEURES.	34
TABLEAU 14:	VOLUMES TOTALS EN M ³ PAR PRODUIT PAR DÉPÔT PAR DESTINATION POUR DIFFÉRENTES ANNÉES	34
TABLEAU 15:	TRAFIC JOURNALIER MOYEN MENSUEL PAR PESÉE POUR LE KENYA EN 2021 . .	43
TABLEAU 16:	NIVEAU DE CONFORMITÉ DU POIDS (POURCENTAGE) AUX PONTS-BASCULES AU KENYA	44
TABLEAU 17:	FRAIS PORTUAIRES ET MARITIMES AU PORT DE MOMBASA.	46
TABLEAU 18:	TARIFS DES CONTENEURS IMPORTATIONS TRANSIT CHARGÉS / VIDES, EN USD .	48
TABLEAU 19:	TARIFS DES IMPORTATIONS LOCALES DE CONTENEURS CHARGÉS / VIDES PAR CONTENEUR, EN USD	49
TABLEAU 20:	TRANSPORT DES MARCHANDISES CONTENEURISÉES DIRECTION UP.	50
TABLEAU 21:	TARIFS DES IMPORTATIONS LOCALES DES CONTENEURS CHARGÉS/VIDES PAR CONTENEUR, EN USD	50

TABLEAU 22:	TARIFS DES OLÉODUCS FIXÉS PAR EPRA EN VIGUEUR À PARTIR DU 15 FÉVRIER	51
TABLEAU 23:	TARIFS DE TRANSPORT POUR LES CAMIONS CITERNES	51
TABLEAU 24:	TARIF ACTUEL DU TRANSPORT EN DOLLARS AMÉRICAINS (USD) EN RDC EN 2021	53
TABLEAU 25:	NOMBRE D'ALLERS-RETOURS	54
TABLEAU 26:	TARIFS DE TRANSPORT VERS DIVERSES DESTINATIONS AU KENYA EN 2021.	55
TABLEAU 27:	TARIF ACTUEL DU TRANSPORT EN USD AU RWANDA 2021	56
TABLEAU 28:	TARIF DE TRANSPORT ACTUEL EN USD POUR LES TRANSPORTEURS DU SOUDAN DU SUD	56
TABLEAU 29:	TEMPS DE TRANSIT AU RWANDA	61
TABLEAU 30:	TEMPS DE TRANSIT AU BURUNDI DE JANVIER À DÉCEMBRE 2021 EN HEURES	62
TABLEAU 31:	NOMBRE DE VOYAGES PAR DESTINATION.	63
TABLEAU 32:	PRINCIPAUX MARCHÉS POUR LES EXPORTATIONS ET LES IMPORTATIONS EN USD -2021	69
TABLEAU 33:	VALEUR TOTALE DES ECHANGES DU BURUNDI AVEC LES AUTRES ETATS DU CORRIDOR NORD EN USD	69
TABLEAU 34:	PART DU COMMERCE DE LA RDC AVEC LE CORRIDOR NORD EN USD EN 2021.	70
TABLEAU 35:	PART DU MARCHÉ COMMERCIAL DU KENYA DANS LE MONDE EN USD.	71
TABLEAU 36:	COMMERCE TOTAL DU KENYA AVEC LES ÉTATS DU CORRIDOR NORD EN (USD) 2021	72
TABLEAU 37:	PART DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS DU RWANDA EN USD 2021	73
TABLEAU 38:	PRINCIPAUX MARCHÉS DE L'OUGANDA POUR LES IMPORTATIONS ET LES EXPORTATIONS EN (USD) EN 2021.	74
TABLEAU 39:	PART DES EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS EN USD	75
TABLEAU 40:	NOMBRE D'ACCIDENTS AU BURUNDI	77
TABLEAU 41:	PRINCIPALES CAUSES DES ACCIDENTS MORTELS AU KENYA LE LONG DU CORRIDOR NORD.	79
TABLEAU 42:	NOMBRE D'ACCIDENTS REPARTIS PAR SECTIONS ROUTIÈRES 2021	82

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1:	RÉSEAUX ROUTIERS DU CORRIDOR NORD : LEUR ÉTAT EN POURCENTAGE	XVI
FIGURE 2:	PART EN % PAR PAYS DANS L'ÉCONOMIE DE LA RÉGION DU CORRIDOR NORD	1
FIGURE 3:	LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD	5
FIGURE 4:	CARTE DES GRANDS LACS EN AFRIQUE DE L'EST	7
FIGURE 5:	ITINÉRAIRES DU CORRIDOR NORD.	9
FIGURE 6:	ÉTAT DES SECTIONS ROUTIÈRES DU CORRIDOR NORD AU BURUNDI	10
FIGURE 7:	ÉTAT DES ROUTES EN RDC EN POURCENTAGE	11
FIGURE 8:	STATUT DE L'ÉTAT DES ROUTES AU KENYA EN POURCENTAGE	12
FIGURE 9:	ÉTAT DES ROUTES AU RWANDA, EN POURCENTAGE	14
FIGURE 10:	ÉTAT DE SECTIONS DE ROUTES DU SOUDAN DU SUD	15
FIGURE 11:	ÉTAT DE SECTIONS DE ROUTES EN OUGANDA	15
FIGURE 12:	RÉSEAU DES OLÉODUCS AU KENYA	17
FIGURE 13:	PAR EN POURCENTAGE DU DÉBIT ANNUEL DE FRET DU PORT DE MOMBASA, PART TYPE.	28
FIGURE 14:	PART DES CARGAISONS ÉVACUÉES PAR SGR ET MGR	32
FIGURE 15:	TEMPS MOYEN DE ROTATION DES NAVIRES AU PORT DE MOMBASA EN HEURES ; 2016 À 2021	36
FIGURE 16:	TEMPS D'ATTENTE DES NAVIRES AVANT ACCOSTAGE AU PORT DE MOMBASA, EN HEURES	38
FIGURE 17:	MOYENNE ANNUELLE DU TEMPS DE SÉJOUR DES MARCHANDISES CONTENEURISÉES IMPORTÉES, EN HEURES	39
FIGURE 18:	TEMPS DE DÉDOUANEMENT EN UN SEUL ARRÊT AU PORT DE MOMBASA 2019 .	40
FIGURE 19:	TEMPS PRIS APRÈS LA MAINLEVÉE DOUANIÈRE AU PORT DE MOMBASA	41
FIGURE 20:	MAINLEVÉE DE RRA DANS LE CADRE DU TDU AU PORT DE MOMBASA	42
FIGURE 21:	COÛT DE TRANSPORT ACTUEL EN USD POUR LES TRANSPORTEURS DU BURUNDI EN 2021.	53

FIGURE 22: TEMPS DE TRANSIT DE MOMBASA AUX FRONTIÈRES DU KENYA 59

FIGURE 23: TEMPS DE TRANSIT DE MOMBASA À LA DESTINATION. 60

FIGURE 24: TEMPS DE TRANSIT DE KAMPALA VERS DIVERSES DESTINATIONS, EN HEURES . 61

FIGURE 25: PRÉVALENCE DES RAISONS D'ARRÊT EN POURCENTAGE 2021 64

FIGURE 26: TEMPS MÉDIAN DE PASSAGE DE FRONTIÈRE EN HEURES 64

FIGURE 27: DURÉE MOYENNE DES ARRÊTS EN HEURES. 65

FIGURE 28: PROPORTION D'ARRÊTS QUI ATTIRENT DES CHARGES / REDEVANCES 66

FIGURE 29: MOYENNE DES FRAIS PAR ARRÊT 66

FIGURE 30: VOLUME TOTAL DES ECHANGES COMMERCIAUX EN USD AU BURUNDI EN 2021 . 68

FIGURE 31: COMMERCE TOTAL DU KENYA EN (USD) JAN-DÉC 2021 71

FIGURE 32: COMMERCE TOTAL DE L'OUGANDA EN (USD). 74

FIGURE 33: DISTRIBUTION DES DÉCÈS PAR TYPE DE VÉHICULE 80

ABBREVIATIONS

ACPLRWA	Association des Chauffeurs des Poids Lourds au Rwanda
AfCFTA	Accord de la zone libre Echange Continentale Africain (ZLECAf)
AGOA	Loi sur la Croissance et les Opportunités Africaines
SYDONIA	Système Automatisé pour les Données Douanières
COMESA	Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe
COVID-9	Coronavirus 2019
RDC	République Démocratique du Congo
EAC	Communauté de l'Afrique de l'Est
EPRA	Energy and Petroleum Regulation Authority
PIB	Produit Intérieur Brut
PBV	Poids Brut du Véhicule
HSWIM	Pesage Routier Dynamique à Grande Vitesse
CTI	Commerce Transfrontalier Informel
ICD	Dépôt Intérieur de Conteneurs
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
IRI	Indice International de Rugosité
KeNHA	Kenya National Highways Authority
KM	Kilomètre
JCK	Jetée de Carburant de Kisumu
KPA	Kenya Port Authority
KPC	Kenya Pipeline Company
KRA	Kenya Revenue Authority
KTA	Kenya Transporters Association
MGR	Chemin de Fer à Voie Métrique
TM	Tonnes Métrique
CN	Corridor Nord
NCTO	Observatoire du Corridor Nord des Transports
ATTCN	Accord de Transports et de Transit du Corridor Nord
BNT	Barrière Non Tarifaire
NTSA	National Transport and Safety Authority
PFAU	Poste Frontière à Guichet Unique
RECTS	Système Électronique Régional de Suivi des Cargaisons
RRA	Office des Recettes du Rwanda
SADC	Communauté de Développement de l'Afrique Australe

TDU	Territoire Douanier Unique
SGR	Chemin de fer à Ecartement Standard
EVP	Unités Équivalent Conteneur de Vingt Pieds
TMEA	TradeMark East Africa
TOP	Rapport de l'Observatoire de Transport
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
UNRA	Uganda National Roads Authority
URA	Uganda Revenue Authority
URC	Uganda Railways Corporation
USD	Dollar Américain
OMS	Organisation Mondiale de la Santé

PREFACE



Omae Nyarandi
Secrétaire Exécutif-ACTTCN

C'est un grand plaisir pour moi de vous présenter la 17^{ème} Edition du rapport annuel de l'Observatoire des Transports du Corridor Nord. Ce rapport présente une analyse approfondie des indicateurs qui mesurent certains paramètres liés à la facilitation du commerce et des transports le long du Corridor Nord pour l'année 2021.

L'outil de l'Observatoire de Transport a continuellement documenté les obstacles au commerce, les expériences, les initiatives, les innovations et les meilleures pratiques des États Membres du Corridor Nord en matière de logistique et de chaîne d'approvisionnement. L'utilisation de cet outil s'est intensifiée avec l'épidémie de COVID-19 survenue en 2020, où les parties prenantes ont appris à s'adapter et à travailler ensemble en partageant leurs expériences et leurs stratégies pour lutte contre cette pandémie.

Le rapport est préparé principalement à partir des données brutes provenant des parties prenantes dans les États Membres du Corridor Nord et ainsi que des données et informations qualitatives à travers des enquêtes sur le commerce et la logistique des transports. Le rapport montre que l'efficacité du Port de Mombasa et celui du Corridor Nord en général s'est considérablement améliorée. Le débit de marchandises au port de Mombasa est allé en augmentant chaque année, en 2021 il a enregistré une hausse annuelle de **1,3%**, ce qui représente une nette accélération par rapport à la baisse de **0,9%** enregistrée en 2020. Le bloc commercial africain représente une part importante du marché des États Membres du Corridor Nord. Les statistiques montrent une augmentation du commerce intrarégional entre les États Membres du Corridor Nord.

Bien que la plupart des objectifs de performance ont connu une amélioration tel que montré le rapport, plusieurs facteurs entravent encore la performance globale du Corridor Nord. Le rapport recommande des interventions ciblées pour améliorer la performance du Corridor et renforcer les mécanismes de suivi pour une meilleure chaîne de valeur des transports et de la logistique, ainsi que pour exploiter les opportunités qui pourraient découler de la mise œuvre de la ZLECAf.

Pour conclure, je voudrais remercier et féliciter toutes les parties prenantes qui ont fourni des informations ainsi que les données qui ont servi à la production de ce rapport. Je vous remercie tous pour votre soutien continu dans la mise en œuvre des initiatives de la Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord. Je me réjouis de votre contribution active à la mise en œuvre des recommandations de ce rapport.

Omae Nyarandi
Secrétaire Exécutif

REMERCIEMENTS

Le Secrétariat du Corridor Nord est profondément reconnaissant au Conseil des Ministres des Etats Membres du Corridor Nord pour leur soutien continu à l'Observatoire de Transport. Nous exprimons également notre reconnaissance au Comité Exécutif, aux différents Comités Techniques Spécialisés, au Forum des Parties Prenantes, et aux Experts impliqués dans la rédaction et la validation de cette 17^{ème} édition du Rapport Annuel de l'Observatoire de Transport 2021.

La préparation de ce rapport a été possible grâce au soutien financier accordé par TradeMark East Africa (TMEA) pour le développement et l'amélioration de l'Observatoire de Transport. Nous leur en sommes profondément reconnaissants. Comme le succès de l'élaboration du rapport dépend essentiellement des données, le Secrétariat souhaite exprimer sa sincère gratitude à toutes les Parties prenantes qui ont tout fait pour fournir les données les plus essentielles. Sans ces données, la production de ce rapport n'aurait pas été réalisée.

La préparation et la publication de la 17^{ème} édition du rapport annuel de performance pour 2021 ont bénéficié des contributions de différentes personnes et institutions clés. Nous remercions le Secrétaire Exécutif, Omae Nyarandi, pour son soutien indéfectible et pour avoir assuré la direction et la supervision générales de la préparation de ce rapport.

Le rapport de la 17^{ème} édition de l'Observatoire des Transports a été préparé par l'Equipe technique de l'Observatoire des Transports, que nous remercions vivement. Nous remercions Emmanuel Imaniranzi, Gideon Chikamai, Melap Sitati, Noah Kipyegon et James Mwangi pour l'élaboration de ce rapport. Nous remercions tout particulièrement le personnel de l'ATTTCN pour ses idées et ses contributions aux différents chapitres du rapport, ainsi que pour sa participation active à la collecte de données auprès des Etats Membres.

Enfin, nous remercions ceux qui, d'une manière ou d'une autre, soutiennent les infrastructures du Corridor Nord et le commerce dans la région. Avec cet objectif commun, ce soutien contribuera grandement à propulser la région vers de plus hauts sommets.

Secrétariat de l'ACTTCN

SOMMAIRE EXECUTIF

La 17^{ème} édition du rapport annuel de l'Observatoire des Transports du Corridor Nord est une publication récurrente préparée dans le cadre du Portail de l'Observatoire de Transport qui a été conçu en 2012. Son but est d'évaluer la performance de la chaîne de transport et de la logistique du Corridor Nord, de favoriser la transparence du secteur et d'analyser les développements pertinents. Le rapport présente l'état des indicateurs qui évaluent la performance du Corridor Nord. Les États Membres du Corridor Nord sont le Burundi, la République Démocratique du Congo (RDC), le Kenya, le Rwanda, le Soudan du Sud et l'Ouganda.

Les États Membres du Corridor Nord ont une population combinée d'environ 231,4 millions de personnes qui constituent un important marché avec une superficie combinée de 3,8 millions Km². En moyenne, tous les États Membres du Corridor Nord ont enregistré une croissance positive du PIB en 2021, à l'exception du Soudan du Sud, ce qui signifie que ces pays ont rebondi après le ralentissement économique provoqué par la pandémie de COVID-19 survenue au début du premier trimestre de 2020. La région a connu des dépenses publiques soutenues en matière d'infrastructures, de l'amélioration des performances du secteur agricole et de l'approfondissement de l'intégration économique régionale.

Le rapport contient des données et des informations recueillies auprès des six États Membres du Corridor Nord, portant sur les indicateurs clé de performance en matière de facilitation du commerce et du transport. Il présente une analyse de l'état des performances du Port de Mombasa, du réseau routier, des chemins de fer et des oléoducs le long du Corridor Nord. Les indicateurs sont classés en ces catégories : volume et capacité, tarif et coûts, délais et retards, efficacité et productivité, commerce intrarégional et sécurité routière.

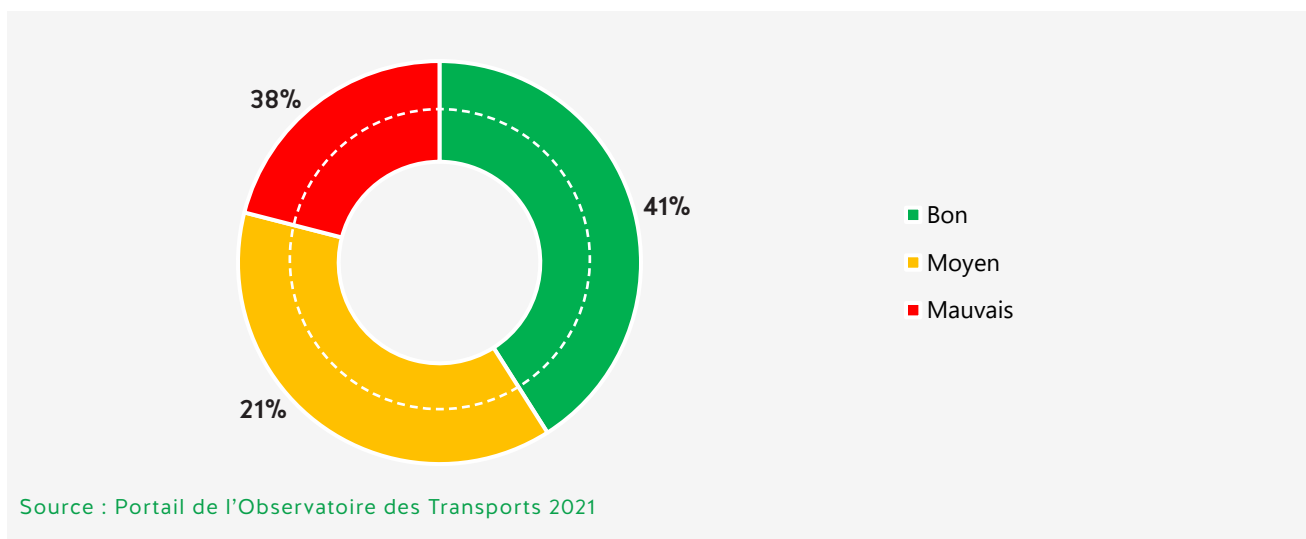
Qualité des infrastructures

Le Plan Directeur des Infrastructures du Corridor Nord de 2011 définit les projets des infrastructures à mettre en œuvre par chaque État Membre du Corridor Nord. Ces infrastructures englobent les transports routiers, ferroviaires, par oléoducs et par voies navigables intérieures. Le Corridor Nord est desservi par le port maritime de Mombasa, qui constitue une passerelle maritime essentielle pour la région d'Afrique centrale et orientale. C'est le port le plus grand et le plus actif de la région d'Afrique de l'Est et il figure parmi les dix premiers ports africains en termes de débit de conteneurs. La capacité de manutention annuelle du port est de 2,65 millions d'EVP. Par ailleurs, la mise en service du port de Lamu a ouvert l'accès à un nouveau corridor de transports, offrant une opportunité supplémentaire de développer les entreprises. Le Corridor Nord dispose de diverses voies navigables intérieures, notamment le Lac Victoria, Albert, Edward, Kyoga, Kivu, Tanganyika Naivasha, Nakuru, Baringo, Bogoria et Turkana et un certain nombre de rivières, notamment le bassin du Nil et le bassin du Congo. La plupart de ces plans d'eau n'ont pas été entièrement développés et sont sous-utilisés. Toutefois, des initiatives sont en cours pour développer certains d'entre eux afin d'exploiter leur potentiel en matière de facilitation du commerce.

Les États Membres du Corridor Nord ont réalisé des progrès substantiels en matière d'amélioration de la qualité des infrastructures des transports routiers sur les axes routiers désignés pour le commerce interétatique. L'état du réseau routier s'est donc amélioré par rapport aux périodes précédentes, à l'exception du Soudan du Sud. L'ensemble des réseaux routiers du Corridor Nord couvre une longueur

d'environ 13 185 Km répartis comme suit : 516 Km au Burundi ; 4,379 Km en RDC ; 1,331 Km au Kenya, 1,341 Km au Rwanda ; 3,543 Km au Soudan du Sud et 2,076 Km en Ouganda. Sur cette longueur, une moyenne de **41%** est en bon état, **21%** en état moyen et **38%** en mauvais état. Le Soudan du Sud contribue à hauteur de **(67%)** le pourcentage le plus élevé en mauvais état. La modernisation en cours des infrastructures routières devrait apporter de nouvelles améliorations au cours des cinq prochaines années. Davantage d'investissements dans le développement et l'entretien des infrastructures sont nécessaires pour garantir la qualité des infrastructures. L'investissement continu dans les chemins de fer, les ponts-bascules et les Postes Frontières Arrêt Unique (PFAU) est une tendance bien perçue qui permettra d'améliorer la qualité des infrastructures de transports dans la région.

FIGURE 1: RÉSEAUX ROUTIERS DU CORRIDOR NORD : LEUR ÉTAT EN POURCENTAGE



Volume et Capacité

La Charte de la Communauté du Port de Mombasa et du Corridor Nord avait pour objectif d'atteindre un débit portuaire de 35,90 millions de tonnes d'ici décembre 2020. Le débit total de marchandises au Port de Mombasa n'a cessé d'augmenter au cours des cinq dernières années, passant de 30,35 millions de tonnes en 2017 à 34,55 millions de tonnes en 2021. Cette croissance est attribuable à une augmentation des marchandises liquides et conteneurisées. Les données montrent que les pays utilisant le Port de Mombasa sont des importateurs nets, les importations représentant **79%** du débit total de marchandises portuaires, contre **14%** pour les exportations. Le volume de marchandises de transbordement a augmenté de manière significative, enregistrant 0,46 million de tonnes en 2021, représentant **7%** du débit total. Les marchandises en transit ont également connu une croissance importante. Cette croissance signifie l'expansion du commerce dans les pays de transit, notamment l'Ouganda qui commande plus de **76%** du trafic du transit régional par le Port de Mombasa. Les marchandises conteneurisées représentaient environ **42%** du débit total des marchandises dans le Port maritime de Mombasa en 2021. L'année 2021 a connu une croissance annuelle significative de **6%** du débit total de conteneurs passant de 1359579 EVP en 2020 à 1435250 en 2021, ce qui témoigne de la reprise des activités économiques dans la région. Cette performance signale l'importance croissante du Port de Mombasa dans la région africaine.

En 2021, le volume total du tonnage global empruntant le SGR était d'environ 445.962 EVP, dont **57%** étaient d'importations et seulement **4%** d'exportations. Une caractéristique notable est l'augmentation du nombre de conteneurs vides qui sont ramenés à Mombasa à vide.

Efficacité et Productivité

L'analyse de l'efficacité et de la productivité du Corridor Nord prend en compte divers facteurs qui affectent la maximisation des résultats en utilisant le moins de coûts et de temps possible. Certains de ces indicateurs comprennent la durée du séjour d'un navire dans le port, la qualité de la manutention des marchandises, le processus et les procédures d'évacuation des marchandises et la qualité des infrastructures pour les différents réseaux de transport intermodal. La productivité et l'efficacité des ports sont importantes pour améliorer l'environnement logistique qui soutiendra les initiatives de facilitation du commerce et de compétitivité.

Les données montrent une amélioration du temps de rotation des navires, du temps d'attente des navires avant accostage, du temps de dédouanement et du temps de séjour. Cette amélioration des performances est attribuée à l'augmentation du nombre de terminaux de manutention de conteneurs au Port de Mombasa. Par ailleurs, les investissements dans les équipements à terre et en mer ont été rehaussés, notamment l'acquisition de remorqueurs et de bateaux-pilotes modernes qui ont stimulé les opérations d'accostage. L'amélioration de la productivité est due à l'amélioration des investissements et l'utilisation des équipements du chantier naval par KPA. Ceci inclut l'augmentation du nombre de grues de type grue à portique, grue à portique sur pneu en caoutchouc (RTG), de tracteurs de terminal, entre autres. De plus, les temps de dédouanement de l'Autorité des Recettes du Rwanda (RRA) ont été améliorés, à l'exception du temps de traitement qui s'est détérioré, passant de 29 heures en 2020 à 33 heures en 2021. Cela a été attribué au défi existant de l'échange automatisé de données entre les Etats Membres participant au cadre du Territoire Douanier Unique pour le dédouanement des marchandises, ce qui a entraîné des inefficacités.

Tarifs et Coûts de transport

Les tarifs et les coûts des transports sont les dépenses encourues par les transporteurs pour déplacer les marchandises d'un endroit à un autre. Ces dépenses comprennent les coûts du carburant, les dépenses liées aux barrières non tarifaires, les coûts fixes tels que les frais d'utilisation des routes pour les opérateurs de transport des marchandises, les dépenses liées aux coûts administratifs, entre autres. Le coût peut être déterminé par des facteurs tels que la distance, l'emplacement, l'état des infrastructures, les barrières administratives, l'énergie, pour n'en citer que quelques-uns. Les frais portuaires et maritimes sont définis dans le Livre des Tarifs Portuaires de KPA, les frais de transport ferroviaire sont définis dans la Notice No. 3 of 2021 (CAP.397 Section 51) des Chemins de Fer du Kenya, tandis que les frais des oléoducs sont publiés dans le journal officiel par l'Autorité de Régulation de l'Energie et du Pétrole (EPRA) de temps en temps, conformément à la section 11 (b) de la Loi sur l'Energie de 2019. Le transport routier joue incontestablement un rôle crucial dans l'économie, vu qu'il achemine d'importants volumes de marchandises le long du Corridor Nord. Parmi les facteurs qui ont été identifiés comme étant à l'origine de l'augmentation des coûts, on peut citer les péages routiers, les multiples taxes aux frontières et l'état des routes. Les tarifs de transport de Mombasa à Nairobi et Kampala ont considérablement diminué, ce qui implique une bonne amélioration de l'environnement commercial et de l'état des routes, ceci a une incidence positive sur les coûts. Cependant, les frais de transport à l'intérieur de la RDC étaient plus élevés. On peut conclure que les tarifs et les coûts de transport varient largement entre les États Membres. Par conséquent, il incombe aux décideurs politiques d'éliminer des goulots d'étranglement logistiques et infrastructurels qui peuvent exister. La région se doit de déployer plus d'efforts pour harmoniser les frais d'utilisation des routes et de revoir les frais de manutention au terminal du port afin d'éliminer les chevauchements de frais entre les compagnies maritimes et l'autorité portuaire.

	Burundi	RDC	Kenya	Rwanda	Ouganda
Importations totales	168.817.254	1.180.220.041	382.296.094	267.935.710	792.637.166
Exportations totales	52.311.909	75.803.427	1.595.858.048	630.589.859	1.423.605.163
Commerce total	221.129.163	1.256.023.468	1.978.154.142	898.525.569	2.216.242.329
Surplus/Déficit du Commerce	(116.505.345)	(1.104.416.614)	1.213.561.954	362.654.149	630.967.997
Part du Commerce Total	3%	19%	30%	14%	34%

Commerce Intrarégional

Le commerce est un élément crucial de la croissance d'un pays. L'élimination ou la réduction des barrières non tarifaires (BNT) améliorera et facilitera le commerce entre les États Membres du Corridor Nord. Tous les États Membres ont adopté des initiatives qui visent à stimuler le commerce intrarégional. A titre d'exemple, le fait de faire partie de la Zone de Libre-Echange Continentale Africaine (ZLECAf) et de divers blocs commerciaux régionaux permet aux États Membres du Corridor Nord d'accéder à un marché vaste et dynamique.

Les indicateurs commerciaux montrent que les États Membres du Corridor Nord importent de Chine, d'Inde, des Émirats Arabes Unis, du Japon et d'Arabie Saoudite, tandis que les États-Unis d'Amérique et le Pakistan fournissent des marchés pour leurs exportations. Il est également à noter que les États Membres du Corridor Nord exportent des produits similaires. Le bloc commercial africain représente une part importante du marché des États Membres du Corridor Nord. Par exemple, la Tanzanie, le Kenya et le Zimbabwe ont contribué de manière significative aux importations ougandaises. Le Kenya, le Soudan du Sud, la République Démocratique du Congo et la Tanzanie étaient les principaux marchés pour les exportations ougandaises.

Le commerce intrarégional total, à l'exception du Soudan du Sud, a été évalué à 6,6 milliards USD en 2021, les exportations représentant **58%** (3,8 milliards) et les importations **42%** (2,8 milliards). Cela indique un excédent commercial. Le Kenya et l'Ouganda ont maintenu une balance commerciale positive parmi les États Membres du Corridor Nord, commandant une proportion significative pour le commerce intrarégional parmi leurs pairs dans le Corridor Nord.

Les économies des États Membres du Corridor Nord sont dominées par l'agriculture et dépendent des produits manufacturés qui sont actuellement satisfaits par les importations à partir du reste du monde plutôt que par les entreprises locales et régionales. Cela suggère que tous les déficits commerciaux des États Membres du Corridor Nord sont dus aux importations de produits manufacturés. Cela peut être attribué à une capacité limitée d'ajout de la valeur.

Sécurité Routière

Les pays africains se sont engagés à réduire de **50%** le nombre d'accidents mortels d'ici 2020, à la suite de la Décennie des Nations Unies pour la Sécurité Routière et du Plan d'Action Africain pour la Sécurité Routière - 2011-2020. La sécurité routière est une préoccupation mondiale qui nécessite une plus grande attention. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, plus de 1,25 million de personnes meurent et jusqu'à 50 millions de personnes ont des blessures non mortelles chaque année suite aux accidents de la route (OMS 2020). Parmi les conséquences des accidents de la route, on compte les décès et les effets psychologiques associés, les pertes et les dommages matériels, les coûts d'assurance élevés et les retards enregistrés.

Tous les États Membres du Corridor Nord ne sont pas exemptés car la sécurité routière est devenue un grand défi malgré les efforts considérables déployés dans le développement et l'amélioration des infrastructures de transports. En 2021, le Burundi a signalé un total de 1.056 accidents le long des routes du Corridor Nord, tandis que le Kenya a signalé 987 accidents et le Rwanda 447 accidents au cours de la même période. L'excès de vitesse, la perte de contrôle du véhicule, les dépassements imprudents et l'état des routes figurent en tête de liste des principales causes d'accidents. La plupart des accidents se produisent à des moments de la journée où la visibilité est la plus faible. Les principales causes d'accidents sont la conduite imprudente, les dépassements inappropriés et les erreurs d'appréciation.

CHAPITRE UN: INTRODUCTION

La 17^{ème} édition du rapport annuel de l'Observatoire des Transports fournit une analyse de la performance pour les indicateurs qui sont suivis par l'Observatoire du Corridor Nord des Transports (Corridor Nord) pour l'année 2021. L'Observatoire de Transport du Corridor Nord est une plateforme pour le suivi des performances qui évalue et mesure les performances de divers indicateurs clé le long du Corridor Nord (Corridor Nord). Le Corridor est un lien vital de facilitation du commerce pour les pays enclavés de la région vers le port maritime de Mombasa.

L'objectif principal de ce rapport est de présenter l'état des performances du Corridor Nord, d'identifier les obstacles à la facilitation du commerce et des transports et de proposer des recommandations politiques à mettre en œuvre. Le rapport est élaboré à partir des informations recueillies auprès des six États Membres du Corridor Nord. Les indicateurs sont classés selon les catégories suivantes : Volume et Capacité, Tarif et Coûts, Temps et retards, Efficacité et Productivité, Commerce intra-régional, et Sécurité Routière.

Les indicateurs et les objectifs sont définis et fixés dans la Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord. Le rapport adopte la méthodologie descriptive utilisée par l'Observatoire pour le suivi de la performance du Corridor impliquant la collecte de données, le traitement et l'analyse de ces dernières, la validation par les Parties prenantes, le rapport et la diffusion de ce dernier. Les résultats sont destinés à informer les interventions politiques et stratégiques visant à améliorer l'efficacité du Corridor.

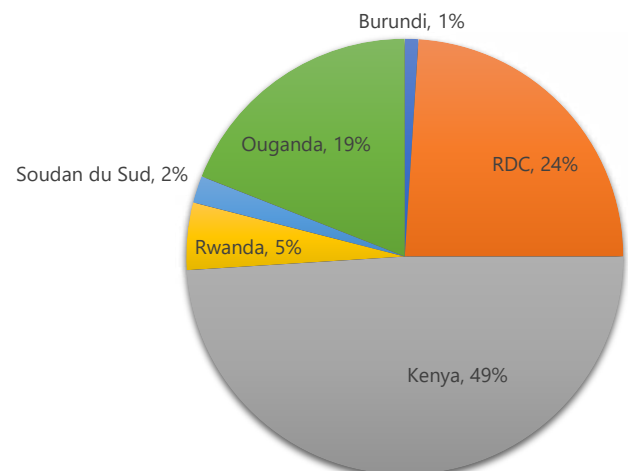
1.1 Contexte Macroéconomique

Les États Membres du Corridor Nord avait une population combinée estimée à 231,4 millions de personnes en 2021, contre 225,1 millions en

2020. La superficie combinée des États Membres du Corridor Nord est de 3,8 millions Km². Cette population importante, qui croît à un rythme annuel moyen de **3%**, constitue un important marché aux dynamiques commerciales et logistiques complexes, compte tenu de la grande surface desservie par le réseau de transports du Corridor Nord. Les pays ont une population jeune avec une estimation de 78 pour cent, âgée de 1 à 34 ans. Cette importante population de jeunes est une opportunité significative pour le capital économique positif de la région et le marché des biens et services.

Les États Membres du Corridor Nord avaient un produit intérieur brut (PIB) de 224,41 milliards USD en 2021. Tous les pays membres ont enregistré une croissance positive du PIB, à l'exception du Soudan du Sud. Cette croissance positive du PIB indique que les pays ont rebondi après le ralentissement économique provoqué par la pandémie de COVID-19 au début du premier trimestre de 2020. Le tableau 1 présente une sélection d'indicateurs dans les États membres.

FIGURE 2: PART EN % PAR PAYS DANS L'ÉCONOMIE DE LA RÉGION DU CORRIDOR NORD



En 2021, le PIB du Kenya représentait **49%** du PIB des États Membres du Corridor Nord, suivi par la RDC et l'Ouganda avec respectivement **24%** et **19%**. Le Rwanda (**5%**), le Soudan du Sud (**2%**) et le Burundi (**1%**). Selon les perspectives économiques de la Banque Africaine de Développement (BAD), la croissance économique de l'Afrique de l'Est devrait rebondir pour atteindre une moyenne de **4,2%** en 2021. La région se remet de la contraction économique provoquée par la Covid-19. Elle est stimulée par des dépenses publiques soutenues en matière d'infrastructures, par l'amélioration des performances du secteur agricole et par l'approfondissement de l'économie régionale.

La création de blocs économiques régionaux a permis de promouvoir l'intégration économique et d'ouvrir le commerce transfrontalier au-delà de

la région du Corridor Nord. Les États Membres du Corridor Nord sont membres de divers blocs commerciaux régionaux, notamment la Zone de Libre-Echange Continentale Africaine (ZLECAf), le Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe (COMESA), la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC) et la Communauté de Développement de l'Afrique Australe (SADC). Parmi les autres possibilités existantes, citons le cadre de la Loi sur la Croissance et les Opportunités en Afrique (AGO), qui couvre le commerce entre l'Afrique et les États-Unis d'Amérique. Ces blocs régionaux offrent la possibilité d'échanger dans la région grâce à un accès plus large au marché ainsi qu'à une grande variété de produits. Le rapport recommande d'augmenter les investissements pour l'inter connectivité multimodale et la compétitivité.

TABLEAU 1: INDICATEURS MACROÉCONOMIQUE CLÉ

Economie	Population en ('000')		Surface (Km ²)		PIB en prix courants en milliards (USD)	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Burundi	11.890,78	12.255	25.680	27.830	3,04	3,19
RDC.	89.561,40	92.378	2.267.050	2.344.860	48,71	54,83
Kenya	53.771,30	54.986	569.140	580.370	102,43	109,49
Rwanda	12.952,21	13.277	24.670.00	26.340	10,33	10,4
Soudan du Sud	11.193,73	11.381	619.745	644330	4,44	3,26
Ouganda	45.741,00	47.124	200.520	241.550	38,14	43,24
Total/ Moyen	225.110,42	231.401.00	3.706.805.00	3.865.280.00	207,09	224,41

Source : Banque Mondiale, Statistiques d'UNCTAD 2019/2020 et Perspectives Economiques Mondiales

1.2 Total du Commerce des marchandises

Le total du commerce des marchandises des États Membres du Corridor Nord a rebondi après l'effet de la crise économique mondiale et le commerce intra-régional actuellement va en croissant (Rapport Annuel 2021 de CNUCED). Comme le montre le tableau 2, le volume des échanges a augmenté au fil des ans, tant pour les importations que pour les exportations, avec

un taux de croissance annuel de **20%**, sauf pour l'année 2020, en raison de la pandémie mondiale qui a perturbé le flux des biens et des services. Lors de la survenue de COVID-19, le commerce international a été affecté par la chute des prix des matières premières, la réduction de la production manufacturière et la perturbation des opérations dans les chaînes de valeur mondiales.

TABLEAU 2 : PART DU COMMERCE TOTAL DE MARCHANDISES (EN MILLIERS DE DOLLARS US)

ECONOMIE	2016	2017	2018	2019	2020
Burundi	740.388	927.143	973.723	1.067.395	1.071.535
RDC	10.200.000	18.098.816	27.934.678	22.207.101	20.785.246
Kenya	19.802.122	22.433.970	23.429.580	23.493.302	21.469.006
Rwanda	2.985.264	3.248.900	3.586.215	3.899.937	3.949.194
Soudan du Sud	1.375.828	1.949.129	2.233.547	2.410.902	1.623.747
Ouganda	7.311.773	8.497.369	9.816.800	10.995.308	12.399.471
Total	42.415.375	55.155.327	67.974.543	64.073.945	61.298.199

Source: Statistiques de CNUCED: <https://unctadstat.unctad.org>

1.3 Organisation du rapport

Ce rapport présente l'état et l'avancement des indicateurs qui évaluent la performance du Corridor Nord. Il contient des données recueillies auprès des six États Membres du Corridor Nord et il est en effet structuré comme suit : le Chapitre 2 présente l'état des infrastructures ; le Chapitre 3 traite des performances en termes de volume et de capacité ; le Chapitre 4 traite de l'efficacité

et de la productivité ; le Chapitre 5 fournit des statistiques et des analyses sur les tarifs et les coûts de transport. Le Chapitre 6 quant à lui traite des temps de transit et des retards ; le Chapitre 7 porte sur le commerce intra-régional ; le Chapitre 8 traite de la sécurité routière et enfin le Chapitre 9 propose des recommandations.



CHAPITRE DEUX: QUALITE DES INFRASTRUCTURES

Le Corridor Nord est un corridor multimodal, composé de routes, de chemins de fer, d'oléoducs et de voies navigables intérieures. Il est reconnu comme un corridor logistique important en Afrique de l'Est. L'importance du Corridor Nord s'est accrue, comme en témoigne l'augmentation du trafic de transit et de transbordement. La fourniture d'une infrastructure de qualité adéquate est essentielle pour réduire les coûts du commerce, améliorer la compétitivité et faciliter l'intégration économique régionale. La figure 3 illustre les infrastructures de transports dans le Corridor Nord.

L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) a formulé le Plan Directeur des Infrastructures du Corridor Nord (NCIMP) en 2011, avec le soutien de la Banque Africaine de Développement (BAD). Le Plan Directeur définit les projets d'infrastructure à mettre en œuvre par chaque État Membre. Il prévoit d'améliorer la couverture, la connectivité et la qualité des infrastructures de transports dans la région. Le suivi de la mise en œuvre du NCIMP a été entrepris par l'ACTTCN à travers le Portail de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord. Cette section se concentre sur l'état de la qualité de des infrastructures.

FIGURE 3: LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD



Source : Observatoire de Transport du Corridor Nord

2.1 Ports et ports de navigation intérieure

Le port de Mombasa est le port d'entrée de la région. Le port, à travers le Corridor Nord de Transports, relie les Etats Membres enclavés du Corridor Nord aux systèmes commerciaux mondiaux. Le Corridor Nord comprend des réseaux routiers, des chemins de fer, des voies navigables intérieures et des oléoducs. L'Autorité des Port du Kenya (KPA) est mandatée pour gérer et exploiter le Port de Mombasa et tous les ports maritimes réguliers le long de la côte du Kenya. Ces ports incluent Lamu, Malindi, Kilifi, Mtwapa, Kiunga, Shimoni, Funzi et Vanga. Le port de Mombasa est un point d'accès maritime crucial pour la région d'Afrique centrale et orientale, reliant des pays comme le Burundi, la RDC, le Kenya, le Rwanda, le Soudan du Sud, l'Ouganda, la Tanzanie, la Somalie et l'Éthiopie, etc. Il s'agit du plus grand port et le plus fréquenté de la région d'Afrique de l'Est. La capacité de manutention annuelle du port est de 2,65 millions d'EVP. Le port traite une variété de cargaisons, notamment des engrais, des céréales, du ciment,

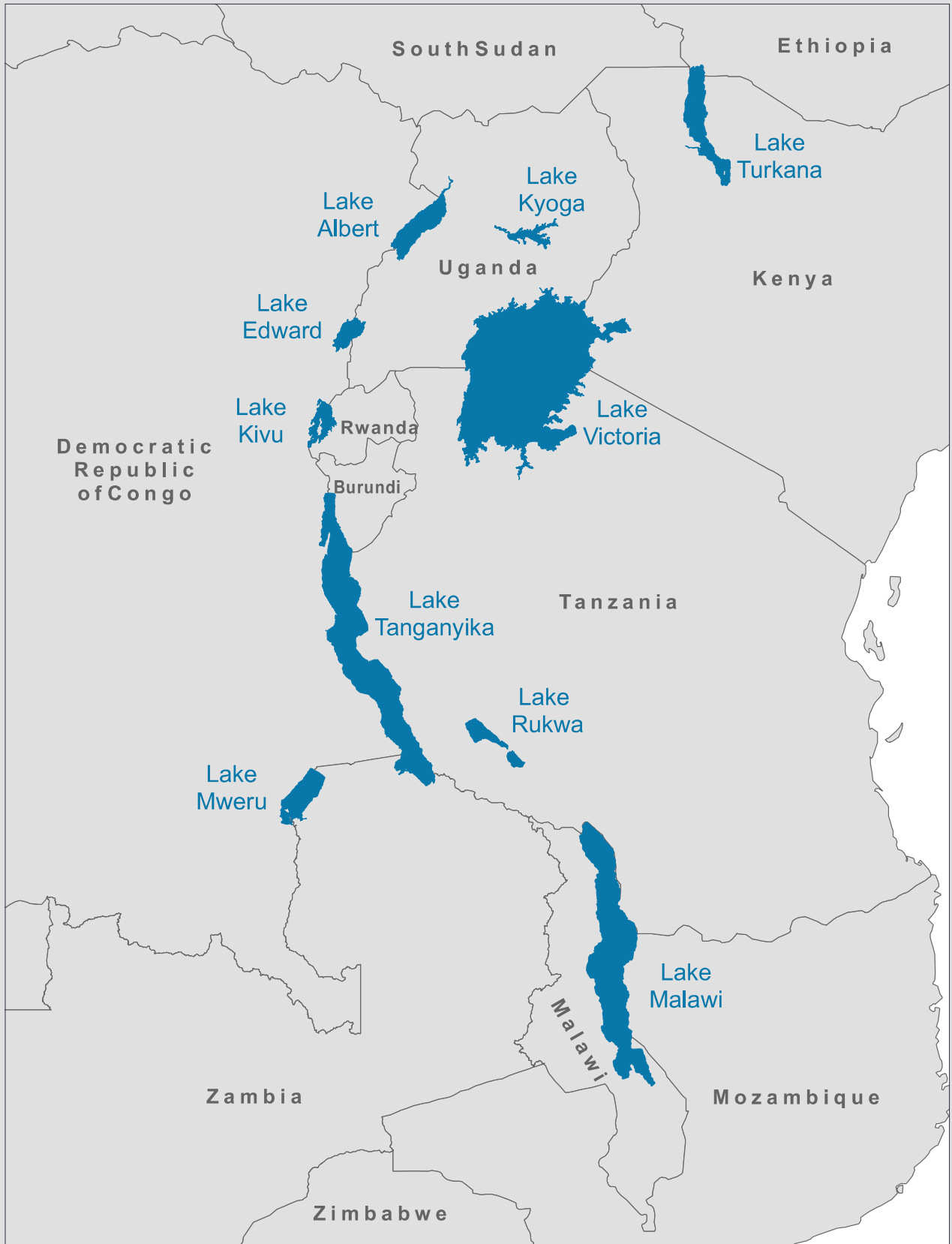
de la soude et du vrac liquide comme le pétrole brut et le pétrole, le vrac et les cargaisons lourdes comme le bois, le fer et l'acier, les véhicules et les marchandises en conteneurs, entre autres.

Le Port de Mombasa comprend Kilindini Harbour, Port Reitz, l'ancien Port, Port Tudor, et l'ensemble des eaux de marée qui entourent l'île de Mombasa. Le port de Kilindini est un grand bras de mer naturel en eau profonde dont la profondeur est de 45 à 55 mètres en son centre le plus profond, bien que la profondeur déterminante soit celle du canal extérieur dans les approches du port, dont la profondeur draguée est de 17,5 mètres (57 pieds). Le port est équipé de deux terminaux à conteneurs, 19 postes d'amarrage, un terminal céréalier. Les autres installations et équipements comprennent : 2 jetées pour le pétrole en vrac, 2 postes à quai pour le ciment en vrac avec 3 silos et 10 postes à quai pour le fret conventionnel.



Le navire est déchargé dans le port de Mombasa

FIGURE 4: CARTE DES GRANDS LACS EN AFRIQUE DE L'EST



Source: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:African_Great_Lakes.svg

La récente mise en service du premier poste d'amarrage du Port de Lamu est une nouvelle étape importante pour KPA. Ce port en eau profonde a ouvert l'accès à un nouveau corridor de transports inexploité, offrant une opportunité supplémentaire de développer les activités par la fourniture de services portuaires desservant de nouveaux marchés au nord du pays.

Le Corridor de Transport du Nord possède plusieurs voies navigables intérieures, dont les lacs Victoria, Albert, Edward, Kyoga, Kivu, Tanganyika, et un certain nombre de rivières tel que le bassin du Nil et le bassin du Congo. Les principaux ports situés sur le lac Victoria sont : Kisumu, Jinja pier, Kampala, Entebbe, Bukoba, Mwanza et Musoma. Les autres ports sont : Bujumbura, Rubavu, Rusizi, Karongi et Nkora, Namasagali, Masindi, Mahagi et Butiaba, entre autres. La majorité de ces plans d'eau n'ont pas été entièrement développés pour

le transport intérieur, ce qui peut être attribué à leur navigabilité et au fait qu'ils sont situés en dehors de la dorsale principale de transport du Corridor Nord.

Les États Membres du Kenya et l'Ouganda investissent dans le développement des infrastructures et des équipements du Lac Victoria dans le but de promouvoir l'efficacité du transport fluvial. En outre, l'Etat Membre du Rwanda est en train de développer quatre ports sur le lac Kivu : les travaux sur le port de Rubavu, sont à 18,2% et devraient être achevés en décembre 2022, le port de Rusizi est à 8,9% et devrait être achevé en décembre 2024, tandis que Karongi et Nkora sont au stade de la passation de marchés. Les travaux de construction sur les quatre ports sont financés par gouvernement du Rwanda, TMEA, et le Royaume des Pays Bas.

2.2 Routes

Le principal réseau routier part du port maritime de Mombasa et traverse le Kenya et l'Ouganda pour rejoindre le Rwanda, le Burundi et la République Démocratique du Congo (RDC). Le réseau routier relie également le Kenya et l'Ouganda à Juba au

Soudan du Sud. Le Protocole n° 2 de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATTCN) stipule les routes désignées et les installations auxiliaires dans les États Membres respectifs utilisées pour le trafic inter-état et le trafic de transit.



Route du Corridor Nord au Kenya

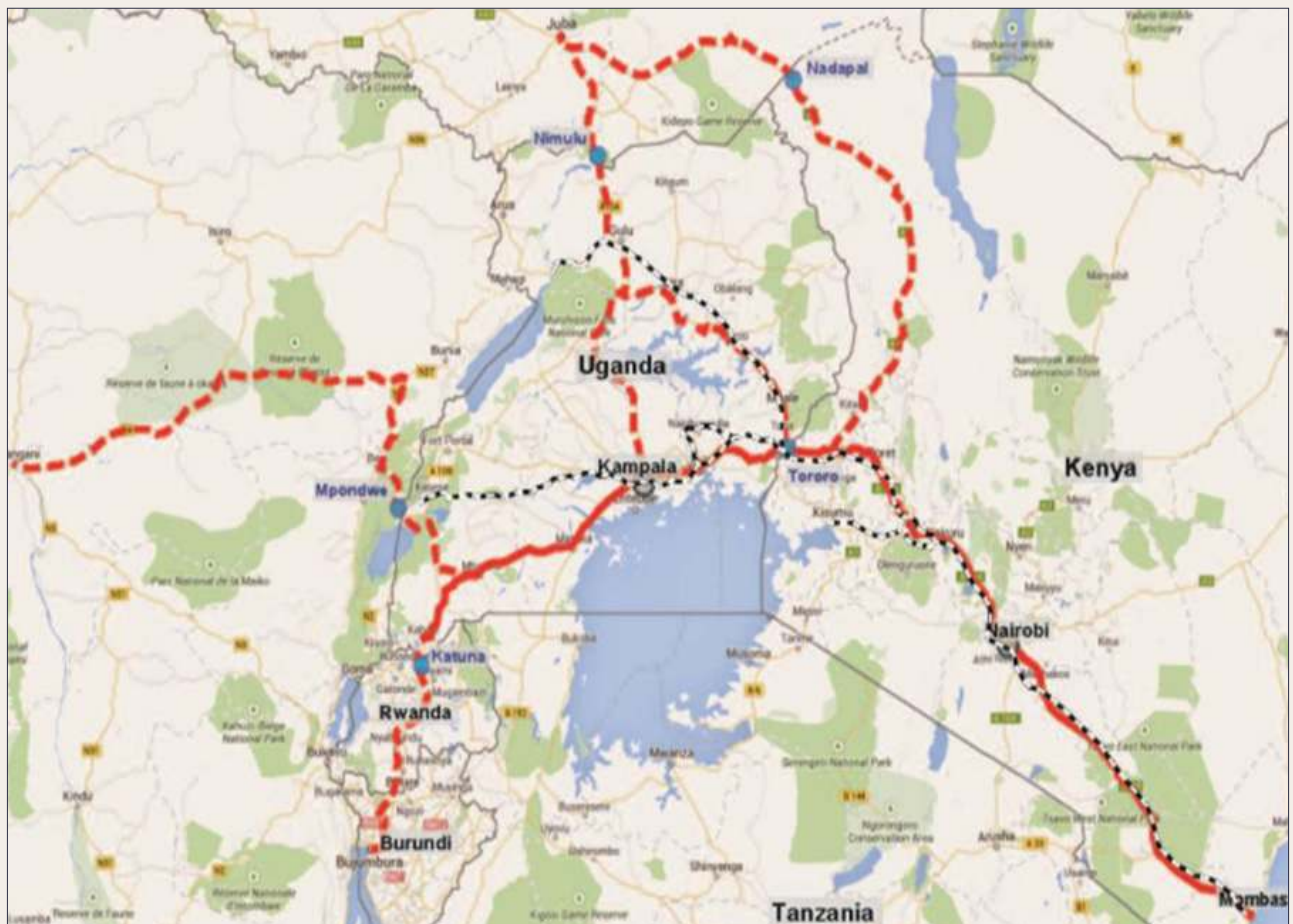
Les Sommets respectifs des Chefs d'Etats sur les Projets d'Intégration du Corridor Nord (NCIP) ont plaidé pour le développement des réseaux routiers et la formation d'un trafic de transit transafricain, ainsi que pour des infrastructures de transbordement pour aller au-delà de la région de l'EAC avec pour objectif principal de promouvoir le commerce régional à travers des investissements dans les infrastructures routières. Ce point est devenu encore plus crucial pour la Zone de Libre-Échange Continentale Africaine (ZLECAf) qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2021. La longueur totale des neuf autoroutes du réseau routier de la ZLECAf est d'environ 56.683 Km. Ce réseau comprend l'autoroute numéro 8, qui est l'autoroute transafricaine Mombasa-Lagos (6.259 Km), qui traverse six pays (dont trois sont des États Membres du Corridor Nord) répartis comme

suit : 737 Km au Nigeria, 1.044 Km au Cameroun, 1.319 Km en République Centrafricaine (RCA), 1.561 Km en RDC, 740 Km en Ouganda et 1 100 Km au Kenya.

L'autoroute est finalisée au Nigeria, au Cameroun, en Ouganda et au Kenya. Cependant, il y a des liens qui manquent en République Centrafricaine et en RD Congo, ce qui empêche son utilisation complète.

La figure 5 ci-après illustre le réseau routier désigné le long du Corridor Nord. L'évaluation de l'état des routes est cruciale pour le cadre de travail politique en ce qui concerne les domaines de la sécurité, la durée de vie des routes, la consommation de carburant et les coûts d'entretien, entre autres. La présente section du rapport s'intéresse davantage à la qualité des routes dans les États Membres du Corridor Nord

FIGURE 5: ITINÉRAIRES DU CORRIDOR NORD



Source: Observatoire de Transport du Corridor Nord

2.2.1 Etat des routes au Burundi

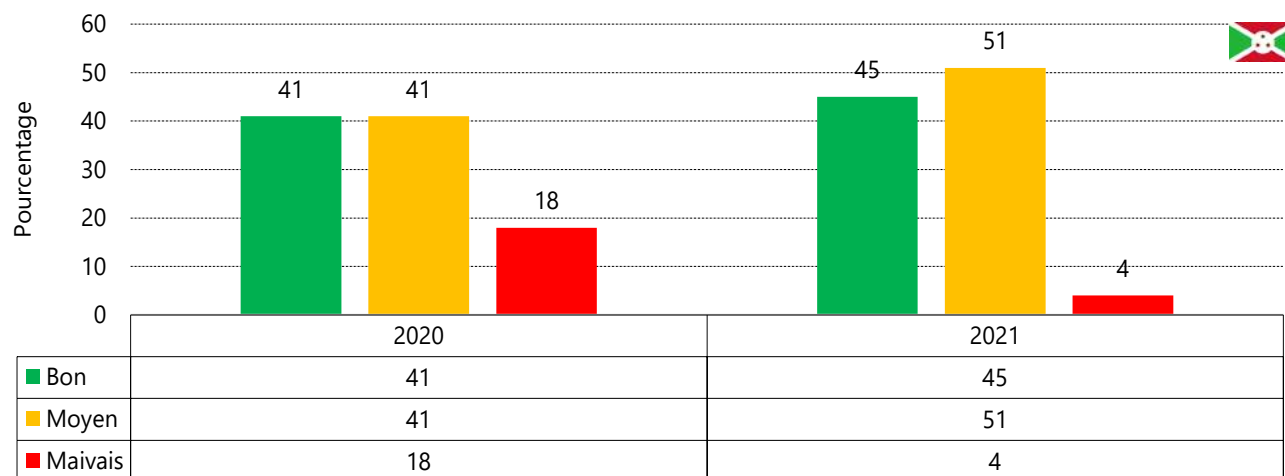
Selon l'Accord, les principaux itinéraires du Corridor Nord désignés au Burundi sont:

1. Kanyaru haut (via-Kayanza-Bujumbura) à Gatumba
2. Gasenyi (via-Kirundo-Ngozi) à Bujumbura
3. Ruhwa- (via- Rugombo-Nyamitanga) à Bujumbura
4. Kanyaru bas- (via Ngozi-Nyangungu) à Gitega

La majorité de la surface des routes sont pavées et goudronnées. Les sections de route au Burundi ont deux voies avec une largeur de 3 mètres, sauf pour la route Nyamitanga-Bujumbura et la route

Ngozi-Gitega qui a une largeur de 3,5 mètres. L'analyse des données de 2021 pour l'état des routes au Burundi indique que le pourcentage de la qualité des routes pavées et goudronnées en bon état s'est amélioré, passant de **41%** en 2020 à **45%** en 2021, tel que montré par la figure 6 ci-dessous. De même, le pourcentage de routes en bon état est passé de **4%** en 2020 à **51%** en 2021. Cela pourrait être attribué à l'amélioration et à l'entretien des infrastructures routières. Les travaux d'amélioration et de réparation des points cruciaux ont été achevés sur certaines sections, et des travaux sont en cours sur d'autres sections.

FIGURE 6: ETAT DES SECTIONS ROUTIÈRES DU CORRIDOR NORD AU BURUNDI



Source : Office des Routes, Années 2020 et 2021

2.2.2 Etat des Routes en RDC

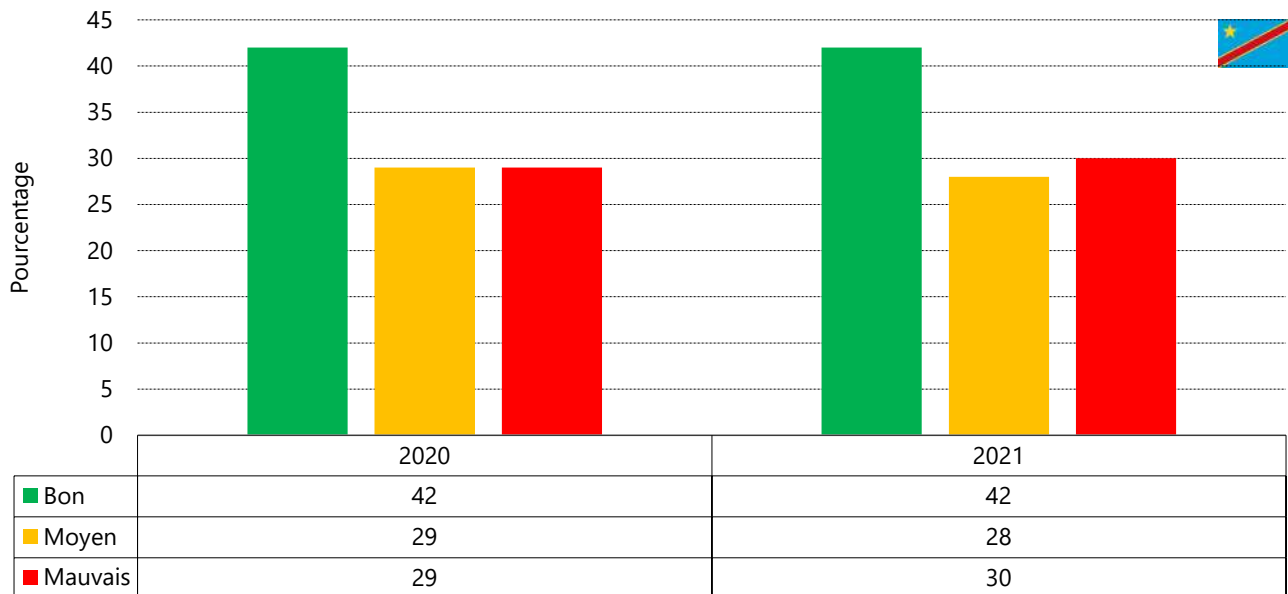
L'Accord du Corridor Nord désigne les itinéraires suivants du Corridor Nord en RDC :

1. Bukavu (via Kindu) à Kisangani
2. Kiliba (via Uvira) à Kalundu
3. Kamanyora (via Bukavu) à Kalundu
4. Kavimvira (via Uvira) à Kalundu
5. Kasindi (via Beni) à Kisangani/Bunia
6. Mahagi (via Bunia) à Kisangani/Isiro
7. Aru (via Bunia) à Kisangani/Isiro
8. Bunagana à Goma

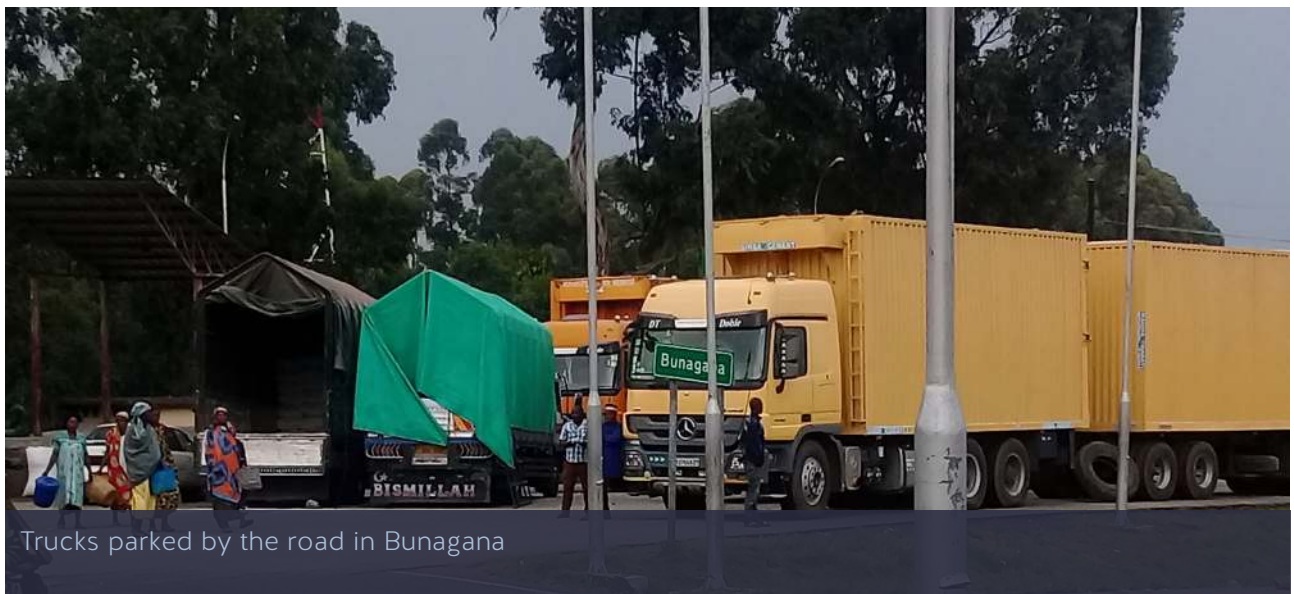
9. Ishasha (via-Rutshuru) à Goma

La majorité des routes en RDC sont à deux voies avec une largeur de 3 à 3,5 mètres. La figure 7 donne l'état des routes sur diverses sous-sections en RDC pour l'année 2021 en comparaison avec l'année précédente. Cependant, la plupart des sections en mauvais état ont été signalées qu'elles sont en cours de réhabilitation partielle et seront meilleures lorsque la mise à niveau sera terminée.

FIGURE 7: ETAT DES ROUTES EN RDC EN POURCENTAGE



Source : Office de Routes, RDC 2020 et 2021



Selon l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATTCN), les itinéraires de circulation du trafic désignés au Kenya pour faciliter le commerce interétatique le long du Corridor sont les suivantes :

1. Mombasa à Malabavia Nairobi- Eldoret
2. Mombasa à Busia via Kisiani-Kisumu
3. Mombasa à Taveta à partir de Voi

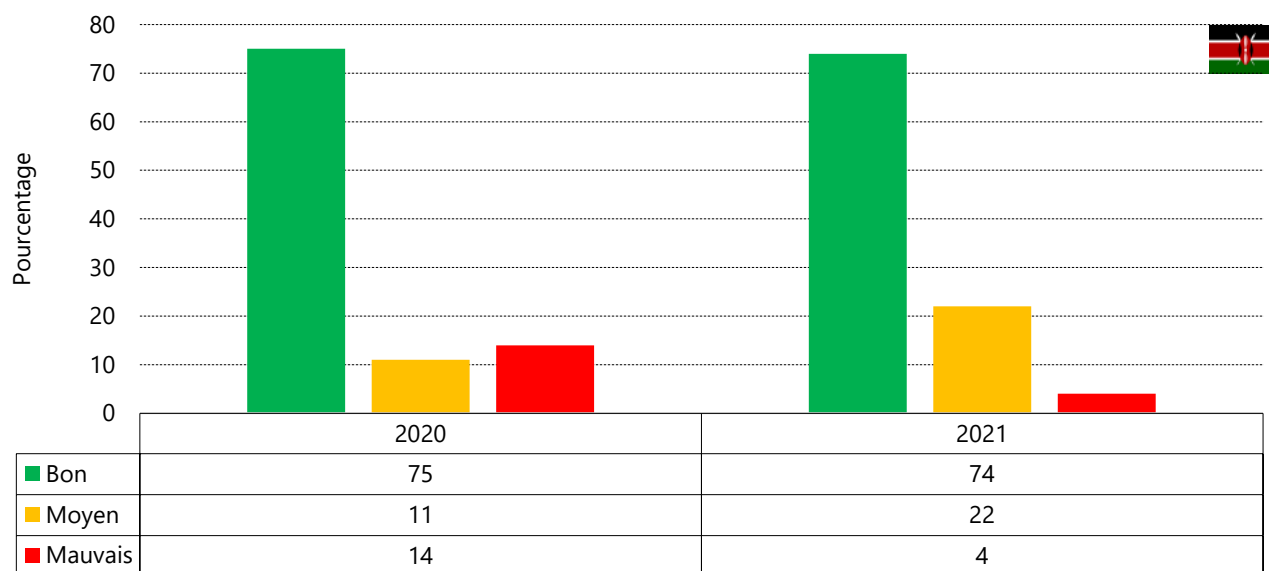
4. Mombasa à LungaLungaen passant par Diani
5. Mombasa à Namanga
6. Mombasa à Lokichogio
7. Mombasa à Lwakhakhavia Nairobi-Webuye
8. Mombasa à Isebaniavia Nairobi-Narok

La figure 8 ci-dessous montre que la longueur totale cumulée de Mombasa à Malaba, Kisumu et Busia

couvre 1.330,8 Kilomètres. Sur ce total, environ **74%** sont en bon état, revêtus et goudronnés avec un IRI moyen inférieur à 2,5 mm/m. Les sections en mauvais état ont considérablement diminué,

passant de **14%** en 2018 à seulement **4%** en 2021. Cela pourrait être attribué à la modernisation en cours de l'infrastructure routière, qui devrait permettre d'améliorer encore plus l'état des routes.

FIGURE 8: STATUT DE L'ETAT DES ROUTES AU KENYA EN POURCENTAGE



Source :KeNHA - Plusieurs Années

Le Gouvernement du Kenya, à travers l'Autorité des Routes Nationales du Kenya (KeNHA), procède à la mise en œuvre de divers projets d'infrastructure pour améliorer et étendre la route le long du Corridor Norden vue de la facilitation du commerce. Il s'agit notamment des projets suivants :

- Doublement de la chaussée à partir de Mombasa-Route de Mariakani (Lot 1 : Mombasa - KwaJomvu), 12Km (Project en cours de réalisation, progrès à **97,2%**)
- Doublement de la chaussée à partir de Athi River - Project Projet de route de contournement, 20,1Km (Project en cours, progrès à **80,2%**)
- Projet de route express de Nairobi (Mlolongo à James Gichuru /Red Hill Junction), 26,76 Km (Projet en cours, avancement à **92%**)
- Projet de réhabilitation et amélioration de la capacité de la route James Gichuru Junction - Rironi (A8), 25,3 Km (Projet en cours, avancement à **67,7%**)
- Construction de l'échangeur de Kericho (Jn B1/C23) (avancement à **81,2%**)
- Construction de l'échangeur d'Ahero (Jn A1/ B1) (avancement à **89,6%**)
- Section Mwache - Tsunza - Mteza, 8,96 Km (Projet en cours, avancement à **46,5%**)
- Mteza - Kibundani, 6,86 Km (avancement du projet à **90%**)

2.2.4 Etat des Routes du Rwanda

Le Rwanda a désigné un certain nombre de routes et leurs frontières associées comme faisant partie de l'itinéraire du Corridor Nord. Les principales routes du Corridor Nord désignées au Rwanda selon l'Accord du Corridor Nord:

1. Kagitumba – Kigali - Akanyaru haut;
2. Kagitumba – Kigali – Huye – Rusizi I,II and Bugarama;
3. Kagitumba – Kigali – Muhanga – Karongi – Rusizi I, II and Bugarma;
4. Kagitumba – Kigali – Nemba;
5. Gatuna – Kigali – Huye – Rusizi I, II and Bugarama;
6. Gatuna- Kigali – Muhanga – Karongi – Rusizi I, II and Bugarama;
7. Gatuna - Kigali – Nemba;
8. Gatuna – Kigali – Musanze – Rubavu;
9. Cyanika- Musanze - Rubavu

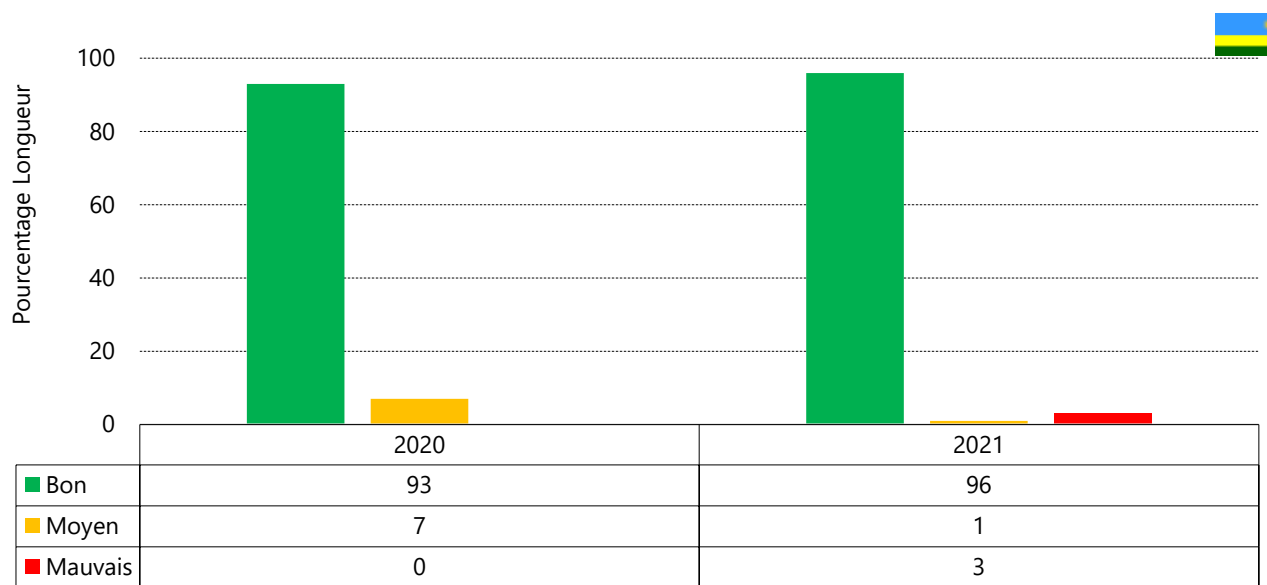
Il ressort de la figure 9 ci-dessous que l'ensemble du réseau routier le long du Corridor Nord au Rwanda est pavé et en bon état à hauteur d'environ **96%**, tandis que **3%** sont en mauvais état et en cours de réhabilitation. Les améliorations routières en cours comprennent la section de la route Sonatube/Kicukiro - Akagera qui est en cours de réhabilitation et d'élargissement à quatre voies au lieu de deux ainsi que le projet d'autoroute de l'aéroport international de Bugesera actuellement achevé à **94,5%** d'avancement et devrait être achevé en Juin 2022, le projet de réhabilitation et amélioration de la capacité de la route Rubengera - Rambura actuellement à **75%** d'avancement et devrait être achevée en avril 2022, les travaux d'amélioration de la route Rukomo-Nyagatare (73,3 Km) actuellement à **94.72%** d'avancement et devrait être achevé en Juin 2022, la réhabilitation et élargissement de la route Nyagatare-Ryabega actuellement à **25.4%** et devrait être achevé en



Juillet 2022, la réhabilitation et élargissement de la route Rambura-Nyange actuellement en phase d'approvisionnement, la réhabilitation et élargissement de la route Nyange-Muhanga actuellement en phase de mobilisation des fonds.

En outre, le projet de système de gestion des routiers, qui servira à prendre des décisions nécessaires pour un entretien rentable des routes existantes, la fourniture de nouvelles infrastructures routières, et l'utilisation efficace des ressources est en cours.

FIGURE 9: ETAT DES ROUTES AU RWANDA, EN POURCENTAGE



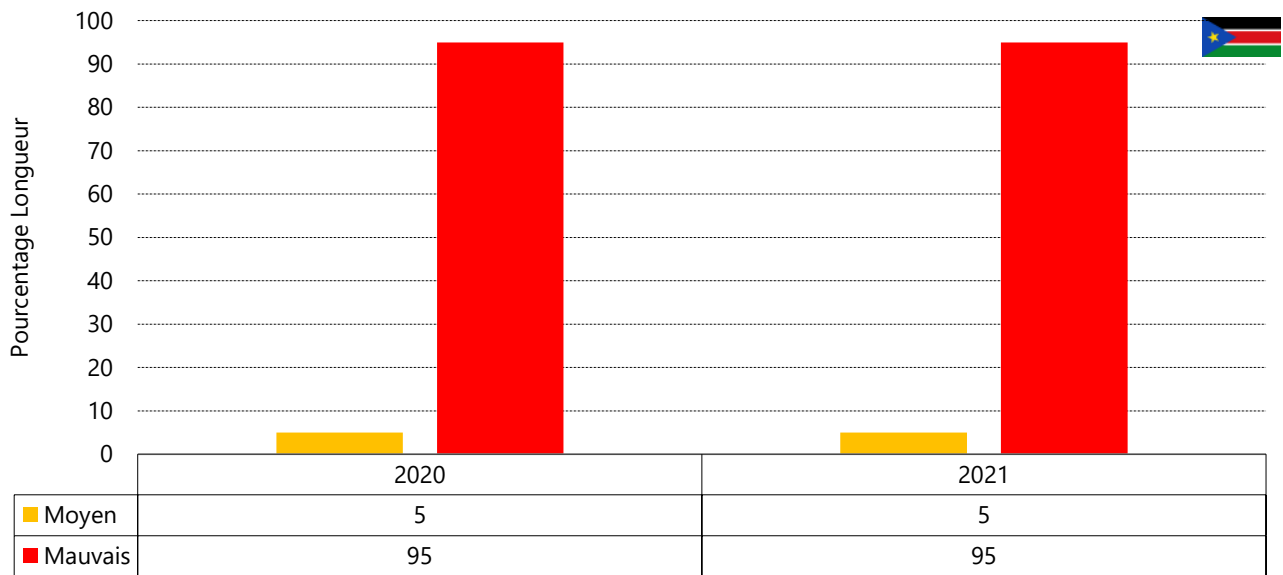
Source: RTDA, données 2020 et 2021

2.2.5 Etat des routes au Soudan du Sud

Le Soudan du Sud est confronté à de graves problèmes d'infrastructures liés à la réparation de routes vieillissantes avec une allocation de ressources limitée. La figure 10 montre qu'environ **95%** des routes du Corridor Nord au Soudan du Sud sont en mauvais état, tandis que **5%** seulement sont en bon état. L'état des routes est

resté le même au cours des trois dernières années. Le gouvernement du Soudan du Sud n'a pas encore obtenu un soutien suffisant de la part des partenaires internationaux pour l'aider à améliorer ses routes, comme c'est le cas dans d'autres pays membres.

FIGURE 10: ETAT DE SECTIONS DE ROUTES DU SOUDAN DU SUD



Source : Ministère des Routes et des Ponts, 2020

2.2.6 Etat des routes en Ouganda

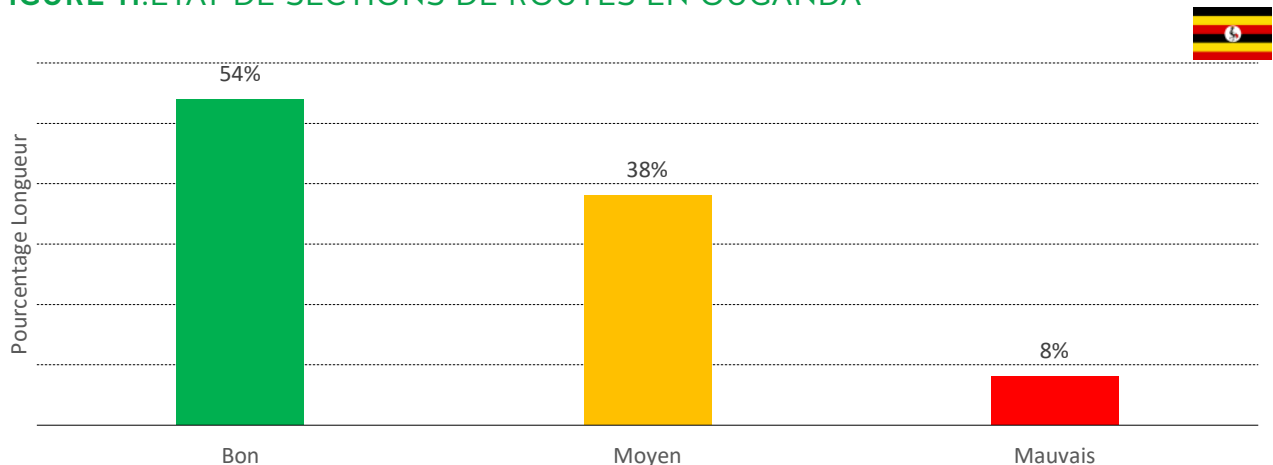
Les routes du Corridor Nord désignées en Ouganda sont : Malaba-Katuna, Malaba-Ishasha, Malaba- Mpondwe, Malaba-Goli, Malaba-Arua, Busia-Katuna, Busia-Ishasha, Kasese-Kigitumba, Busia-Arua et Busia-Goli, Kasese-Mpondwe et Kasese-Ishasha.

Le réseau routier du Corridor Nord de l'Ouganda s'étend sur environ 2.076 Km, dont environ **54%** sont revêtus et en très bon état. **38%** sont en bon état et **8%** en mauvais état. UNRA a indiqué qu'elle

a adopté une standardisation des ralentisseurs de vitesse qui s'appliquera à toutes les routes principales en Ouganda. UNRA a également annoncé que pour réduire les embouteillages le long de la route Jinja-Kampala, le Gouvernement a terminé la construction de la voie rapide Jinja-Kampala qui est en service.

Par ailleurs, des réhabilitations légères et lourdes sont en cours sur différentes sections de routes ainsi que des interventions ponctuelles d'amélioration sont effectuées.

FIGURE 11: ETAT DE SECTIONS DE ROUTES EN OUGANDA



Source: UNRA, 2021



Itinéraire du Corridor Nord en Ouganda

2.3 Réseau des oléoducs

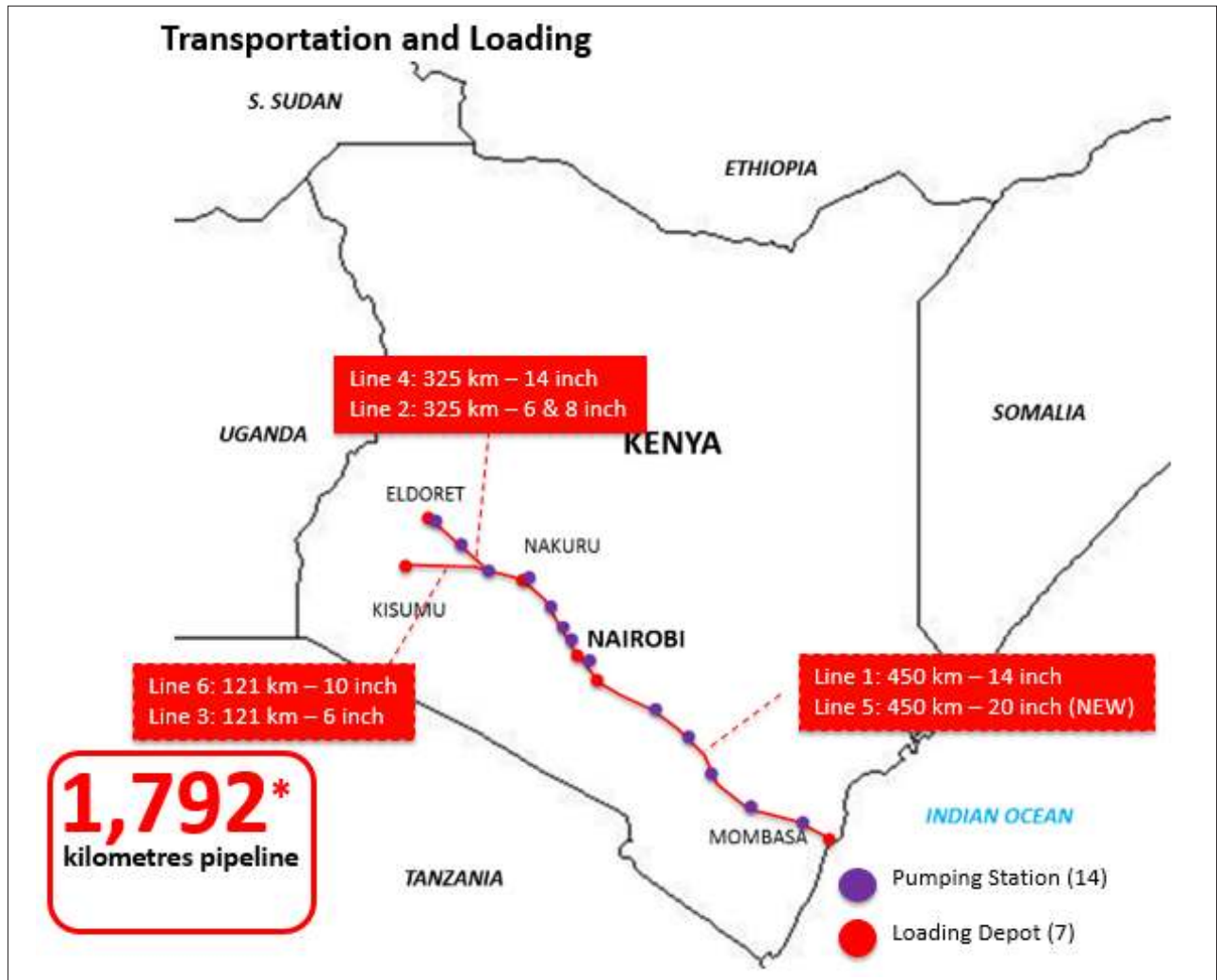
Le transport par oléoducs au Kenya est géré par la Compagnie des Oléoducs du Kenya (KPC). KPC est mandatée pour transporter, stocker et manutentionner les produits pétroliers à travers le réseau d'oléoducs. Le réseau d'oléoducs de KPC a une longueur totale de 1.797 Km, 14 stations de pompage et 7 dépôts de chargement. L'oléoduc a une capacité de traitement d'environ 6,9 milliards de litres de produits pétroliers par an. Les dépôts de chargement de carburant sont situés à Mombasa, Konza, la zone industrielle - Nairobi, Embakasi-Nairobi (dépôt d'aviation), Nakuru, Eldoret et Kisumu. La ligne part de la raffinerie de pétrole de Mombasa, passe par Nairobi, Eldoret et Kisumu et dessert les États Membres de l'Ouganda, du Rwanda, du Burundi et de l'Est de la RDC par transbordement dans des camions-citernes sur les routes du Corridor Nord et des jetées pétrolières des lacs. A titre d'exemple, la jetée pétrolière de Kisumu (JPK) permettra d'étendre la portée de Bukiri-Bukasa Entebbe, en Ouganda, en passant

par le lac Victoria jusqu'au dépôt Mahathi-Infra (installation complémentaire privée - jetée et dépôt en cours d'achèvement) en Ouganda.

La capacité de stockage de l'oléoduc est indiquée dans le tableau 3 ci-dessous. La capacité de l'oléoduc a été limitée pour répondre à la demande croissante de produits pétroliers dans le pays et dans d'autres pays enclavés qui dépendent du Kenya pour leurs produits. Il est donc nécessaire de construire une ligne de 20 pouces (20 Inches) de Mombasa à Nairobi avec un débit plus élevé de 1,9 millions de litres par heure d'ici 2023.

KPC a ouvert la voie à une installation de stockage supplémentaire de 40 milliards de shillings kenyans à Kipevu afin de garantir que tous les acteurs de l'industrie aient accès à cet important produit. Par ailleurs, l'efficacité a été la pratique la plus importante de toutes les opérations dans les Dépôts de Chargement au Kenya.

FIGURE 12: RÉSEAU DES OLÉODUCS AU KENYA



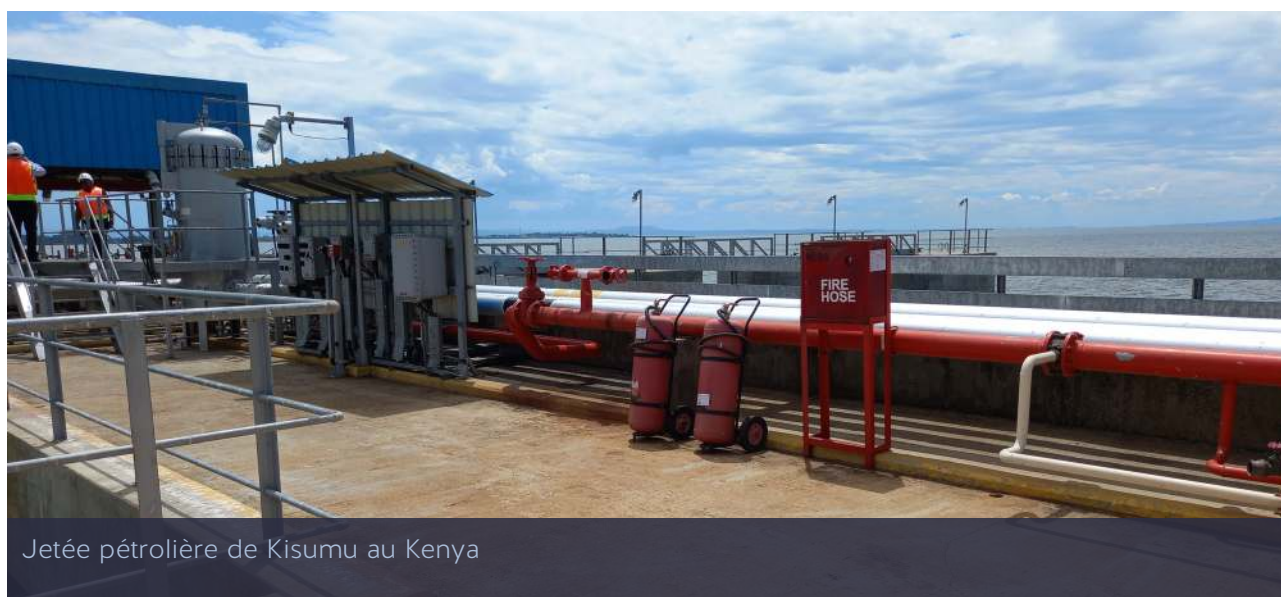
Section Ligne	Longueur (Km)	Diamètre de l'oléoduc (Inches)	Taux de débit installé (M ³ /H)	No. de Stations de Pompage
Mombasa-Nairobi (Ligne I)	450	14	830	8
Nairobi-Nakuru-Eldoret (Ligne II)	325	8/6	220	4
Sinendet-Kisumu (Ligne III)	121	6	100	-
Nairobi-Eldoret (Ligne IV)	325	14	311	2
Mombasa-Nairobi (Ligne V) nouvelle	450	20		
Sinendet-Kisumu (Ligne VI)	121	10	350	-
Embranchement de la ligne de KOSF au Terminal pétrolier de Shimanzi	2.8	12	450	1
Changamwe-Aéroport International Moi	3.8	6	120	1

Source: <https://www.kpc.co.ke/pipelinetwork>

TABLEAU 3: STOCKAGE DES OLÉODUCS

Facilité/ Localisation	Capacité (M ³)	Capacité (Litres)
KOSF-Kipevu (Mombasa)	326.000	326.000.000
KPRL (Changamwe) supplémentaire Juillet 2017	140.000	140.000.000
Aéroport Moi (Mombasa)	7.000	7.000.000
JKIA (Nairobi)	54.000	54.000.000
Terminal de Nairobi	233.000	233.000.000
Nakuru	31.000	31.000.000
Eldoret	48.000	48.000.000
Kisumu	45.000	45.000.000

Source: <https://www.kpc.co.ke/pipelinenetwork>



Jetée pétrolière de Kisumu au Kenya

2.4 Dépôts Intérieurs de Conteneurs

Au Kenya, les Dépôts Intérieurs de Conteneurs (ICD) sont gérés par l'Autorité des Ports du Kenya (KPA). Ils sont situés à Nairobi, Naivasha, Kisumu et Eldoret. Ces dépôts sont reliés au terminal à conteneurs du port de Mombasa par des connexions et des services ferroviaires. ICD Nairobi est le plus grand et le plus actif des ICD du Kenya. Il est équipé de 4 grues portiques montées sur rails, de 8 grues portiques sur pneus, de 10 empileurs à flèche, de 30 tracteurs de terminal, de 67 remorques et de 16 chariots élévateurs à fourche pour soutenir les opérations de chargement et de déchargement à l'ICD.

L'ICD Naivasha est également relié au Port de Mombasa par la ligne ferroviaire SGR. Cet ICD a commencé ses opérations commerciales en mai 2020. ICD Naivasha est équipé de 4 gerbeurs à mât rétractable et de 7 tracteurs de terminal. L'aire d'attente actuelle pour les camions a une capacité d'environ 150 camions, mais elle n'est pas encore pavée. Cependant, l'ICD ne dispose pas d'une zone de vérification, ni d'un entrepôt, d'un scanner et d'un pont-bascule. De plus, il n'y a pas assez d'espace pour les agences de régulation ainsi que pour les prestataires de services tels que les transitaires et les prestataires de services financiers, les installations sanitaires et les restaurants sont

inadéquats, les services de transport vers les villes les plus proches représentent également un défi.

logistique de Kigali. L'Ouganda possède des ICD multiples qui manutentionnent 50.000 EVP par an.

Le Rwanda dispose de deux principaux ICD, à savoir le port intérieur de Magerwa et la plateforme

TABLEAU 4 : LES ICD LE LONG DU CORRIDOR NORD

Pays	Nom du DIC	Capacité Disponible (EVP)	Totale	Notes
Kenya	Nairobi	450.000		Fonctionnant à un niveau optimal. 2019 utilisé à environ 93% . Voies ferrées à écartement standard et installations de manutention ajoutées au dépôt existant desservie par la voie à écartement métrique. En moyenne, ICD Nairobi reçoit sept trains par jour, transportant en moyenne 106 EVP d'importations en provenance de Mombasa. En aval, l'ICD manutentionne 4 à 5 trains par jour. Il représente également une importante manutention de marchandises sortantes et de conteneurs vides.
Kenya	Kisumu	15.000		Sert de point de transbordement. Opérationnel. Occupe une superficie de 17,5 hectares et est conçu pour recevoir principalement des marchandises par voie ferrée et les expédier par route et par voie fluviale par le Lac Victoria. L'ICD dispose d'un parc à conteneurs bien pavé, d'un entrepôt et est correctement clôturé. La cour dispose d'un hangar de vérification, d'une grande sécurité et est équipée de projecteurs qui permettent des opérations 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. L'ICD dispose d'un équipement de manutention des marchandises pour faciliter le chargement et le déchargement des marchandises. Le chantier est relié au système de transport par une voie de garage ferroviaire, une route goudronnée et des services de ferry pour wagons via le port de Kisumu. L'ICD dispose d'un gerbeur à mât rétractable, d'une grue mobile, d'un chariot élévateur pour charges lourdes, de trois chariots élévateurs pour charges légères, de trois tracteurs de terminal et de huit remorques pour la manutention des marchandises. Mise en service opérationnelle.
Kenya	Naivasha	4.000 EVP (Dépôt de conteneurs). L'aire d'attente pour les camions au DIC a une capacité d'env 150 camions, mais elle n'est pas encore asphaltée.	de	Les opérations commerciales de fret commencées en mai 2020. La zone désignée pour l'ICD de Naivasha est de 100 acres. Ce dernier dispose de 4 gerbeurs à mât rétractable et de 7 tracteurs de terminal. Le DIC de Naivasha rapproche le port de Mombasa des pays de l'arrière-pays sur plus de 500 Km et offre une bonne connectivité par route avec les pays voisins de l'arrière-pays. La majeure partie des marchandises manutentionnées par l'ICD de Naivasha sont des matières premières. Environ 80% des marchandises manutentionnées à Naivasha sont principalement destinées à l'Ouganda. Un terrain de 1.000 acres adjacent à l'ICD a été désigné pour le développement d'une zone économique/parc industriel et 50 acres ont été désignés aux pays de transit pour le développement de stations de fret. La connexion de la ligne MGR entre l'ICD et la ligne MGR existante Naivasha - Nairobi a une longueur de 24,5 Km.
Kenya	Eldoret			Créée en 1994, cette installation portuaire sèche n'est pas utilisée actuellement.

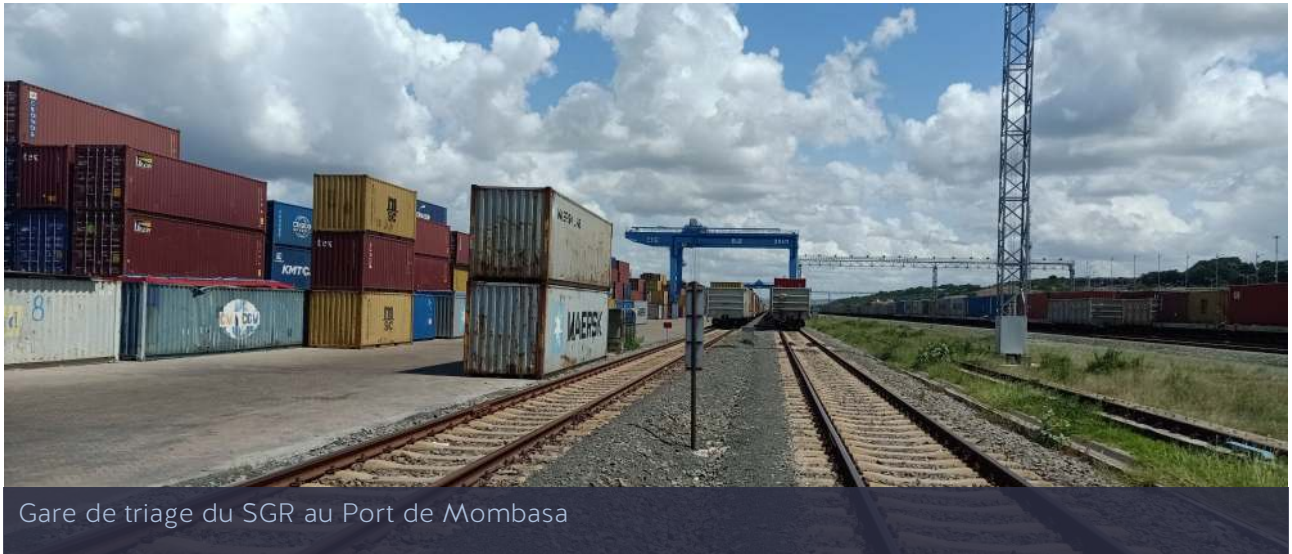
Pays	Nom du DIC	Capacité Disponible (EVP)	Totale	Notes
Kenya	Taita Taveta	*		Étude de faisabilité achevée. Terrain alloué pour la construction.
Rwanda	Magerwa	40.000		Opérationnel avec des équipements de manutention de conteneurs. Magerwa fournit des certificats VGM (Verified Gross Mass) pour l'exportation conformément à SOLAS (Safety Of Life at Sea) -
Rwanda	DP World Logistics Ltd (Rwanda)	50.000		Opérationnel depuis 2021
Ouganda	ICD Multiple	50.000		Achevé en 2015, l'ICD est une plateforme de transit pour les camions transportant des marchandises en transit. Il ne possède pas d'une installation pour le stockage des conteneurs vides. Les conteneurs chargés sont pesés au pont-basculé du DIC afin d'obtenir et de respecter la masse brute vérifiée (MBV) requise pour le transport maritime des conteneurs.
Ouganda	ICD de Mukono	Entrepôt de 1.850 M ³	sous douane	L'ICD est situé à 25 Km de Kampala, à Kyetume, et a une superficie de 13 acres. Il dispose d'équipements de manutention du fret et manutentionne les importations et les exportations reçues et expédiées par voie ferroviaire et routière.



Dépôt Intérieur de Conteneurs DP World au Rwanda

2.5 Chemin de Fer

Les initiatives de coopération régionale en Afrique de l'Est se sont concentrées sur les efforts conjoints de modernisation du réseau ferroviaire et sur le développement d'un réseau ferroviaire africain. L'objectif ultime est que les États Membres aient une politique ferroviaire commune. Le Plan Directeur des Chemins de Fer d'Afrique de l'Est est entré en vigueur pour guider le développement futur des services ferroviaires dans la région.



Gare de triage du SGR au Port de Mombasa

pour le développement ferroviaire dans les États Membres. Ces cadres régionaux, entre autres, devraient stimuler les initiatives multilatérales de développement ferroviaire dans la région.

Les États Membres ont accepté de développer le Chemin de fer à Écartement Standard (SGR) ayant les mêmes normes de conception de Mombasa à Nairobi, Kampala, Kigali, et Juba. Actuellement, le Kenya a achevé la ligne SGR de Mombasa - Nairobi- Naivasha et la ligne est pleinement utilisée depuis 2018. La ligne SGR Mombasa-Naivasha est la première étape du grand projet de construction d'un chemin de fer Est-Africain. La ligne à écartement Standard de 485 Km entre le port de Mombasa et Dépôt Intérieur de Conteneurs de Nairobi (ICD) est terminée et en pleine utilisation. En effet, l'extension de la ligne SGR à Naivasha à partir de Nairobi a été achevée et mise en service.

Le Plan Directeur est une proposition visant à rajeunir les chemins de fer existants desservant la Tanzanie, le Kenya et l'Ouganda et à les étendre, dans un premier temps, au Rwanda et au Burundi, ensuite au Soudan du Sud, à l'Éthiopie et au-delà. L'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord constitue une base solide pour structurer la coopération juridique dans le secteur ferroviaire entre les États Membres du Corridor Nord. Le Plan Directeur des Infrastructures du Corridor Nord (2011) fournit également un cadre

Par ailleurs, la Compagnie Kenyane des Chemins de fer a entrepris la construction, la modernisation et la réhabilitation du réseau Chemin de fer à Voie Métrique (MGR) ainsi que la rénovation et le lancement de la Gare centrale de Nairobi. Des unités multiples diesel ont été acquises pour faciliter les services de transport ferroviaire de banlieue dans la ville de Nairobi.

La Compagnie de Chemin de fer de l'Ouganda (URC) en partenariat avec la Compagnie de Chemin de fer du Kenya Railways (KRC) et d'autres Parties prenantes, notamment KPA, KRA et URA offre des solutions logistiques à leurs clients pour les services ferroviaires le long du Corridor Nord en rapport avec les exportations et les importations des marchandises. L'objectif étant de résoudre les défis logistiques liés à la gestion et à la manutention de nombreux camions, la difficulté de transporter

des conteneurs lourds et des marchandises en vrac/hors gabarit par route tout en offrant une solution à tous les défis de sécurité associés à la circulation des marchandises, en particulier par voie routière. Dans le même ordre d'idées, URC/ KRC offre également à ses clients la possibilité de profiter des tarifs compétitifs de transport des marchandises et de terminal du Corridor Nord, entre

autres incitations offertes. Les services ferroviaires de transport des marchandises par voie ferroviaire du Corridor Nord sont fournis via le Chemin de fer à Ecartement Standard (SGR) et le Chemin de fer à Ecartement Métrique (MGR). L'Ouganda exploite entièrement les services ferroviaires par le MGR. Tableau 5 : Tracé ferroviaire du corridor nord au Kenya et en Ouganda.

TABLEAU 5: ITINÉRAIRE DE LA VOIE FERROVIAIRE DU CORRIDOR NORD AU KENYA ET EN OUGANDA

Itinéraire	Réseau ferroviaire	Kilomètres
Mombasa - Nairobi	SGR	472
Nairobi - Naivasha	SGR	89
Mombasa - Malaba	MGR	1,083
Longonot - Malaba	MGR	465
Nakuru - Kisumu	MGR	217
Malaba - Kampala	MGR	240

Source: URA and KRC data



Le Gouvernement de l'Ouganda, à travers la Compagnie de Chemin de fer de l'Ouganda (URC), a approché la Société des Routes et Ponts de la Chine pour entreprendre des travaux de réhabilitation du tronçon Tororo-Namanve. Les travaux de réhabilitation seront effectués sur la section suivante : Namanve – Tororo (222Km) et la ligne Jinja Pier (3,7Km). Les travaux de réhabilitation ont commencé et devraient être achevés d'ici octobre 2022.

De plus, la réhabilitation de 375 Km de la ligne MGR Tororo-Gulu est en cours. Le projet a été attribué à Sogea Satom Ltd, sous la supervision directe du ministère des travaux et de transport. Les travaux ont débuté en février 2020 et devraient être achevés d'ici 2025. Cette ligne contribuera grandement à détourner les marchandises de la route vers le chemin de fer en fournissant un mode de transport alternatif servant de lien entre le Port de Mombasa et le Nord/Est de l'Ouganda, le Soudan du Sud, et la République Démocratique du Congo. Cette ligne se connectera également au hub logistique de Gulu (GLH) dont la construction a actuellement atteint 96 %. GLH servira de zone désignée pour la consolidation, l'agrégation, le transbordement, la séparation, la consignation et la distribution du fret pour le transit national et international sur une base commerciale. A son achèvement, l'installation devrait offrir ; des services de manutention et de stockage, des bureaux pour les acteurs dans le transport de

marchandises, notamment les transitaires, les expéditeurs et les opérateurs de transport, ainsi que des services auxiliaires tels que les contrôles douaniers, le paiement des taxes, les services bancaires et les technologies de l'information et de la communication.

La réhabilitation de la ligne de chemin de fer à voie métrique Nakuru-Kisumu, d'une longueur de 217 Km a été achevée en 2021 et la ligne est actuellement opérationnelle, on y exploite à la fois des trains de marchandises et de passagers. Cet itinéraire sert d'itinéraire alternatif et contribuera grandement à décongestionner l'itinéraire très fréquenté de Malaba. La ligne ferroviaire se connecte au port de Kisumu et les marchandises sont acheminées via le Lac Victoria par des wagons-ferries jusqu'à la jetée de Jinja et à Port Bell.

La ligne ferroviaire de 9 Km déjà opérationnelle, allant de Port Bell à Kampala Goodshed complète la ligne Kisumu-PortBell/Jinja Pier en rapprochant les marchandises et les wagons du centre ville de Kampala.

La Compagnie de Chemin de fer de l'Ouganda (URC) est dotée de deux navires qui empruntent cet itinéraire, à savoir le MV Kaawa et le MV Pamba. Il s'agit des navires rouliers, chacun ayant une capacité de transporter jusqu'à 880 Mt, soit 22 wagons. Le MV Uhuru de KRC emprunte également cet itinéraire et a la même capacité. De plus, KRC travaille sur le lancement du MV Uhuru 2

2.6 Ponts-bascules

qui devrait être faite d'ici-là mi-2022.

Pour assurer un contrôle efficace et effectif de la surcharge sur les routes du Corridor Nord, les Etats Membres du Corridor Nord ont adopté, dans le cadre de la Loi de l'EAC sur le Contrôle de la Charge des Véhicules, une approche harmonisée de l'exploitation et de la gestion des ponts-

bascules. Le Kenya et l'Ouganda figurent en tête des investissements et de l'installation de ponts-bascules, le Kenya ayant installé la technologie de pesage à grande vitesse en mouvement et des ponts-bascules virtuels sur les routes principales. Les progrès technologiques réalisés grâce aux solutions de surveillance modernes des ponts-bascules virtuels ont fortement renforcé



Le camion est pesé sur un pont-bascule statique au Kenya

TABLEAU 6: PONTS-BASCULES DANS LES ETATS MEMBRES DU CORRIDOR NORD

	Nombre de Ponts-bascules	Emplacement	Etat/ initiatives en cours
Burundi	Zero	Aucun	
RDC	-	-	
Kenya	Neuf statiques	<ul style="list-style-type: none"> • Athi-River (Mlolongo) • Mariakani • Webuye • Gilgil • Busia • Mtwapa • Rongo • Isinya • Bondo 	<p>4 ponts-bascules sont de type HSWIM (Pesage routier dynamique à grande vitesse). Il s'agit de Mariakani, Athi-River, Gilgil et Webuye.</p> <p>Initiatives de mise à jour de Busia</p>
	10 stations de ponts-bascules virtuels ont été installées et intégrées à des endroits sélectionnés le long du réseau routier des autoroutes nationales.	<ul style="list-style-type: none"> • Rocade Sud 1 • Rocade Sud 2 • Sagana. • Yatta. • Kamulu. • Kaloleni. • Ahero. • Eldoret. • Mayoni • Laisamis 	<p>En plus des 10 ponts-bascules virtuels existants, les ponts-bascules virtuels de Mau summit, Cheptiret, Malaba, Malili et Mwatate sont actuellement opérationnels.</p>

	Nombre de Ponts-bascules	Emplacement	Etat/ initiatives en cours
Rwanda	Aucun pont-basculé n'est opérationnel pour le moment. Cependant, RTDA envisage d'acquiescer et d'installer deux équipements HSWIM	• Deux	Deux (2) ponts-bascules statiques sont en cours de construction/ installation entre les tronçons routiers de Kagitumba-Kayonza et Rusumo-Kayonza. RTDA a prévu d'installer deux (2) ponts-bascules de type HSWIM (Pesage routier dynamique à grande vitesse).
Soudan du Sud	Zero	Aucun	Reste à faire respecter les limites de la charge des véhicules
Ouganda	Huit (8) ponts-bascules fixes de type "Pesage routier dynamique à Vitesse Lente".	• Lukaya • Mbarara • Mubende • Mbale • Luwero • Magamaga • Ibanda	



CHAPITRE TROIS: VOLUME ET CAPACITE

l'Autorégulation et la Conformité des Transporteurs Routiers.

Ce chapitre présente une analyse du volume et de la capacité des marchandises manutentionnées au port de Mombasa et le long du Corridor Nord à travers le transport intermodal de surface. Il examine également les indicateurs suivants :

i. Débit de cargaisons au port de Mombasa

ii. Volume de transit par le port de Mombasa

iii. Trafic de conteneurs par le port de Mombasa en EVP

iv. Volume du transport de marchandises par chemin de fer

v. Volume de marchandises par oléoducs

vi. Performance des dépôts intérieurs de

3.1 Débit de marchandises au Port de Mombasa

conteneurs

Le débit de marchandises mesure le volume total des marchandises déchargées et chargées au port. Il comprend les marchandises diverses, le vrac liquide, le vrac sec, les marchandises conteneurisées, les marchandises en transit et les transbordements.

Le tableau 7 présente le volume du trafic manutentionné au port de Mombasa pour la période 2017 à 2021 en tonnes métriques (MT). Le

débit total de marchandises au port de Mombasa a augmenté régulièrement, passant de 30.345 milliers de tonnes en 2017 à 34.551 milliers de tonnes en 2021, à l'exception de l'année 2020. Le tableau 6 ci-dessous montre que la croissance du débit au port a légèrement diminué en 2020 en raison du ralentissement du commerce mondial pendant la pandémie de COVID-19. Le débit a augmenté de **1,3%** en 2021 par rapport à 2020. Cette croissance est attribuée à une augmentation du fret conventionnel, du fret conteneurisé et du vrac liquide, qui ont enregistré une augmentation respectivement de 719 mille tonnes, 419 mille tonnes et 276 mille tonnes. Les cargaisons de vrac sec ont diminué de **11,2%** en 2021, contre 8 729 milliers de tonnes métriques en 2020. Une proportion importante de la cargaison de vrac sec a été pour le mâchefer pour la fabrication du ciment. L'importation de mâchefer a diminué en raison de la fabrication locale.



TABLEAU 7: DÉBIT ANNUEL AU PORT DE MOMBASA, EN "000" EN MT

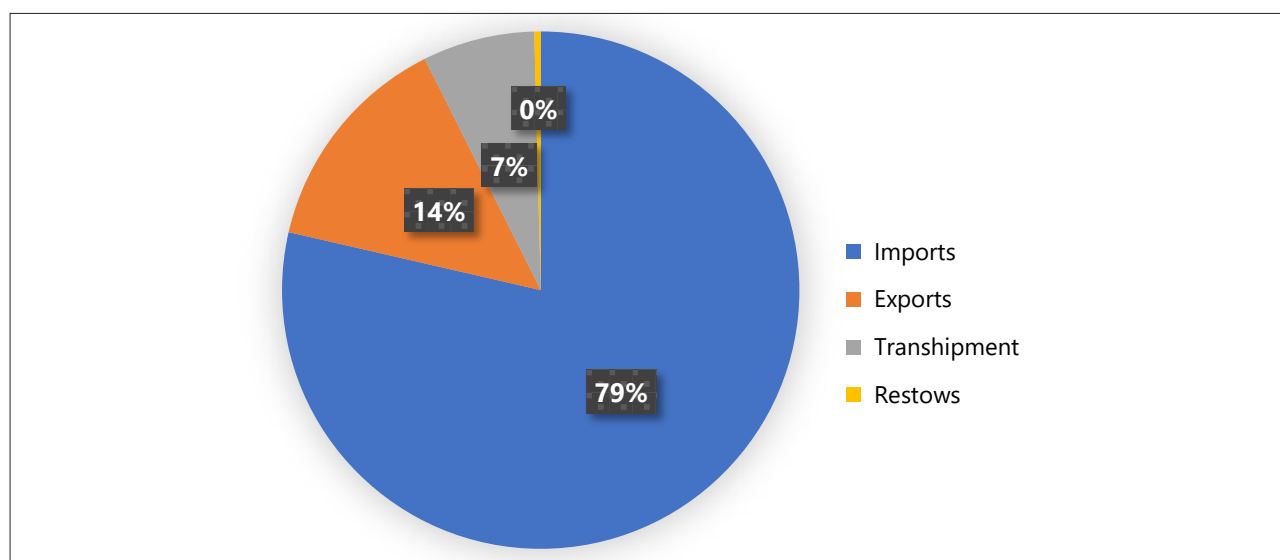
('000' MT)	2017	2018	2019	2020	2021
Cargaisons conteneurisées	11,483	12,637	15,390	14,866	15,585
Cargaisons Conventionnelles	2,136	1,815	2,033	2,142	2,561
Vrac Solide	8,467	8,662	8,386	8,729	7,751
Vrac Liquide	8,259	7,809	8,631	8,378	8,654
DÉBIT TOTAL	30,345	30,923	34,440	34,115	34,551
Evolution annuelle en%.	10.9	1.9	11.4	-0.9	1.3
Part du Fret Local	68%	65%	64%	64%	65%
Part du Fret en Transit	28%	31%	29%	30%	28%
Part des transbordements	3%	4%	7%	6%	7%

Source: KPA

En 2021, l'analyse a révélé que les pays utilisant le port de Mombasa sont des importateurs nets, les importations représentant **79%** du débit total de marchandises au port, contre **14%** pour les exportations. Le volume du fret de transbordement

a augmenté de manière significative passant à 458.000 tonnes en 2021, représentant **7%** du débit total. Les principales destinations des marchandises de transbordement sont Dar-es-Salaam, Pemba, Mogadiscio et Maurice.

FIGURE 13: PAR EN POURCENTAGE DU DÉBIT ANNUEL DE FRET DU PORT DE MOMBASA, PART TYPE



3.2 Volume de transit par le port de Mombasa

Le volume de transit est la quantité de marchandises déchargées et destinées à des pays situés en dehors du port de chargement ou de déchargement.

Le volume de transit est déterminé par la totalité du poids en tonnes métriques de toutes les marchandises traitées dans le port de

Mombasa. Les données sont ventilées par pays de destination. Le fret local représente **65%** du débit de fret, le fret en transit représente **28%** et le fret en transbordement enregistre **7%** du débit total. Les marchandises locales font référence au fret destiné à des endroits situés au Kenya. Le



volume des marchandises en transit dans le port de Mombasa a augmenté chaque année, passant de 8.636.606 tonnes en 2017 à 10.171.015 tonnes en 2020. Cependant, il a diminué de **6,2%** pour atteindre 9 540 947 tonnes en 2021. Les pays de transit sont, entre autres, l'Ouganda, le Soudan du Sud, la RDC, la Tanzanie, le Rwanda, le Burundi et la Somalie. D'après les données présentées, l'Ouganda a occupé la plus grande part du trafic

de transit par le port de Mombasa, représentant environ **76%** du trafic de transit ; le Soudan du Sud représente **11%** et la RDC environ **8%**. La baisse des volumes de transit en Ouganda, qui représente la plus grande proportion, a été provoquée par un verrouillage prolongé à la suite du COVID-19 en 2021. La fermeture de la frontière Katuna/Gatuna a eu un effet significatif sur les volumes à destination du Rwanda par le Corridor Nord.

TABLEAU 8: VOLUME DE TRANSIT PAR LE PORT DE MOMBASA EN MT

Trafic de transit (MT)	2017	2018	2019	2020	2021	Part 2021
Ouganda	7.112.971	7.889.119	8.132.922	7.698.331	7.263.290	76.13%
Soudan du Sud	673.752	734.132	76.886	1.056.026	1.065.699	11.17%
R.D. Congo	360.123	470.968	546.954	732.108	787.933	8.26%
Tanzanie	271.698	248.025	254.961	253.010	232.101	2.43%
Rwanda	179.555	230.734	231.381	426.814	184.753	1.94%
Burundi	21.621	22.233	2.475	725	1.027	0.01%
Somalie	3.820	1.989	374	1.236	105	0.00%
Autres	13.065	7.361	8.566	2.765	6.039	0.06%
Total	8.636.606	9.604.562	9.947.520	10.171.015	9.540.947	100.00%
Croissance Annuelle	11.5%	11.2%	3.6%	2.2%	-6.2%	

Source : Données de KPA pour plusieurs années

3.3 Taux de conteneurisation

Ce taux est mesuré en additionnant le poids total des marchandises conteneurisées divisé par le poids total de toutes les marchandises.

La conteneurisation des marchandises renforce la normalisation pour une expédition et une manutention efficace des marchandises. L'expédition conteneurisée : assure la sécurité de la cargaison, réduit le temps de transit et minimise les dépenses financières pendant le chargement, le déchargement et le transbordement. Les données sur le fret conteneurisé sont fournies en équivalents vingt pieds (EVP). L'EVP est une mesure standard

utilisée dans le monde entier pour mesurer les mouvements de conteneurs et la capacité des porte-conteneurs. Le fret conteneurisé a augmenté au fil du temps. Selon les données de la CNUCED sur le débit conteneurisé dans le monde, le débit mondial des ports à conteneurs a diminué à un rythme à peu près similaire en 2020, totalisant 815,6 millions d'EVP (Revue du Transport Maritime 2021). En Afrique, le Kenya se classe parmi les dix premiers pays en termes de débit de conteneurs, comme le montre le tableau 9 ci-dessous.

TABLEAU 9: DÉBIT ANNUEL DES CONTENEURS AU PORT POUR LES PORTS D'AFRIQUE

Année	2015	2016	2018	2019	2020	Evolution des Volumes
Maroc	3.965.000	3.969.000	4.711.200	6.068.803	6.980.958	↑
Afrique du Sud	4.662.300	4.354.000	4.892.400	4.592.200	4.029.000	↓
Togo	380.800	380.800	1.395.700	1.500.611	1.725.270	↑
Nigeria	1.400.000	1.404.000	1.560.000	1.484.000	1.528.520	↑
Kenya	1.076.100	1.133.050	1.303.862	1.416.654	1.359.379	↓
Ghana	900.000	954.700	1.063.000	1.100.205	1.050.696	↓
Côte d'Ivoire	896.516	902.058	919.000	918.669	974.872	↑
Djibouti	910.000	987.000	859.000	932.000	812.569	↓
Algérie	1.635.509	1.243.300	1.032.000	688.500	724.991	↑

Source : Centre des Données Statistiques de la CNUCED
<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> accessed March 2021



Le port de Mombasa a connu une augmentation remarquable du débit de conteneurs au cours des cinq dernières années. Actuellement, les marchandises conteneurisées représentent environ **42%** du débit total de marchandises au port maritime de Mombasa.

L'analyse du débit de conteneurs montre que le trafic de conteneurs a augmenté au cours des cinq dernières années, à l'exception de l'année 2020 qui a connu une baisse de **4%**. Cette baisse a été principalement attribuée aux perturbations

de la chaîne d'approvisionnement en raison des blocages mondiaux imposés par la pandémie de COVID-19 qui fait rage. L'année 2021 a connu une croissance annuelle significative de **6%** du débit total de conteneurs, ce qui témoigne de la reprise des activités économiques dans la région. Il est important de noter que le trafic de transbordement de conteneurs a augmenté de plus de **100%** au cours de la période de cinq ans. Cette performance témoigne de l'importance croissante du port de Mombasa dans la région africaine.

TABLEAU 10: TRAFIC ANNUEL TOTAL DE CONTENEURS (EVP)

Traffic de Conteneurs(EVP)	2017	2018	2019	2020	2021
Importations	561.455	601.887	601.522	600.029	608.159
Exportations	541.263	574.682	595.960	575.919	597.862
Transbordement	81.203	121.577	211.604	175.827	220.487
Restauration	6.036	5.716	7.568	7.804	8.742
Pleins	755.100	832.129	897.004	873.509	925.744
Vides	434.857	471.733	519.650	486.070	509.506
Total	1.189.957	1.303.862	1.416.654	1.359.579	1.435.250
Taux de Croissance Annuel		10%	9%	-4%	6%
Part des EVP Pleins	63%	64%	63%	64%	65%
Part des EVP Vides	37%	36%	37%	36%	35%

Source : Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2017- 2021

3.4 Débit ferroviaire

Le transport total par voie ferroviaire a connu une augmentation considérable de la part du débit total depuis le lancement des services de fret par Chemin de fer à Ecartement Standard (SGR) en janvier 2018. Le transport du fret par voie ferrée représente actuellement environ **40%**, principalement des marchandises conteneurisées. La Compagnie des chemins de fer du Kenya prévoit élargir son champ d'action aux cargaisons conventionnelles et aux marchandises en vrac dans le but d'augmenter sa part de marché sur la base du débit du port. Les performances sont conformes à l'objectif fixé de **40%** pour le transport ferroviaire de marchandises d'ici 2022, comme

le prévoit la Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord.

La tableau 11 présente le transport de marchandises par SGR entre Mombasa et l'ICD Nairobi. Le volume de fret transporté par SGR n'a cessé d'augmenter, passant de 256.550 EVP en 2018 à 412.584 EVP en 2020, puis à 445.962 EVP en 2021. Les importations représentent **57%** du total et les exportations seulement **4%**. Une autre caractéristique notable est l'augmentation des conteneurs vides qui sont ramenés à Mombasa sans cargaison. En 2021, environ 174.994 EVP de conteneurs vides ont été transportés de l'ICD Nairobi vers le port de

TABLEAU 11: DÉBIT DU SGR POUR LA PÉRIODE 2018 À 2021

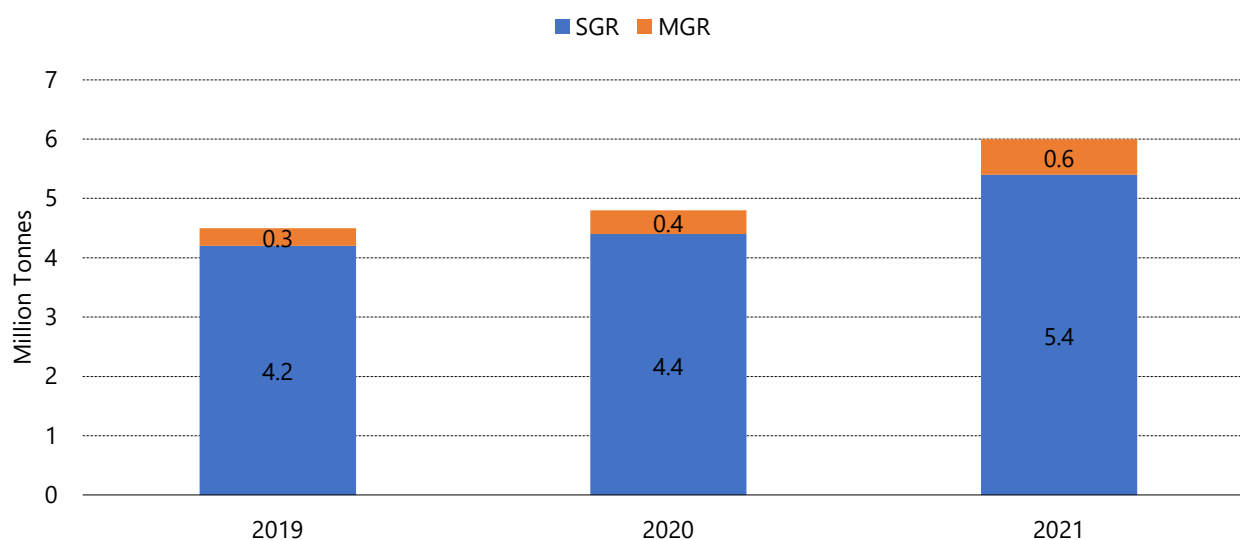
	Conteneurs chargés (EVP)		Conteneurs Vides	Volume Total en EVP	Poids (Tonnes)
	Importations Chargées	Exportations Chargées			
2019	175.866	11.446	69.238	256.550	4.159.605
2020	256.918	14.047	141.619	412.584	4.410.904
2021	253.399	17.569	174.994	445.962	5.407.408

Mombasa, soit **91%** du total des EVP exportés. Le transport de conteneurs vides par SGR n'a pas seulement une incidence sur l'aspect économique de l'activité des compagnies maritimes, mais a également un effet positif sur l'environnement en éliminant les multiples camions transportant des conteneurs vides sur la route.

Le Chemin de fer à Ecartement Métrique (MGR) dispose d'un total de 2.222 wagons actifs répartis dans les catégories suivantes : wagons plats, wagons couverts, wagons à faible ouverture, wagons-citernes, wagons-légumes, wagons à grande ouverture, wagons-trémies à ballast, wagons à grande ouverture, wagons-trémies à ballast, voitures et fourgons à frein.

La figure 14 présente le trafic du MGR pour la période de 2019 à 2021. Comme pour le SGR, le volume de marchandises transportées par MGR a augmenté de **55%** pour atteindre 641.000 tonnes en 2021. Les articles transportés par MGR comprennent l'acier, les conteneurs chargés, l'huile végétale, le diesel, la soude en vrac, l'essence, le mazout, le maïs blanc, le fumier, les engrais, les lubrifiants, le blé, le mâchefer, la boue, les effets personnels, les aliments pour poissons, le ciment, les pierres, les pneus en caoutchouc, le sucre, le sel et le sel gemme. Il convient de noter qu'une ligne MGR de 23,35 Km a été construite pour relier le SGR à l'ICD Naivasha au MGR à la station de Longonot.

FIGURE 14: PART DES CARGAISONS ÉVACUÉES PAR SGR ET MGR



Source: Kenya Railways Corporation

Les initiatives mises en place pour augmenter la part de marché du chemin de fer comprennent : l'établissement d'une installation de transbordement à Malaba pour la connectivité intermodale et l'évacuation rapide du fret en transit ; l'établissement d'une installation sous douane, un hangar de transit des chemins de fer du Kenya ,

pour desservir efficacement les PME à Nairobi ; l'acquisition continue de locomotives et de matériel roulant supplémentaires, y compris l'entretien régulier de tous les actifs ; et la réhabilitation du réseau MGR, y compris les lignes Thika - Nanyuki et Nakuru - Kisumu.

3.5 Dépôt Intérieurs de Conteneurs (ICD)

3.5.1 Nairobi

Le tableau 12 présente le volume total de marchandises manutentionnées au Dépôt Intérieur de Conteneurs de Nairobi (ICD) en 2021. L'ICD a une capacité de 450.000 EVP et a fonctionné à 96 pour cent de sa capacité annuelle installée en 2021, contre 57 pour cent en 2018, ce qui suggère un fonctionnement optimal de l'installation. Dans des circonstances normales, les ports et les ports secs doivent fonctionner à **70%** de leur capacité installée

afin de laisser de la place aux opérations liées au déchargement et à la réception des marchandises dans l'installation. La croissance massive de l'utilisation de la capacité de l'ICD de Nairobi est attribuée à la croissance du fret transporté par SGR. Les importations se sont taillées la part du lion dans le débit, avec occupant plus de **61%**, tandis que les exportations ont enregistré **40%** sur la période de deux ans.

TABLEAU 12: IMPORTATIONS/EXPORTATIONS DE L'ICD NAIROBI EN 2021

Trafic	Importations (EVP)	Exportations	Vides (EVP)	Total (EVP)
21-Jan	22.614	1.121	13.502	37.237
21-Fev	20.623	1.288	12.169	34.080
21-Mar	23.549	1.622	12.607	37.778
21-Avr	20.044	1.510	13.074	34.628
21-Mai	20.732	1.442	12.449	34.623
21-Juin	19.421	1.514	11.879	32.814
21-Juil	21.288	1.654	12.193	35.135
21-Aout	20.861	1.689	12.117	34.667
21-Sept	22.849	1.857	13.291	37.997
21-Oct	22.310	2.198	13.053	37.561
21-Nov	23.642	2.365	12.300	38.307
21-Dec	24.508	1.712	12.631	38.851
Total	262.441	19.972	151.265	433.678

Source :Données de KPA, 2021

3.5.2 Temps de rotation des camions à l'ICD Magerwa

Cet indicateur est mesuré à partir du moment où le conducteur du véhicule reçoit l'autorisation d'entrer par le portail de MAGERWA jusqu'au départ du camion par le portail de sortie du terminal.

Le tableau 13 montre le temps de séjour des marchandises à l'ICD Magerwa pour les cargaisons

provenant du Corridor Nord. Le temps de séjour moyen dans la zone de transit de Magerwa s'est considérablement amélioré, passant de 1,6 heure en 2020 à 0,57 heure en 2021, ce qui témoigne d'une meilleure efficacité. La moitié (**50%**) des camions mettent environ 0,13 heure à Magerwa.

TABLEAU 13: TEMPS DE SÉJOUR À MAGERWA EN HEURES

Année	Nombre de camions sélectionnés	Temps de rotation des camions	min	25%	50%	75%
2020	8.369	1,62	3,27	0,04	0,19	0,43
2021	7.568	0,57	0,96	0,04	0,13	0,29

3.6 Débit des oléoducs

Le volume de carburant importé par le Port de Mombasa et transitant vers d'autres pays a diminué de **8%** en 2019/2020. Cependant, la tendance s'est inversée au cours de l'exercice 2020/2021, où les données indiquent que le volume de carburant

transporté par oléoducs a augmenté de **9%**, ce qui pourrait être dû à la pandémie de COVID-19, l'oléoduc étant considéré comme une meilleure option pour transporter le carburant que les camions.

TABLEAU 14: VOLUMES TOTALS EN M³ PAR PRODUIT PAR DÉPÔT PAR DESTINATION POUR DIFFÉRENTES ANNÉES

Pays	2018/19	2019/20	2020/21
Burundi	2.863	9.967	
L'Est de la RDC	398.724	422.492	645.027
Rwanda	90.646	79.344	126.040
Soudan du Sud	383.779	469.205	651.955
Tanzanie	122.505	109.030	148.552
Ouganda	2.442.388	2.069.080	1.872.747
République Centrafricaine	6.896	10.515	467
Total	3.447.781	3.169.633	3.444.788

Source : Rapport d'enquête du Corridor Nord sur les nœuds de transit de Kisumu et Kampala



Le chargement des marchandises dans le camion est fait à l'ICD Nairobi au Kenya



CHAPITRE QUATRE: EFFICACITE ET PRODUCTIVITE

L'analyse de l'efficacité et de la productivité du Corridor Nord prend en considération divers facteurs qui affectent la maximisation des résultats en utilisant le moins possible d'intrants, de coûts et de temps. Certains de ces indicateurs comprennent le temps de séjour d'un navire au Port, le processus, la durée et les procédures d'évacuation

des marchandises. La productivité et l'efficacité des ports sont des éléments importants pour un environnement logistique amélioré qui soutiendra les initiatives de facilitation du commerce et de compétitivité. Ce chapitre présente une analyse des indicateurs d'efficacité et de productivité du port de Mombasa et du Corridor Nord en général.

4.1 Temps de rotation des navires

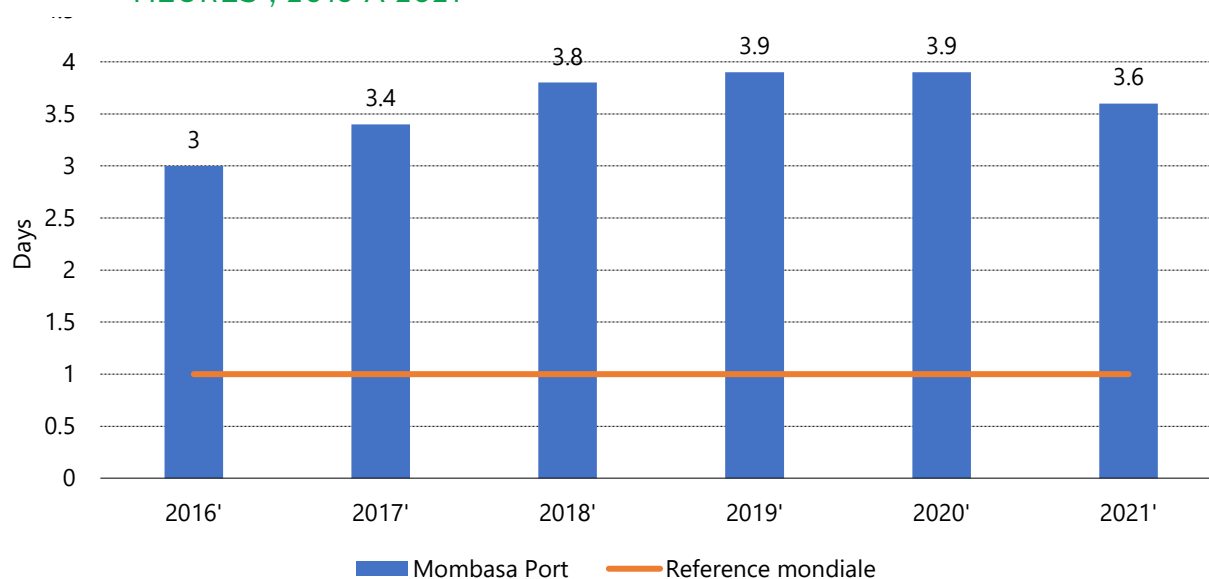
Cet indicateur est mesuré à partir du moment où le navire arrive dans la zone portuaire (bouée de chenal) jusqu'au moment où il quitte la zone portuaire délimitée par la bouée de chenal.

Le temps de rotation des navires est une accumulation des deux temps critiques, le temps d'entretien du navire à quai et le temps d'attente. La Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord vise à atteindre l'objectif de

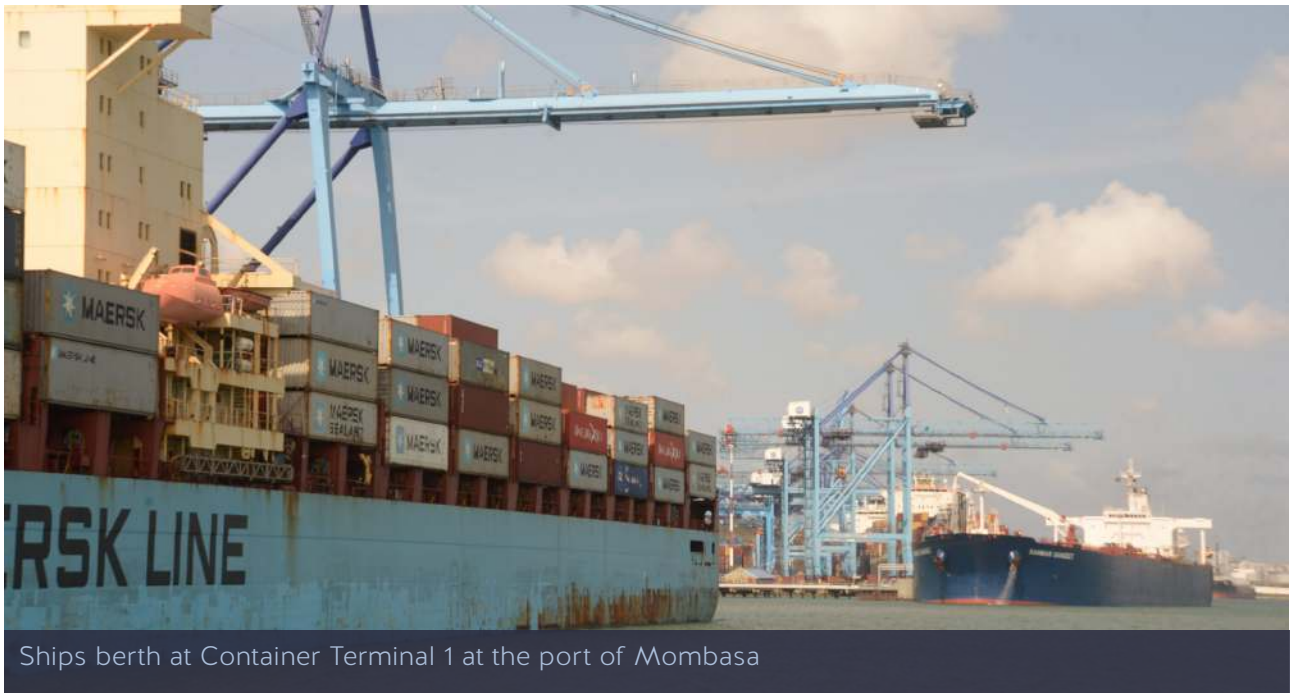
81 heures de rotation des navires d'ici décembre 2020, 75 heures d'ici décembre 2022 et 67 heures d'ici décembre 2024. À l'échelle mondiale, l'objectif est de parvenir à un temps de référence de 24 heures (1 jour) pour la rotation des navires.

Les données montrent que le temps de rotation des navires pour l'année 2021 a été de 3,6 jours, ce qui représente une amélioration marginale par rapport aux 3,9 jours enregistrés en 2019 et 2020.

FIGURE 15: TEMPS MOYEN DE ROTATION DES NAVIRES AU PORT DE MOMBASA EN HEURES ; 2016 À 2021



Source: Données KPA, 2016-2021



Ships berth at Container Terminal 1 at the port of Mombasa

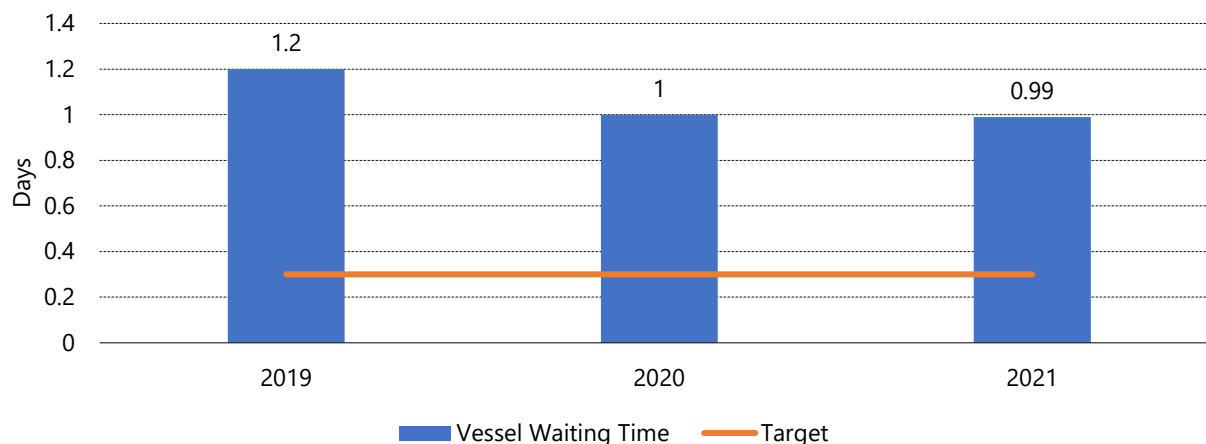
4.2 Temps d'attente des navires avant accostage au port de Mombasa

Le temps d'attente avant l'accostage est la moyenne de la différence de temps en heures entre le moment où le navire entre dans la zone portuaire et le moment de l'accostage.

Cet indicateur fait partie du temps de rotation des navires ou des bateaux. La figure 16 montre que le temps d'attente moyen des navires au port maritime de Mombasa s'est amélioré au cours des trois dernières années depuis 2019. Le temps d'attente des navires est passé de 1,2 jour en 2019 à 1 jour en 2020, puis à 0,99 jour en 2021. Il convient de noter que KPA a mis en œuvre d'énormes initiatives au port de Mombasa au fil des ans, notamment la mise en œuvre d'un guichet d'accostage fixe pour permettre aux compagnies maritimes de planifier leur temps.

Il y a aussi l'amélioration de la productivité des grues et une capacité de terminal suffisante. La performance pour cet objectif au cours des trois dernières années n'a pas atteint l'objectif fixé de 0,3 jour. La mauvaise performance pourrait être en partie attribuée aux retards rencontrés par les acteurs portuaires en raison de l'adhésion aux protocoles sanitaires de COVID-19, des pannes d'équipement et de la capacité limitée des ressources humaines au terminal de marchandises conventionnelles. KPA devrait se procurer plus d'équipement de manutention de marchandises pour remplacer l'équipement vieillissant au terminal de marchandises conventionnelles du côté du quai et dans la cour, et déployer une gestion / maintenance robuste de l'équipement pour faire face aux pannes constantes de l'équipement.



FIGURE 16: TEMPS D'ATTENTE DES NAVIRES AVANT ACCOSTAGE AU PORT DE MOMBASA, EN HEURES

Source : Données de KPA pour plusieurs années

4.3 Temps de séjour des cargaisons conteneurisées au port de Mombasa

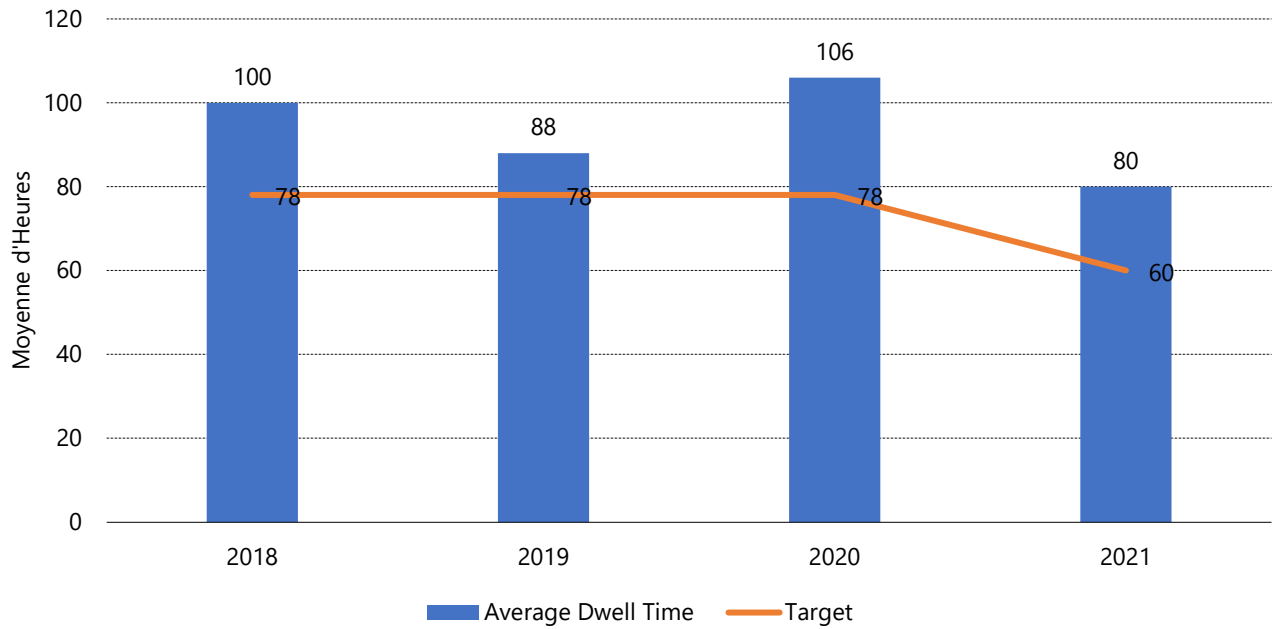
Le temps de séjour est la mesure du temps écoulé entre l'arrivée de la cargaison au port et le moment où les marchandises quittent les locaux portuaires après l'obtention de tous les permis et autorisations.

Le champ d'application de ce rapport est basé sur le temps de séjour des marchandises conteneurisées pour les conteneurs d'importation. Pour l'analyse, les cas aberrants d'envois dont le dédouanement est retardé de plus de 21 jours en raison de problèmes de non-conformité, d'affaires judiciaires, etc. ne sont pas pris en considération. Le rapport utilise la "date de sortie" pour regrouper les données mensuelles, le dernier jour du mois étant la date limite (à minuit) ; une période de grâce de 21 jours est appliqué pour filtrer les cas aberrants.

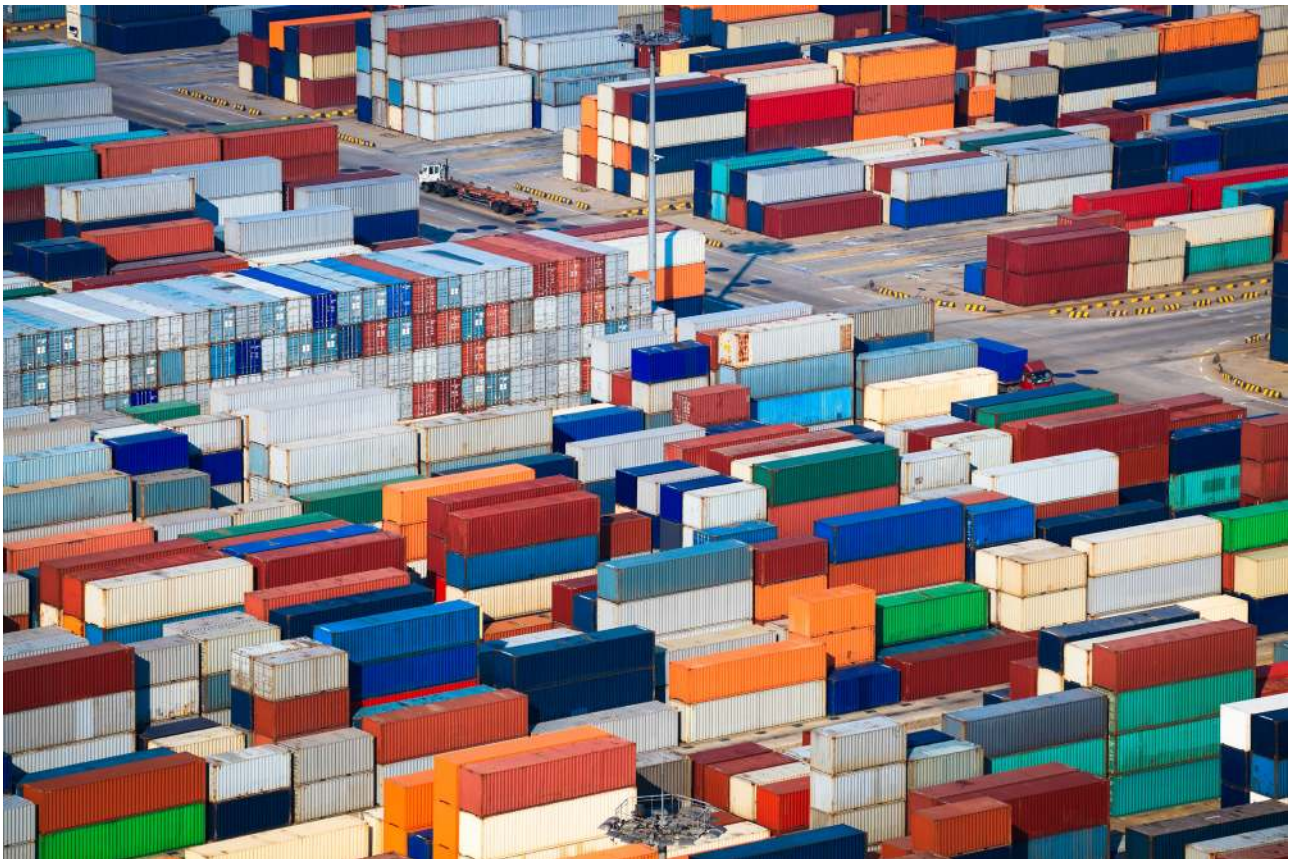
La Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord vise à atteindre un temps de séjour moyen des marchandises de 60 heures d'ici décembre 2022 au port de Mombasa. Les statistiques montrent que le temps de séjour des marchandises importées en conteneurs dans le port maritime de Mombasa s'est considérablement amélioré, passant d'une moyenne de 106 heures en 2020 à 80 heures en 2021, comme le montre la figure 17. Bien qu'il y ait eu une amélioration

significative en 2021, l'objectif de 60 heures n'a pas été atteint, et cela a été attribué au temps plus long pour accomplir les formalités de dédouanement des marchandises et à l'augmentation temporaire du temps de stockage de 9 à 14 jours pour l'importation en transit. Il est important de noter que diverses initiatives ont été mises en œuvre pour améliorer le temps de séjour dans les ports de marchandises. Parmi elles, la mise en œuvre de la voie ferrée à écartement standard et la construction d'infrastructures routières le long de la zone portuaire, l'expansion et la construction de terminaux supplémentaires, l'acquisition d'équipements modernes, l'amélioration des processus de documentation et de dédouanement et l'automatisation des processus de manutention des conteneurs.

Plus de la moitié des marchandises sont évacuées dans les 4 jours et, cumulativement, les trois quarts des marchandises sont évacuées dans les 10 jours. La durée de stockage gratuit au port de Mombasa et à l'ICD Nairobi a été portée de 9 à 14 jours pour les importateurs en transit en 2020, dans le cadre d'une stratégie de lutte contre le COVID-19. Les marchandises d'exportation en transit bénéficient de 20 jours de stockage gratuit, contre 15 jours accordés auparavant.

FIGURE 17: MOYENNE ANNUELLE DU TEMPS DE SÉJOUR DES MARCHANDISES CONTENEURISÉES IMPORTÉES, EN HEURES

Source : Données de KPA sur plusieurs années



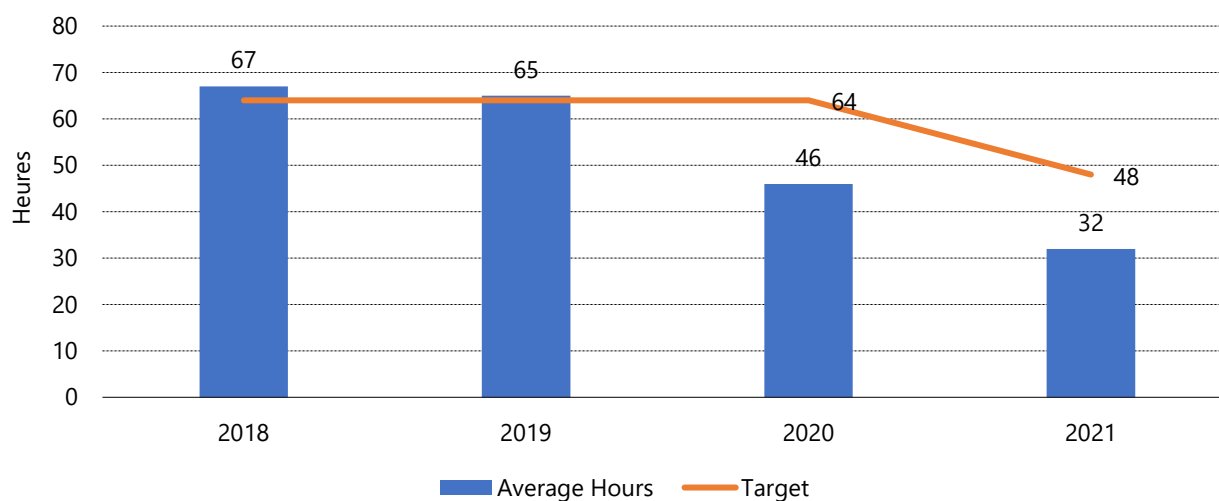
4.4 Temps de dédouanement au Centre de Guichet Unique au Port de Mombasa

Le temps de dédouanement au Centre de Guichet Unique est mesuré comme le temps moyen entre l'enregistrement, l'autorisation et l'émission d'un ordre de mainlevée pour une déclaration en douane.

La Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord a établi une référence de 80 heures en décembre 2018 comme temps moyen de dédouanement au Centre de Guichet Unique et visait à atteindre 64 heures d'ici décembre 2020 ; 48 heures d'ici décembre 2022 et ensuite 24 heures d'ici décembre 2024. La figure 18 montre une diminution

du temps moyen de dédouanement dans les centres à guichet unique. Le temps moyen passé au guichet unique a fortement diminué, passant de 65 heures en 2019 à 46 heures en 2020, ensuite à 32 heures en 2021, ce qui indique une performance positive. En outre, les performances des trois dernières années sont conformes aux objectifs fixés. Cela peut être attribué à l'automatisation des procédures de dédouanement et à la garantie d'un fonctionnement 24 heures sur 24, entre autres. Cette performance pourrait encore être améliorée si les agences pouvaient travailler sous un même toit comme cela avait été envisagé.

FIGURE 18: TEMPS DE DÉDOUANEMENT EN UN SEUL ARRÊT AU PORT DE MOMBASA 2019



Source :Données de KPA pour plusieurs années

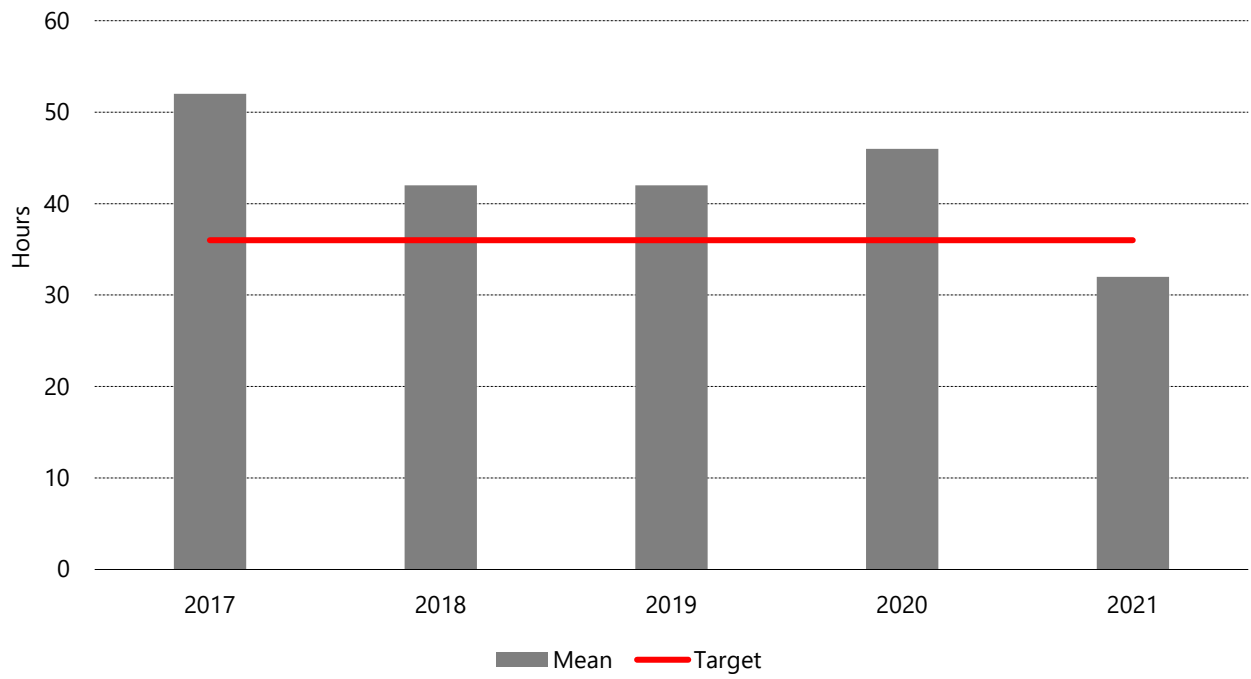
4.5 Temps pris après la mainlevée douanière au port de Mombasa

Le retard après le dédouanement fait référence à la période nécessaire pour évacuer la cargaison du port après qu'elle ait été officiellement autorisée par les services de douanes.

Le temps pris après la mainlevée des douanes a une incidence importante sur le temps de séjour au port. Les données de la figure 19 montrent que le temps pris après la mainlevée douanière s'améliore régulièrement depuis 2018. Le temps de retard après la mainlevée douanière est passé

de 55 heures en 2017 à 32 heures en 2021. Cette performance montre une grande amélioration, et elle se situe dans l'objectif fixé des 36 heures, ce qui suggère que les activités visant à améliorer cet indicateur donnent les résultats souhaités. Certaines des activités visant à améliorer la performance de cet indicateur comprennent : l'automatisation des procédures de dédouanement, l'affectation de portes spéciales aux stations de fret de conteneurs (SFC) et la garantie d'un fonctionnement 24 heures sur 24.

FIGURE 19: TEMPS PRIS APRÈS LA MAINLEVÉE DOUANIÈRE AU PORT DE MOMBASA



Source : Données de KPA de plusieurs années



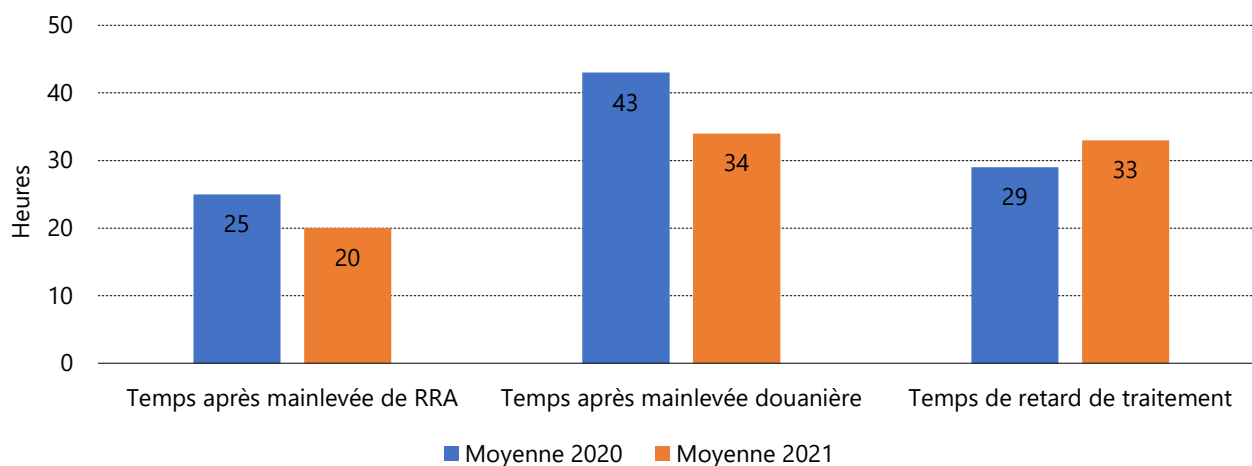
4.6 Temps et retards douaniers de l'Autorité des Recettes du Rwanda (RRA)

La figure 20 présente les indicateurs analysés pour mesurer les temps et retards des douanes du Rwanda pour la période sous revue. Comme le montre la figure, le temps moyen entre l'acceptation de la déclaration en douane et la délivrance de l'ordre de dédouanement s'est amélioré, passant de 25 heures en 2020 à 20 heures en 2021. De même, le temps moyen entre l'ordre de mainlevée douanière et la sortie, c'est-à-dire l'évacuation de la cargaison du port après son autorisation officielle par les douanes, s'est considérablement amélioré, passant de 43 heures en 2020 à 34 heures en 2021. Les performances en matière de retard de traitement se sont détériorées, passant de 29 heures en 2020 à 33 heures en 2021. Cette situation pourrait être attribuable au défi que représente l'échange automatisé de données entre

les États Membres participant au cadre du TDU pour le dédouanement des marchandises, ce qui met en évidence les inefficacités existantes. L'échec de la transmission des données dans d'autres États partenaires entraîne des retards dans le dédouanement des marchandises et le recours à de multiples cautions et déclarations. Il est nécessaire de s'engager auprès des compagnies maritimes à reconnaître les entreprises de dédouanement et d'expédition du Rwanda et à résoudre le problème des manifestes manquants.

L'inadéquation du RECTS et la mise de scellés sur toutes les cargaisons en transit, y compris celles soumises au TDU, entraînent des retards dans le dédouanement au port.

FIGURE 20: MAINLEVÉE DE RRA DANS LE CADRE DU TDU AU PORT DE MOMBASA



Source : Données de RRA pour 2020 et 2021

4.7 Performance des ponts-basculés en termes de trafic le long du Corridor Nord

L'indicateur mesure le nombre moyen de camions pesés par jour aux différents ponts-basculés dans les pays respectifs du Corridor Nord.

Le Kenya utilise actuellement des ponts-basculés statiques pour éviter des véhicules surchargés sur les routes. Il existe neuf ponts-basculés statiques, situés à Athi-River, Mariakani, Webuye, Gilgil,

Busia, Mtwapa, Rongo, Isinya et Bondo, dont les cinq premiers se trouvent le long du Corridor Nord. Le tableau 15 illustre le trafic journalier moyen mensuel aux cinq ponts-basculés pour les camions entrants et sortants. Le pont-basculé d'Athi-River a enregistré la moyenne mensuelle de trafic la plus élevée, tandis que le pont-basculé

de Busia a enregistré le trafic le plus faible, composé principalement de marchandises en transit vers les postes frontaliers de Malaba et Busia, respectivement. Le trafic au pont-bascule d'Athi River comprend le trafic en provenance du port de Mombasa, qu'il s'agisse de marchandises

locales ou en transit, et le trafic en provenance du poste frontalier de Namanga. Ce trafic est réduit d'environ **50%** au pont-bascule de Gilgil, étant donné qu'une partie de ce trafic était destinée à Nairobi et ses environs.

TABLEAU 15: TRAFIC JOURNALIER MOYEN MENSUEL PAR PESÉE POUR LE KENYA EN 2021

Mois	Mariakani	Athi River	Gilgil	Webuye	Busia
Janvier 2021	6,747	7,173	3,715	2,931	696
Fevrier2021	6,452	8,276	3,921	2,271	704
Mars2021	6,641	8,139	3,400	2,223	788
Avril 2021	7,107	6,733	4,298	3,402	673
Mai 2021	5,110	9,162	3,841	2,964	782
Juin 2021	4,920	8,502	3,793	3,075	712
Juillet 2021	4,901	7,831	4,403	3,093	729
Août 2021	5,587	8,031	4,173	3,102	691
Septembre 2021	5,707	7,964	3,994	2,802	812
Octobre 2021	3,421	7,732	4,002	2,613	1,024
Novembre 2021	3,875	6,901	3,732	2,945	1,201
Décembre 2021	3,985	7,310	3,902	3,394	988
Moyenne	5,371	7,813	3,931	2,901	817

Source: KENHA 2021



4.8 Performance des ponts-basculés en termes de trafic le long du Corridor Nord

L'indicateur mesure le pourcentage de camions conformes aux limites de poids brut du véhicule et de charge par essieu avant et après la redistribution de la cargaison, tel que stipulé dans la Loi de l'EAC sur le Contrôle de la Charge des Véhicules.

L'analyse du tableau 16 ci-dessous indique que tous les ponts-basculés ont enregistré des performances stables en termes de niveaux de conformité supérieurs à **90%**, à l'exception du pont-basculé de Busia dont le niveau de conformité est resté stable à une moyenne de **84%** au cours de l'année considérée. Le faible taux de conformité du pont-basculé de Busia pourrait être attribué au fait que le pont-basculé n'a pas mis en œuvre le système de pesée dynamique à grande vitesse. Par ailleurs, il est possible que

le pont-basculé de Busia manutentionne des marchandises provenant de la région et n'ayant pas été pesées ailleurs. L'objectif de conformité à **100%** n'a pas encore été atteint. Actuellement, les limites de la charge des véhicules sont appliquées en fonction du poids brut du véhicule, de la charge par essieu et de la charge par groupe d'essieux. Le poids total en charge maximal est de 56 tonnes et la charge maximale par essieu est de 8 tonnes, mais cela dépend de la configuration des essieux d'un camion et du type de pneus utilisés, qu'il s'agisse de pneus super simples ou non.

L'interconnexion des ponts-basculés est essentielle pour partager les informations sur la conformité et réduire les retards aux ponts-basculés en raison des pesées multiples sur des balances fixes.

TABLEAU 16: NIVEAU DE CONFORMITÉ DU POIDS (POURCENTAGE) AUX PONTS-BASCULÉS AU KENYA

Mois	Marikani	Athi River	Gilgil	Webuye	Busia
Janvier	99.9	98.6	94.8	91.9	79.1
Février	99.7	97.4	94.4	91.4	77.0
Mars	98.5	98.9	93.4	93.9	83.1
Avril	99.0	98.3	96.5	92.1	83.5
Mai	99.5	98.0	97.7	94.7	80.3
Juin	99.0	99.2	95.1	94.0	79.5
Juillet	98.7	97.8	94.4	94.9	87.3
Août	99.1	98.5	95.1	95.0	84.9
Septembre	98.0	98.0	96.7	95.0	80.0
Octobre	97.4	95.8	91.2	90.3	87.9
Novembre	97.1	97.3	93.1	89.4	89.3
Décembre	96.0	96.0	94.3	91.4	91.8
Moyenne	98.5	97.8	94.7	92.8	83.7



5639B

G₁

B₄

Rosa Gumataotao Rios
Treasurer of the United States

Rosa Gumataotao Rios
Treasurer of the United States

Gene J. Sperling
Secretary of the Treasury

Rosa Gumataotao Rios
Treasurer of the United States

Photo by Giorgio Trovato on Unsplash

CHAPITRE CINQ: TARIFS ET COUTS

Ce chapitre analyse certains des frais encourus par les commerçants, les expéditeurs et les transporteurs le long du Corridor Nord en utilisant le mode de transport de surface. La discussion est basée sur les données obtenues de différentes Parties prenantes, y compris les

agences portuaires, ferroviaires et d'oléoducs, les entreprises de camionnage et de transport dans les États Membres respectifs du Corridor Nord ainsi que les sources de données secondaires pertinentes sur le transport modal de surface.

5.1 Tarifs portuaires et maritimes au port maritime de Mombasa

Les droits portuaires sont les frais que les opérateurs maritimes et leurs clients paient aux autorités portuaires pour l'utilisation des installations et des services du port. Les frais portuaires peuvent constituer un élément important du prix final des biens de consommation.

- I. Frais d'arrimage perçus sur les Cargaisons Sèches Générales, les Cargaisons Sèches en Vrac et Liquides en Vrac par Tonne Portuaire ;
- II. Frais d'arrimage pour les marchandises conteneurisées prélevés sur les conteneurs standard de 20 pieds (20') et de 40 pieds (40') à destination et en provenance du navire, par mouvement.
- III. Frais de manutention à terre
- IV. Frais de quai

V. Services de stockage et pénalités

VI. Les redevances de manutention à terre, les droits de quai et les frais de stockage pour les conteneurs manutentionnés dans les CFS désignés.

VII. Frais de services généraux.

Les frais de manutention à terre et les droits de quai se superposent aux frais de manutention au terminal des compagnies maritimes, ce qui augmente le coût des affaires dans la région. Il est nécessaire que le ministère des Transports revoie les frais, si possible, et supprime les frais de manutention au terminal lorsqu'il y a des frais multiples.

Les autres coûts/frais sont présentés dans le tableau 15 ci-dessous comme suit

TABLEAU 17: FRAIS PORTUAIRES ET MARITIMES AU PORT DE MOMBASA

Type de coût/frais engagé	Frais Minimum en USD	Notes
Pilotage	USD150.00	
Licence d'exemption de pilotage pour les mouvements de navires entrants, sortants et internes	USD2000.00	Le certificat reste valable pendant un (1) an à compter de la date d'émission.
SERVICES Remorqueur	USD 300 par Remorqueur	USD15.00
SERVICES D'AMARRAGE		
Amarrage, désamarrage ou tout autre service d'amarrage pour les navires de 100 GT et plus	USD200.00	RORO, Transporteurs de véhicules légers et Navires à Passagers facturés au taux de quatre-vingts%.

Type de coût/frais engagé	Frais Minimum en USD	Notes
Les navires de moins de 100 GT doivent payer une redevance fixe par opération.	USD150.00	
Gang d'amarrage commandé et présent au moment du service, mais non utilisé par le navire dans les 30 minutes, sans qu'il y ait faute de l'Administration.	USD3.30 par 30 minutes	
TAXES LÉGERS ¹	USD150.00	Navires, autres que ceux exemptés ou payant une redevance annuelle
TAXES PORTUAIRES ²	USD150.00	RORO, Transporteurs de véhicules légers et Navires à Passagers sont facturés à 80% du taux.
AMARRAGE, BALISAGE ET ANCRAGE		
Navires aux quais ou jetées	USD0.26	Par mètre par heure ou partie d'heure
Navires aux bouées, ou navires RORO	USD0.13	
Navires au mouillage	USD0.07	
L'APPROVISIONNEMENT EN EAU DOUCE		
Via les bouches d'incendie de rive	USD10.00	Tarif par tonne ou partie de tonne
En cours de route par barge ou remorqueur (s)	USD15.00	
La fourniture en cours d'eau commandée et présente au moment du service, mais non utilisée par le navire dans les 30 minutes, sans qu'il y ait faute de l'Autorité, sera facturée retenue par la suite.	USD100.00 toutes les 30 minutes	
Navires Jusqu'à 10.000 GT	USD10.00	
Navires dépassant 10.000 GT	USD20.00	
AMARRAGE PRIVÉ, BOUÉES ET JETÉES		
Installation utilisée pour les artisans engagés dans des activités commerciales au port de Mombasa	USD5,000.00	Taux par année ou partie d'année
Installation utilisée pour les artisans exerçant des activités commerciales en dehors du port de Mombasa	USD1,000.00	Tarif par année ou partie d'année
Installation utilisée pour les embarcations privées et les yachts (non commercial)	USD300.00	Tarif par année ou partie d'année
FRAIS DE SÉCURITÉ	USD100.00	Navires autres que ceux qui paient une cotisation annuelle

Source : Tarifs de l'Autorité des Ports du Kenya (KPA)

- 1 Les navires qui résident dans un port kenyan payent une taxe annuelle. Le montant de la redevance est de 600 USD, payable annuellement à l'avance.
- 2 Les navires qui résident dans un port kenyan payent une taxe annuelle. Le montant de la redevance est de 600 USD, payable annuellement à l'avance.

5.2 Tarifs/frais pour la voie ferroviaire

L'exploitation commerciale du service de train de marchandises du Chemin de Fer à Voie Standard (SGR) a débuté en janvier 2018. Actuellement, il faut payer 500USD pour faire transiter un conteneur de 20 pieds du port de Mombasa au Dépôt Intérieur de Conteneurs de Nairobi. La Notice Tarifaire des Chemins de Fer du Kenya N° 3 de 2021 (CAP.397 Section 51) prévoit les tarifs de transport pour l'année 2021. Le tableau 18 fait référence aux frais standard de transport de marchandises par SGR ou MGR pour les conteneurs d'importation en transit, qu'ils soient chargés ou vides.

Les marchandises dangereuses conteneurisées et les conteneurs frigorifiques sont facturés **20%** de plus que les tarifs normaux pour les conteneurs. Les conteneurs de 20 pieds chargés individuellement sur un wagon sont facturés au

tarif d'un conteneur de 40 pieds. Les conteneurs vides transportés vers Mombasa/Kilindini sont facturés aux tarifs applicables aux conteneurs pleins selon la route respective. Les importateurs sont encouragés à désigner leur cargaison à travers le Bulletin de livraison (BL). Cependant, il existe des inquiétudes quant aux majorations pratiquées par les compagnies maritimes pour les marchandises sous le BL, ce qui rend le fret ferroviaire moins compétitif.

L'Autorité Maritime du Kenya (KMA) devrait accélérer la promulgation de la réglementation révisée sur les opérateurs de transport maritime de 2020, afin de garantir l'existence d'un cadre juridique pour guider les révisions tarifaires des prestataires de services logistiques.

TABLEAU 18: TARIFS DES CONTENEURS IMPORTATIONS TRANSIT CHARGÉS / VIDES, EN USD

Chemin de Fer/ Route	Tarif en USD/ Conteneur				Réseau
	20 PIEDS		40 PIEDS		
	0-30 TONNES	PLUS DE 30 TONNES	0-30 TONNES	PLUS, DE 30 TONNES	
Kilindini - Malaba	860	960	1110	1260	SGR/ MGR
Kilindini - Kisumu	860	960	1110	1260	SGR/ MGR
Kilindini - Naivasha	650	750	865	1015	SGR
Naivasha - Malaba	350	450	460	610	MGR
Naivasha - Kisumu	350	450	460	610	MGR

Source: NOTICE NO. 3 DES TARIF APPLIQUES PAR KRC EN 2021

Le tableau 19 ci-dessous résume les frais de transport des marchandises pour les importations locales en provenance de Kilindini. Les statistiques montrent que le transport de marchandises de Mombasa/Kilindini à Nairobi pour un conteneur de 20 pieds coûte 500 USD, tandis qu'un conteneur plus grand de 40 pieds coûtera jusqu'à 630 USD pour ceux pesant entre 0 et 30 tonnes. Pour les remises sur volume dans le sens ascendant, le maximum autorisé est de **20%** du montant cumulé à payer sur la base du tarif standard autorisé par

unité et ne s'applique qu'entre Kilindini comme point d'origine et l'ICD Nairobi/ Terminus du Fret de Nairobi comme destination. Pendant la pandémie, la Compagnie de Chemin de fer du Kenya a réduit les frais de transport des marchandises de 510USD à 480 USD pour un conteneur de 20 pieds et de 800USD à 680 USD pour un conteneur de 40 pieds de Mombasa à l'ICD Naivasha avec effet au 2 juin 2020. Ce coût promotionnel visait à inciter le transport de marchandises à utiliser le chemin de fer.

TABLEAU 19: TARIFS DES IMPORTATIONS LOCALES DE CONTENEURS CHARGÉS / VIDES PAR CONTENEUR, EN USD

Chemin de Fer / Route	Tarif USD/ conteneur				Réseau
	20 PIEDS		40 PIEDS		
	0-30 TONNES	PLUS DE 30 TONNES	0-30 TONNES	PLUS DE 30 TONNES	
Kilindini - Naivasha	510	610	650	800	SGR
Kilindini - Nairobi	500	600	630	780	SGR
Kilindini - Athi River	500	600	630	780	SGR
Kilindini - Kisumu	860	960	1110	1260	SGR / MGR
Nairobi - Naivasha	150	250	235	385	SGR

Source: KR TARIFF NOTICE NO. 3 OF 2021



Les frais de stationnement sont applicables lorsque les wagons sont retenus par les clients au-delà de la période de grâce accordée par la Compagnie pour le chargement et le déchargement des marchandises. Les frais de stationnement s'appliquent à toutes les marchandises, à l'exception des marchandises dangereuses, offensives et périssables. La période gratuite pour le chargement et le déchargement, pour le trafic local, les expéditeurs disposeront de 24 heures consécutives à partir de la mise en place des wagons pour charger et consigner leurs marchandises, et de 48 heures consécutives pour charger et consigner les marchandises en transit. Le temps accordé pour le déchargement des marchandises sera de 24 heures consécutives

pour tous les types de trafic. La période de déchargement gratuite est calculée à partir du moment où les wagons sont placés pour le déchargement. Les frais de stationnement seront calculés comme suit:

- Les premières 24 heures consécutives ou une partie de celles-ci après l'expiration de la période de gratuité= USD 100
- Du 2^{ème} au 4^{ème} jour après l'expiration de la période gratuite = 150 USD (par 24h)
- Du 5^{ème} au 10^{ème} jour de l'expiration de la période gratuite = 200 USD (par 24h)
- Après le 10^{ème} jour, les frais de stationnement augmenteront de **10%** chaque semaine.

TABLEAU 20: TRANSPORT DES MARCHANDISES CONTENEURISÉES DIRECTION UP

Chemin de fer / route	Conteneur d'exportation		Conteneur vide		Réseau
	20 Pieds	40 Pieds	20 Pieds	40 Pieds	
Malaba - Mombasa	450	690	100	150	MGR /SGR
Kisumu - Mombasa	450	690	100	150	MGR /SGR
Malaba - Naivasha	195	330	50	75	MGR
Kisumu - Naivasha	195	330	50	75	MGR
Malaba - Nairobi	225	385	70	100	MGR
Kisumu - Nairobi	225	385	70	100	MGR
Naivasha - Mombasa	255	360	50	75	SGR
Naivasha - Nairobi	100	150	50	75	SGR
Nairobi - Mombasa	250	350	50	75	SGR
Athi river - Mombasa	250	350	50	75	SGR

Source: NOTICE NO. 3 DES TARIF APPLIQUES PAR KRC EN 2021

Par ailleurs, il existe un autre coût ICDE –Hangar de Transit de KR sur le réseau MGR qui facture 120 USD pour les 20 pieds EVP et 190 USD pour les 40 pieds EVP.

Le chemin de fer a amélioré les opérations de transport des passagers et des marchandises en réduisant le temps de trajet, en améliorant la sécurité et la sûreté de transport, ainsi que la mobilité et l'accessibilité. Même si le SGR a

permis de réduire les frais de déplacement des passagers, le coût du transport de marchandises reste relativement élevé.

Le tableau 21 indique les tarifs du chemin de fer à voie métrique pour le transport de marchandises entre Malaba et Kampala. Les coûts estimés étaient de 445 USD pour un conteneur de 20 pieds et 740 USD pour un conteneur de 40 pieds pesant entre 0 et 30 tonnes.

TABLEAU 21: TARIFS DES IMPORTATIONS LOCALES DES CONTENEURS CHARGÉS/ VIDES PAR CONTENEUR, EN USD

Chemin de fer/ route		Conteneur a 20 Pieds			Conteneur a 40 Pieds	
		0-30 Tonnes	30.1-34 Tonnes	1X 20 pieds vide	40 Pieds	1X 40 pieds vide
Malaba	Kampala	445	940		740	
Kampala	Malaba	280	360	40	280	60

Source: URC

5.3 Frais/Tarif des Oléoducs

Au Kenya, les tarifs de transport par oléoduc sont publiés, de temps à autre, par le journal officiel par l'Autorité de Régulation de l'Energie et du Pétrole (EPRA), conformément à la section 11 (b) de la Loi sur l'Energie de 2019. Les tarifs actuels du carburant ont été publiés en novembre 2019 présentés dans le tableau 19 ci-dessous. Il est prévu que le tarif soit moins cher à long terme. La date d'entrée en

vigueur des tarifs fixés ci-dessus est le 15 février 2021.

Les tarifs de transport de carburant par oléoduc perçus par KPC ont diminué au fil des ans. Le tarif de KPC ci-dessous est un ensemble de coûts de transport, de stockage et de manutention. Le tableau 22 indique les tarifs appliqués par KPC

TABLEAU 22: TARIFS DES OLÉODUCS FIXÉS PAR EPRA EN VIGUEUR À PARTIR DU 15 FÉVRIER

	Tarif 2019/2020	Tarif 2020/2021	Tarif 2021/2022
Tarif Applicable (Ksh. /m ³ /Km) ***	5,07	4,81	4,61
Aéroport Moi (USD/m ³)	22,52	21,37	20,48
Aéroport Jomo Kenyatta (USD/m ³)	22,52	21,37	20,48
Terminal de Nairobi (Ksh. /m ³)	2.281.5	2.064.5	2.074.5
Terminal de Nakuru (Ksh. /m ³)			
Local (Ksh. /m ³)	3.138,33	2.977,39	2.853,59
Exportations (USD/m ³)	30,98	29,39	28,17
Terminal d'Eldoret			
Local (Ksh. /m ³)	4.035,72	3.828,76	3.669,56
Exportations (USD/m ³)	39,84	37,80	36,22
Terminal de Kisumu			
Local (Ksh. /m ³)	4.030.65	3.823.95	3.664.95
Exportations (USD/m ³)	39,79	37,75	36,18

Source: Compagnie des Oléoducs du Kenya (KPC)

pour le stockage et la distribution des produits pétroliers raffinés. Le coût du transport indique une baisse des coûts au fil du temps, ce qui est attribuable à l'amélioration et à l'expansion des infrastructures des oléoducs. En outre, les frais de carburant pour le transport local et l'importation varient en fonction du terminal et de la distance. La répartition est présentée dans le tableau ci-dessous.

Les données du Rwanda présentées dans le tableau 20 montrent les tarifs de transport pratiqués par les camions citernes par mètre cube et par kilomètre. Le coût du transport par camion-citerne depuis

Mombasa et Dar-es-Salaam était de 130 USD par mètre cube. Le coût du transport par camion-citerne depuis Eldoret et Kisumu était de 60 USD par mètre cube, 70 USD depuis Nakuru et 90 USD depuis Nairobi, ce qui est beaucoup moins cher et sur une courte distance.

Pour les camions de la RDC transportant du carburant vers Goma, les tarifs de transport facturés par les camions citernes par mètre cube et par kilomètre de Nairobi et Nakuru à Goma étaient de 5.000 USD ; de Kisumu et Eldoret, ils étaient de 4.500 USD et de Dar es Salaam, ils étaient de 9.000 USD.

TABLEAU 23: TARIFS DE TRANSPORT POUR LES CAMIONS CITERNES

A partir de	Goma	Kigali
Mombasa		130/M ³
Nairobi	USD 5,000	90/M ³
Nakuru	USD 5,000	70/M ³
Kisumu	USD 4,500	60/M ³
Eldoret	USD 4,500	60/M ³
Dar-es salaam	USD 9,000	130/M ³

Source: FEC et ACPLRWA 2021

5.4 Tarifs/Couts de transport routier de marchandises

L'établissement des tarifs de transport des marchandises entre toute origine et toute destination est largement déterminé par les coûts directs et indirects encourus par les opérateurs. La discussion ci-dessous se focalise sur les tarifs de transport des marchandises dans le transport routier de marchandises entre l'origine et la

destination. Le champ d'application a été limité aux seuls coûts encourus par les camionneurs et non à l'ensemble des coûts logistiques. La discussion a été guidée par les données obtenues auprès de diverses entreprises de camionnage et de transport dans les États Membres respectifs du Corridor Nord.



5.4.1 Frais/tarifs de transport pour les transporteurs routiers du Burundi

La figure 21 résume les coûts de transport de/ vers Bujumbura en USD en décembre 2021. Les tarifs des importations en provenance de Nairobi et de Kampala vers Bujumbura étaient beaucoup plus coûteux par kilomètre, avec respectivement 0,09 et 0,14 USD, que ceux de Mombasa. Et ce, bien que les distances soient plus courtes dans le premier cas. Parmi les facteurs qui ont été identifiés comme étant à l'origine de l'augmentation des coûts, on peut citer les péages routiers, les taxes aux frontières multiples et les frais du nouveau test de COVID-19 aux différentes frontières.

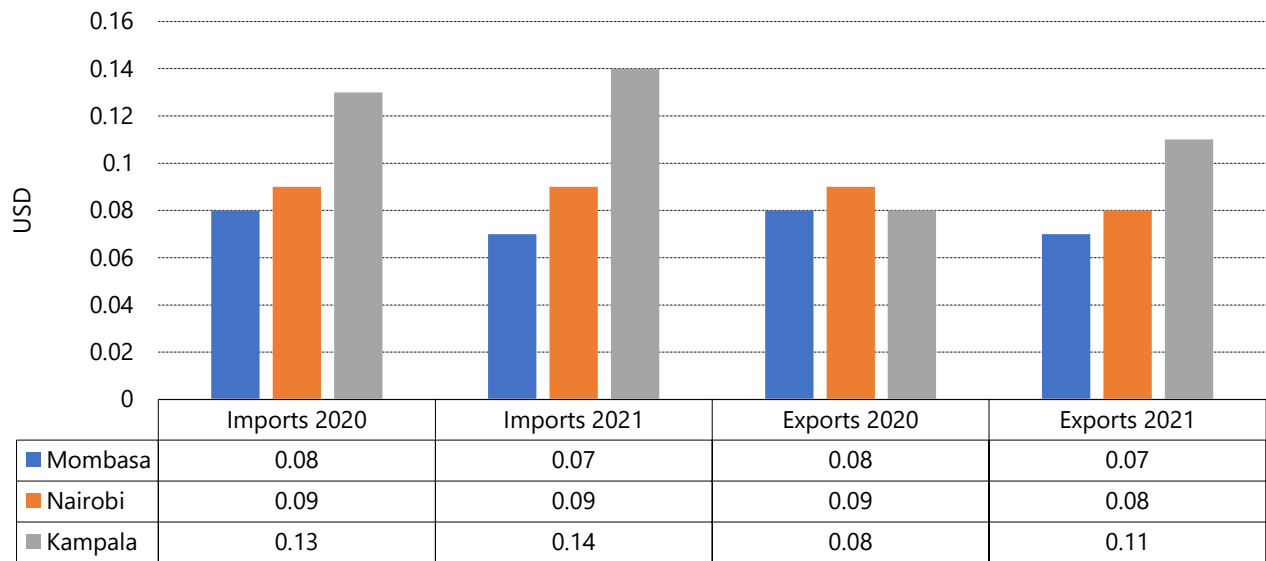
Le coût tarifaire sur l'itinéraire Mombasa Bujumbura était le plus bas, à 0,07 USD par kilomètre et par tonne, tant pour les importations que pour les exportations. Cela peut être attribué à l'utilisation de la route Mombasa-Voi-Taveta/

Holili vers Bujumbura, qui est plus courte que la route traditionnelle du Corridor Nord passant par Malaba et Kampala. Parmi les marchandises transportées figurent le café, le thé, le fer, l'acier, le ciment et d'autres matériaux de construction. La plupart des marchandises en provenance du Kenya proviennent de Nairobi et de Mombasa.

Les autres charges identifiées sont :

- Test COVID-19 @ USD 50 in Kenya
- Redevance Routière à Kajiado @ 20 USD
- Redevance au Comté de Mombasa : 60 dollars US
- Test COVID-19 @ USD 25 dollars en Ouganda

Par ailleurs, les transporteurs burundais ont indiqué que le Burundi semble préférer utiliser le port de Dar es Salaam pour ses marchandises en raison

FIGURE 21: COÛT DE TRANSPORT ACTUEL EN USD POUR LES TRANSPORTEURS DU BURUNDI EN 2021

Source : Association des Transporteurs Internationaux du Burundi, 2021

de l'aspect coût et de la distance. Le Corridor Central est moins cher en raison d'une frontière unique ainsi que du paiement d'un péage routier unique par rapport au Corridor Nord. Il n'y a qu'un seul point de passage frontalier sur le corridor central, contrairement au Corridor Nord (à travers Kampala) qui a plus de frontières à traverser, ce

qui a une implication sur le temps et le coût. Le Burundi est un voisin immédiat de la Tanzanie. La distance entre Mombasa et Bujumbura est de 1 957 Km, tandis que celle entre le port de Dar Es Salaam et Bujumbura est de 1 640 Km. La route du port de Dar Es Salaam à Bujumbura est plus courte de 317 Km.

5.4.2 Tarifs/Cout de transport pour les transporteurs routiers de la RDC

Les tarifs et le coût du transport de la République Démocratique du Congo sont présentés dans le tableau 24. Les tarifs au Congo étaient les plus élevés sur les routes Kampala -Butembo et Bunia-Butembo - Goma, coûtant respectivement 6,59 USD et 5,29 USD. Ce coût élevé sur ces routes pourrait être attribué au mauvais état des routes

sur ces sections, les barrières entre Komanda et Beni (700 USD payés dans un seul bureau), l'insécurité qui entraîne les coûts supplémentaires, les frais de VISA, les frais d'utilisation de la route d'environ USD 300, et taxes intérieures. Les tarifs de Mombasa à Goma et à Butembo étaient moins élevés, soit respectivement 2,99 USD et 1,78 USD.

TABLEAU 24: TARIF ACTUEL DU TRANSPORT EN DOLLARS AMÉRICAINS (USD) EN RDC EN 2021

A partir de	A	Distance (Km)	Tarif (USD) pour un conteneur de 20 pieds en 2021	Tarif (USD)/ EVP par Km
Mombasa	Goma	1,838	5,500	2.99
Mombasa	Bunia	1,666	6,000	3.60
Mombasa	Butembo	1,746	5,500	3.15

A partir de	A	Distance (Km)	Tarif (USD) pour un conteneur de 20 pieds en 2021	Tarif (USD)/ EVP par Km
Mombasa	Goma	1,838	5,500	2.99
Nairobi	Goma	1,357	5,000	3.68
Nairobi	Butembo	1,265	5,000	3.95
Nairobi	Bunia	1,040	5,500	5.29
Kampala	Butembo	577	3,800	6.59
Bunia	Butembo	251	1,200	4.78
Butembo	Kampala	577	2,250	3.90
Butembo	Mombasa	1746	3,100	1.78

Source: FEC, Décembre 2021

Le tableau 25 ci-dessous présente le nombre d'allers-retours effectués en un mois de Goma vers diverses destinations pour l'année 2021. La route Goma-Kigali a connu le plus grand nombre d'allers-retours, soit 6 par mois. Cela pourrait être

attribué à la distance plus courte (156 Km) entre les deux villes. A l'inverse, la route d'exportation vers Mombasa a connu un minimum de seulement 2 allers-retours par mois.

TABLEAU 25: NOMBRE D'ALLERS-RETOURS

A partir de	A	Nombre d'allers-retours
Goma	Butembo	4
Goma	Bunia	4
Goma	Bujumbura	4
Goma	Kampala	4
Goma	Kigali	6
Goma	Juba	2
Goma	Nairobi	2
Goma	Mombasa	2

Source: FEC, Décembre 2021

5.4.3 Tarifs/Coût de transport pour les transporteurs routiers du Kenya

Le tableau 23 présente une comparaison des coûts de transport routier de marchandises au Kenya vers différentes destinations le long du Corridor, en dollars américains, pour l'année 2021. Les coûts de transport routier de marchandises pour la période examinée étaient moins élevés sur les routes de Kampala et de Nairobi à Mombasa, ce qui implique une bonne amélioration de l'environnement commercial et de l'état des routes, ce qui a une incidence positive sur les coûts. Les tarifs de

transport moyens de Mombasa à Goma et Juba étaient élevés, respectivement de 2,85 USD par Km et de 2,41 USD par Km, ce qui pourrait être attribué à la distance parcourue, aux nombreux passages de frontières et aux capitales que les camions doivent traverser. Il est également clair que les différences sur le coût moyen sont influencées par des facteurs qui varient en fonction de l'itinéraire de destination.

Le nombre de voyages allers-retours était élevé sur la ligne Mombasa Nairobi en raison de la courte distance parcourue. Le voyage de Mombasa à Goma a enregistré le plus faible nombre d'allers-retours (1) en raison de la longue distance parcourue. La distance moyenne (Km)

parcourue par camion en 2021 était faible, allant de 70.000 Km à 80.000 Km, ce qui est bien en deçà de l'objectif de l'affrètement portuaire de 120.000 Km à 150.000 Km. Le COVID-19 a également été classé comme un facteur clé affectant la distance moyenne parcourue par les camions.

TABLEAU 26: TARIFS DE TRANSPORT VERS DIVERSES DESTINATIONS AU KENYA EN 2021

A partir de	A	Distance (KM)	Tarif Par Conteneur/Km 2021	Nombre of d'allers-retours en un mois
Mombasa	Nairobi	481	1.81	8-10
Mombasa	Kampala	1,169	1.80	3
Mombasa	Kigali	1,682	1.96	2
Mombasa	Goma	1,840	2.85	1
Mombasa	Juba	1,662	2.41	2
Nairobi	Mombasa	481	0.83	
Kampala	Mombasa	1,169	0.86	
Kampala	Nairobi		1.16	

Source : Tarifs de transport de KTA

Parmi les défis rencontrés par les transporteurs, les suivants ont été cités :

- I. La pénurie de scellés RECTS entraîne des retards et augmente les temps de rotation.
- II. Le trafic frontalier découlant des procédures de franchissement des frontières, notamment les questions liées aux scanners et à la vérification.
- III. La mise en service de la frontière de Lwakhakha a soulagé la pression à la frontière de Malaba et la frontière de Lwakhakha est

une meilleure option pour les camions en provenance de Juba.

- IV. Le raccourci vers la frontière de Lwakhakha en Ouganda a été fermé, ce qui oblige les camions à passer par Mbale, parcourant ainsi 120 Km au lieu de 45 Km par le raccourci.
- V. L'insécurité de Bonje à Mazeras et les bouchons qui se forment à Mazeras le soir.
- VI. La réservation pour l'inspection des camions a également été soulevée comme un défi à la bonne programmation des camions.

5.4.4 Tarifs/coûts de transport pour les transporteurs routiers du Rwanda

Le tableau 27 fournit un résumé des coûts de transport encourus pour déplacer un conteneur de 20/40 pieds au Rwanda, ainsi que le nombre moyen de voyages allers-retours effectués par les transporteurs de Kigali vers d'autres destinations. Il est beaucoup plus coûteux de transporter des marchandises de Bujumbura à Kigali, à 6,55 USD par EVP par Km USD, que pour d'autres destinations plus éloignées de/vers Kigali. Les

statistiques indiquent que le plus grand nombre de voyages allers-retours effectués à partir de Kigali sont vers Kampala et Goma, avec une moyenne respectivement de 7 et 6 voyages. En 2021, la distance moyenne parcourue par camion était faible (environ 70.000 Km par an) en raison des procédures transfrontalières de COVID-19 qui ont été mises en place, affectant ainsi la distance annuelle moyenne (Km) parcourue par camion.

TABLEAU 27: TARIF ACTUEL DU TRANSPORT EN USD AU RWANDA 2021

A partir de	A	Distance (Km)	Tarifs / Conteneur (USD)	Tarifs Par conteneur/ Km (USD)	Nombre de voyages allers-retours		
					2019	2020	2021
Mombasa	Kigali	1,682	4,000	2.38			
Nairobi	Kigali	1,201	3,000	2.50			
Bujumbura	Kigali	275	1,800	6.55			
Kampala	Kigali	513	2,000	3.90			
Goma	Kigali	156	1,000	6.41			
Kigali	Mombasa	1,682	3,000	1.78	2.5	2.5	2.5
Kigali	Nairobi	1,201	2,000	1.67	4	3.5	4
Kigali	Juba	1,166	7,500	6.43	1	1	1
Kigali	Bujumbura	275	1,800	6.55	5	4	2
Kigali	Kampala	513	600	1.17	7	6	7
Kigali	Goma	156	1,000	6.41	6	5	6

Source: ACPLRWA, Décembre 2021

5.4.5 Coûts/Tarifs de transport pour les transporteurs routiers du Soudan du Sud

Le tableau 28 indique les tarifs de transport routier depuis ou vers Juba et d'autres villes des États Membres du Corridor Nord en dollars américains par kilomètre. Le Soudan du Sud est vaste et présente certaines des plus longues distances couvertes par les transporteurs. Le tarif de transport varie d'un État Membre à l'autre, les exportations de Juba à Mombasa bénéficiant d'un tarif inférieur de 2,11 USD par EVP et par kilomètre par rapport aux autres, indépendamment de la

distance. Les importations de Nairobi à Juba ont attiré un coût de 2,18 USD par EVP par kilomètre tandis que de Mombasa le coût s'est élevé à 2,71 USD. La route Juba - Kigali a enregistré le coût le plus élevé par kilomètre, soit 5,15 USD par EVP par kilomètre, ce qui implique que la logistique transfrontalière et d'autres préoccupations, notamment la sécurité, ont un impact sur le coût du transport de marchandises vers différentes destinations.

TABLEAU 28: TARIF DE TRANSPORT ACTUEL EN USD POUR LES TRANSPORTEURS DU SOUDAN DU SUD

A partir de	A	Distance (KM)	Tarifs par EVP par Km en USD
Mombasa	Juba	1,662	2.71
Nairobi	Juba	1,145	2.18
Kampala	Juba	653	3.83
Kigali	Juba	1,166	
Juba	Mombasa	1,662	2.11
Juba	Nairobi	1,145	2.62
Juba	Kampala	653	3.06
Juba	Kigali	1,166	5.15

Source: B&S groupe d'Entreprises



CHAPITRE SIX : TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS

Le temps de transit est le temps écoulé entre le départ du port d'origine de la cargaison et son arrivée à destination. Le temps de transit est un facteur déterminant des frais de transport et des coûts supportés par les consommateurs. Les destinataires souhaitent des temps de transit courts afin de réduire le coût de détention des stocks et de limiter les dépenses liées aux opérations non productives.

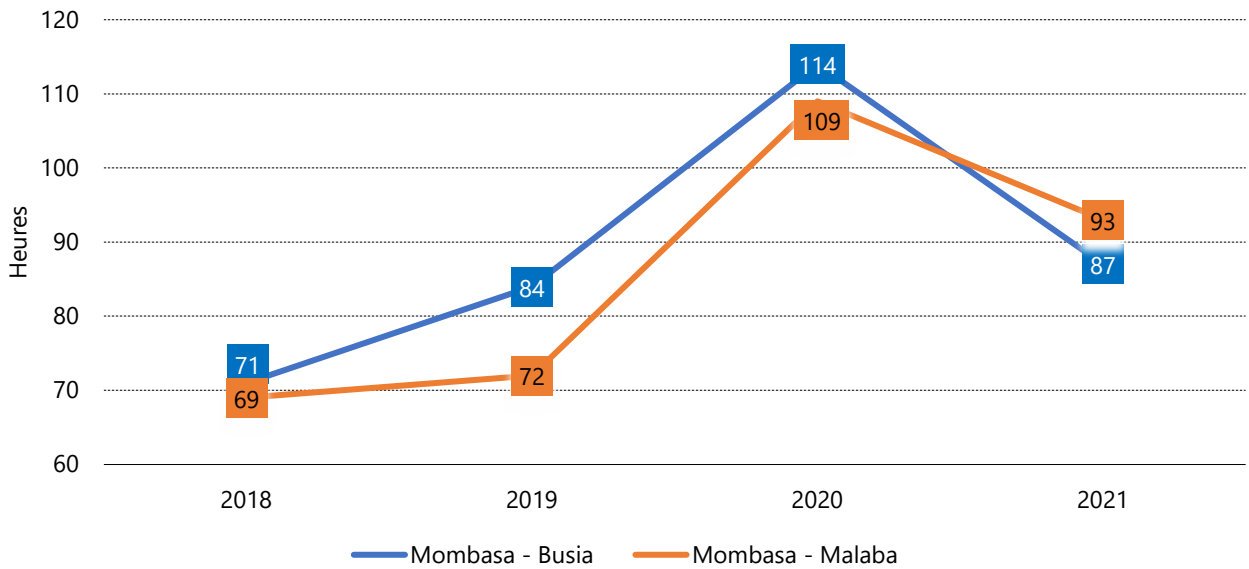
Cette section analyse le temps nécessaire à un camion pour livrer une cargaison à diverses destinations dans les États Membres respectifs du CORRIDOR NORD en utilisant les routes de ce dernier. Le temps de transit comprend les temps d'arrêt, les temps de passage au pont-bascule et aux frontières.

6.1 Temps de transit au Kenya sous le régime du RECTS

Les données utilisées dans cette section sont fournies par le Système Electronique Régional de Suivi des Cargaisons (RECTS). Le RECTS, exploité par l'Autorité des Recettes du Kenya (KRA), est un système qui facilite le suivi de bout en bout des transits le long du Corridor Nord. RECTS a considérablement amélioré la sécurité des marchandises transportées et a permis de suivre rapidement le mouvement des marchandises le long du Corridor Nord et de fournir des données sur le temps de transit.

La distance entre Mombasa et Malaba est de 933 Km. Le temps de transit moyen a diminué régulièrement au cours des quatre dernières années, sauf pour l'année 2020, comme le montre la figure 22 ci-dessous. En 2018, le temps de transit moyen était de 109 heures, soit une baisse significative par rapport aux 212 heures enregistrées en 2015. Une tendance similaire est observée sur

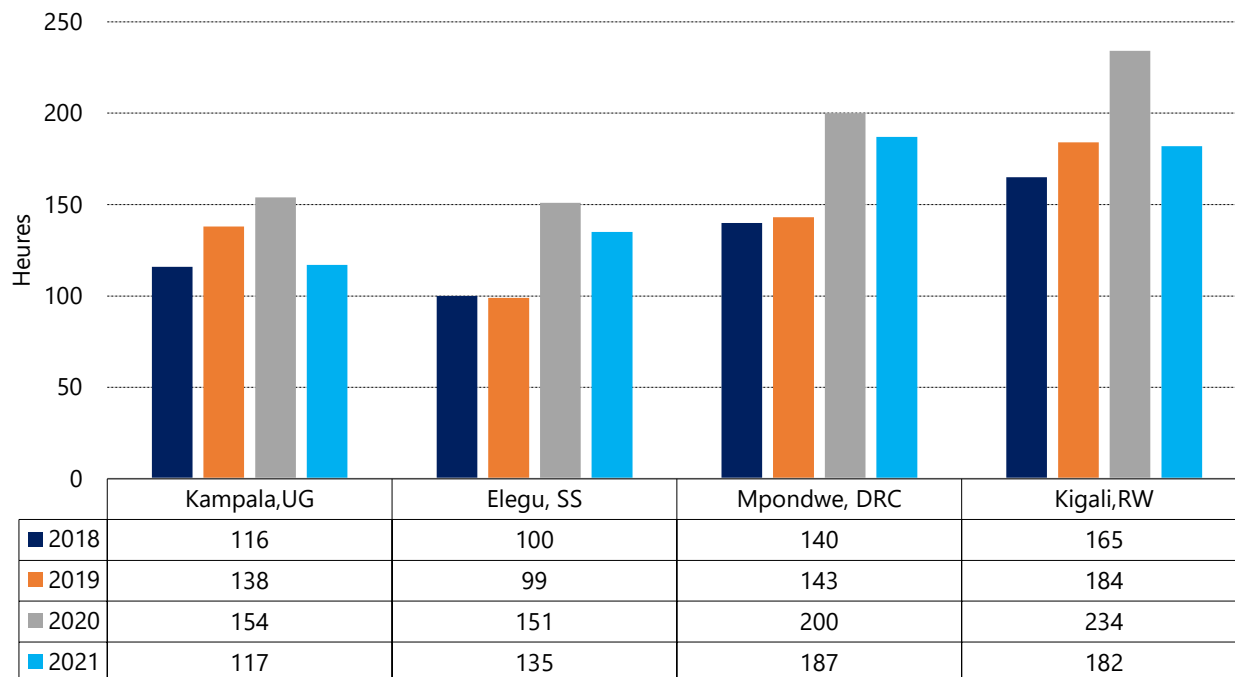
la route Mombasa-Busia. Les performances en matière de temps de transit dépassent l'objectif fixé de 40 heures de Mombasa à Malaba et de 45 heures de Mombasa à Busia d'ici décembre 2022. Les résultats obtenus sur les itinéraires Mombasa-Malaba et Mombasa-Busia indiquent qu'il existe encore des obstacles à la circulation des marchandises le long du Corridor. Il s'agit notamment de la fréquence élevée des arrêts le long du Corridor Nord par les chauffeurs, des retards aux frontières, des accidents de la route, des goulets d'étranglement au niveau des infrastructures et de la pandémie de COVID-19 qui est apparue comme une barrière non tarifaire (BNT). Sur le plan positif, diverses initiatives sont mises en œuvre pour améliorer la fluidité du transport de marchandises. A titre d'exemple, des travaux de construction de routes sont en cours sur plusieurs sections le long du Corridor.

FIGURE 22: TEMPS DE TRANSIT DE MOMBASA AUX FRONTIÈRES DU KENYA

Les données montrent le temps de transit entre Mombasa et les États Membres respectifs du Corridor Nord. La tendance montre une amélioration du temps de transit en 2021 par rapport à 2020 sur tous les itinéraires. Cependant, il est important de noter que les temps de transit sont encore plus élevés par rapport à la période

pre-COVID-19. Cette performance suggère qu'il existe des facteurs limitant le mouvement des marchandises sur ces routes au cours de la période examinée. Parfois, il faut plus de temps pour désengager les gadgets RECTS lorsqu'un camion est déjà arrivé, ce qui peut contribuer à augmenter le temps de transit.



FIGURE 23: TEMPS DE TRANSIT DE MOMBASA À LA DESTINATION

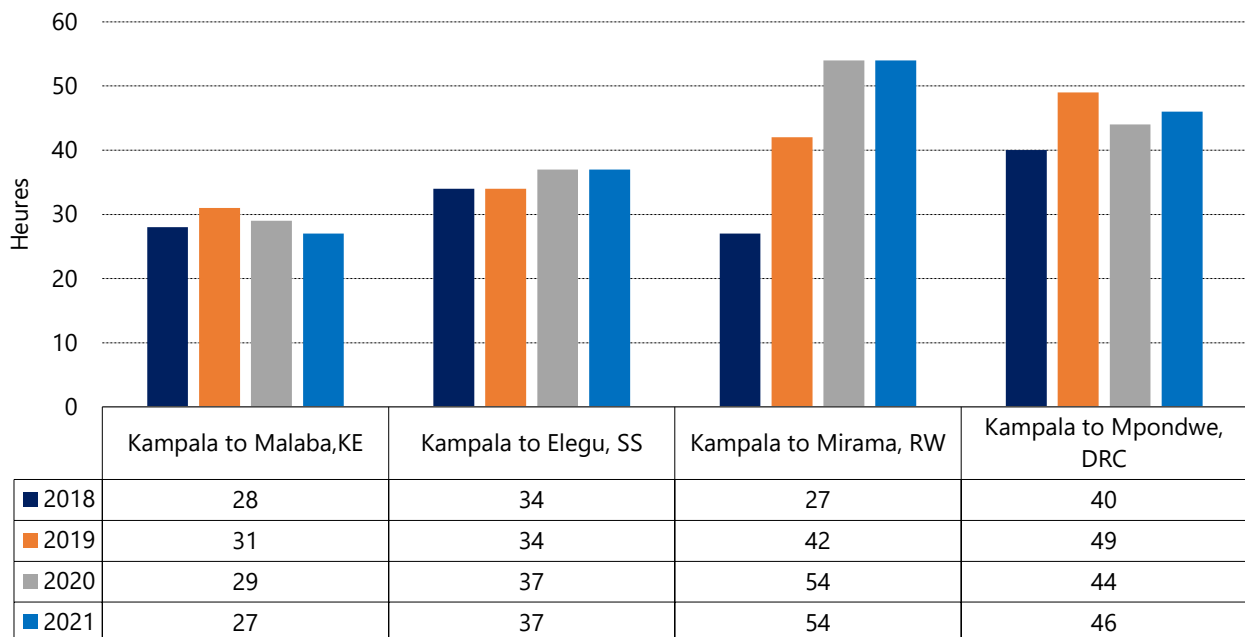
Source : Données RECTS et SYDONIA pour plusieurs années

6.2 Temps de transit des données RECTS de l'Ouganda

Le temps de transit en Ouganda, tel qu'il est utilisé dans ce rapport, est défini comme le temps nécessaire pour déplacer les marchandises des deux points d'entrée frontaliers de Malaba et Busia vers les différentes destinations en Ouganda.

La figure 24 ci-dessous présente la tendance des temps de transit entre Kampala et les différentes frontières le long de la route du nord pour les années 2018 à 2021. Le temps de transit moyen s'est amélioré ou est resté stable sur tous les itinéraires au fil des ans, à l'exception de l'itinéraire Kampala-Mpondwe, dont le temps de transit a fluctué. La route de Kampala à Mpondwe est dans un état

correct et fait l'objet de travaux de réhabilitation sur plusieurs sections. UNRA a prévu un volume de trafic d'environ 39 000 personnes en 2022 sur cette route. En outre, des efforts pour minimiser le nombre de points de contrôle et le temps passé à ces points de contrôle sont nécessaires pour réduire le temps nécessaire au transport de marchandises le long du Corridor. En 2021, la route de Kampala à Elegu a été la plus rapide, avec une vitesse moyenne de 12 Km par heure, comparée à la route de Mirama qui a atteint une moyenne de 7 Km par heure, malgré une distance plus courte.

FIGURE 24: TEMPS DE TRANSIT DE KAMPALA VERS DIVERSES DESTINATIONS, EN HEURES

Source :RECTS d'URA pour plusieurs années

6.3 Temps de transit selon les données d'ASYCUDAdu Rwanda

Cet indicateur mesure le moment où un camion est autorisé (électroniquement dans le système de l'autorité fiscale rwandaise) à commencer le voyage de transit jusqu'au moment où la caution est annulée à la frontière de sortie

Le tableau 29 montre le temps de transit moyen entre Kagitumba/Mirama Hills et Cyanika/Cyanika aux frontières d'entrée du Rwanda pour l'année

2021. D'après l'analyse, le temps de transit moyen varie selon les routes en fonction de la distance et du nombre de mesures de barrières non tarifaires. De Cyanika à Rubavu était l'itinéraire le plus lent avec une vitesse moyenne de 3 Km par heure, bien qu'il s'agisse de l'itinéraire le plus court. De même, Kagitumba à Kigali était l'itinéraire le plus lent comparé à Kagitumba à Rubavu.

TABLEAU 29: TEMPS DE TRANSIT AU RWANDA

Route	Distance	Transit Time (Hours)
Cyanika to Rubavu	79.6	43.46
Cyanika to Rusizi II		33.31
Cyanika to Kigali	118.3	93.05
Kagitumba to Rubavu	281	63.89
Kagitumba to Kigali	212	121.92

Source:Données RECTS de RRA, 2021



6.4 Temps de transit au Burundi sous le système SADD

Le temps de transit au Burundi a été mesuré à partir de Kanyaru Haut et Gasenyi jusqu'aux principaux nœuds et points de frontière douanière du port de Bujumbura et de Kayanza ; Gatumba qui est la frontière avec la RDC.

Le tableau 30 présente le temps de transit moyen au Burundi de janvier à décembre 2021, en heures. Les données montrent que le temps de transit est

considérablement élevé sur tous les itinéraires, ce qui suggère que des obstacles à la circulation des marchandises existent toujours le long de l'itinéraire. Cela indique qu'il y a des inefficacités. Les longs temps de transit sur les routes sont attribuables au terrain escarpé et à l'état des routes endommagées par la pluie, et aux véhicules surchargés.

TABLEAU 30:TEMPS DE TRANSIT AU BURUNDI DE JANVIER À DÉCEMBRE 2021 EN HEURES

Route	Temps moyen de Transit	Count	Minimum	Maximum
BUJUMBURA-PORT A:				
Burundi Bureau Frontière TDU	293,14	3414	155,05	429,41
GASENYI 1	169,73	6	159,07	180,37
KANYARU-BAS	192,83	1	192,83	192,83
GATUMBA A:				
BUJUMBURA-AEROPORT	290,30	1	290,30	290,30
BUJUMBURA-PORT	153,11	203	5,24	259,99
GITEGA-DEDOUANEMENT A:				
Burundi Bureau Frontière TDU	280,39	1407	133,23	383,41
MUGINA	365,31	1	365,31	365,31

Route	Temps moyen de Transit	Count	Minimum	Maximum
KAYANZA-DEDOUANEMENT A:				
Burundi Bureau Frontière TDU	246,19	174	196,88	284,93
MUGINA	43,66	2	21,03	66,28
MABANDA A:				
Burundi Bureau Frontière TDU	125,15	91	72,55	146,29
MUGINA	57,76	4	57,76	57,76
MUGINA A:				
BUJUMBURA-PORT	39,67	34	39,67	39,67
KAYANZA-DEDOUANEMENT	90,06	10	27,26	153,63
MABANDA	10,82	474	0,70	50,72

Source: Données OBR, 2021

6.5 Raisons des arrêts des cargaisons le long du Corridor Nord

Le tableau 31 montre la répartition des camions selon le pays de destination. Ces données ont été recueillies lors de l'enquête routière menée par le Corridor Nord pour identifier les obstacles au commerce le long du corridor en 2021. Un total de 39.562 voyages a été enregistré à partir d'un pool de conducteurs échantillonnés empruntant l'itinéraire

du Corridor Nord. Les principales destinations étaient le Kenya et l'Ouganda, qui ont enregistré le plus grand nombre de voyages, représentant la plus grande partie des marchandises quittant Mombasa, soit respectivement **34%** et **34%** du total des voyages effectués.

TABLEAU 31: NOMBRE DE VOYAGES PAR DESTINATION

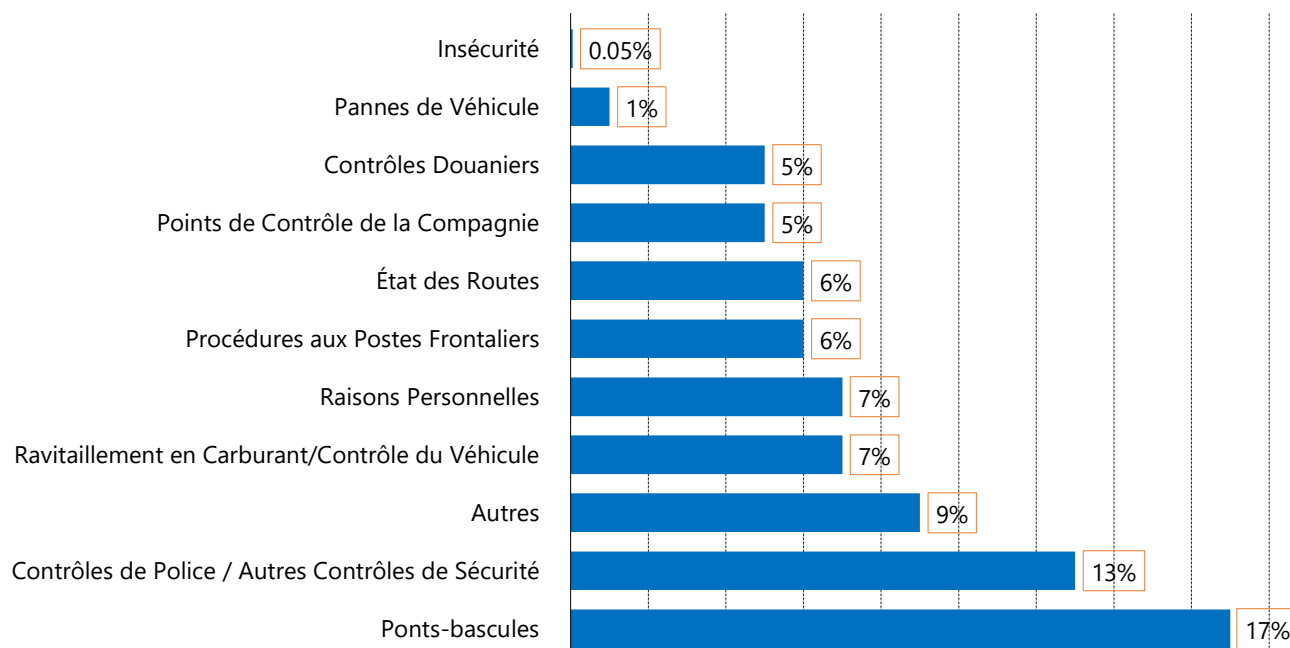
Destination	Fréquence	Part en Pourcentage
RDC	16	0,04
Kenya	25.775	65,02
Rwanda	112	0,28
Soudan du Sud	19	0,05
Ouganda	13.285	33,51
Non Indiquée	434	1,09
Grand Total	39.642	100,00

Source : Données des Enquêtes sur les transports

Les statistiques ont révélé qu'une proportion importante des arrêts était due au besoin de repos et de repas des chauffeurs (**24%**), suivie des arrêts aux ponts-bascules (environ **17%**), des arrêts pour des contrôles de police/sécurité (environ **13%**) et des arrêts dus à d'autres raisons (**9%**) telles que le déchargement/chargement, le stationnement, le lavage de voitures, les accidents, les pannes de convoi et les services de téléphonie mobile (Mpesa), entre autres. Des arrêts pour le repos

et les repas ont été observés à Mtito Andei, Busowa, Kikopey, Maungu, Longonot, Cheptiret, Salgaa, Bukembe, Kimaeti, Masimba, Jua Kali, Mbiko, Machakos junction, Salama, Kwa DC et Malili. Certains points d'arrêt ne disposent pas d'installations. L'accélération de la mise en œuvre des Stations d'Arrêt et de Repos réduirait considérablement la fréquence des arrêts inutiles, en plus de fournir d'autres avantages tels que la santé et le bien-être de l'équipage.

FIGURE 25: PRÉVALENCE DES RAISONS D'ARRÊT EN POURCENTAGE 2021



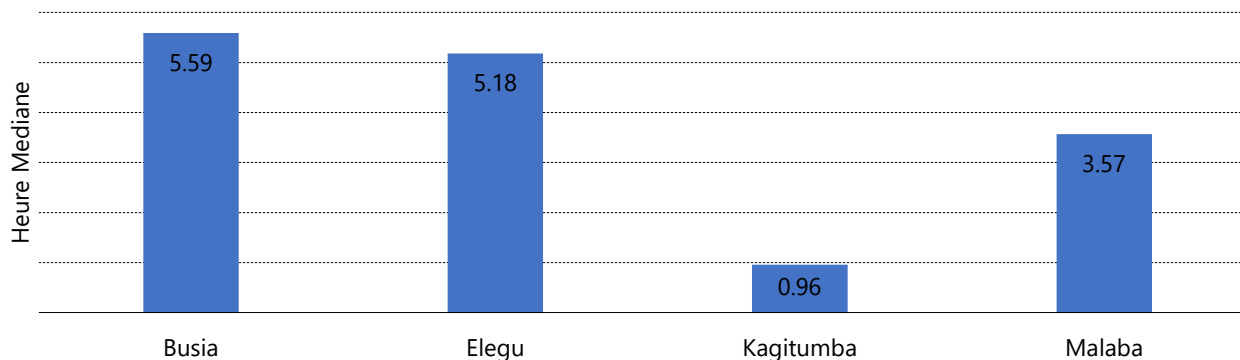
Source : Données des Enquêtes routières, 2021

6.6 Temps de la traversée le long du Corridor Nord

Les retards aux frontières perturbent l'efficacité de la logistique commerciale, ce qui a un impact sur les coûts et les prix du transport et, en définitive, sur la compétitivité du commerce. Pour améliorer l'efficacité du passage des frontières en Afrique de l'Est, la région a résolu de convertir les principaux postes frontaliers en un Poste frontalier à Arrêt Unique (PFAU), dans lequel toutes les agences frontalières des deux côtés de la frontière coordonnent leurs interventions, donc les temps de passage. Le Corridor Nord a mis en place des PFAU aux principales frontières pour assurer la

fluidité des échanges commerciaux. L'analyse de l'enquête sur les transports de 2021 montre que le temps de passage des frontières à Busia et Elegu était élevé, avec une durée de 6 heures et 5 heures respectivement. Cela indique que les avantages du Territoire Douanier Unique et du PFAU ne sont pas encore pleinement ressentis à la frontière. Il est nécessaire d'améliorer la connectivité des systèmes et de fournir suffisamment de parcs de stationnement à la frontière pour réduire la congestion.

FIGURE 26::TEMPS MÉDIAN DE PASSAGE DE FRONTIÈRE EN HEURES



Source : Données des Enquêtes routières, 2021

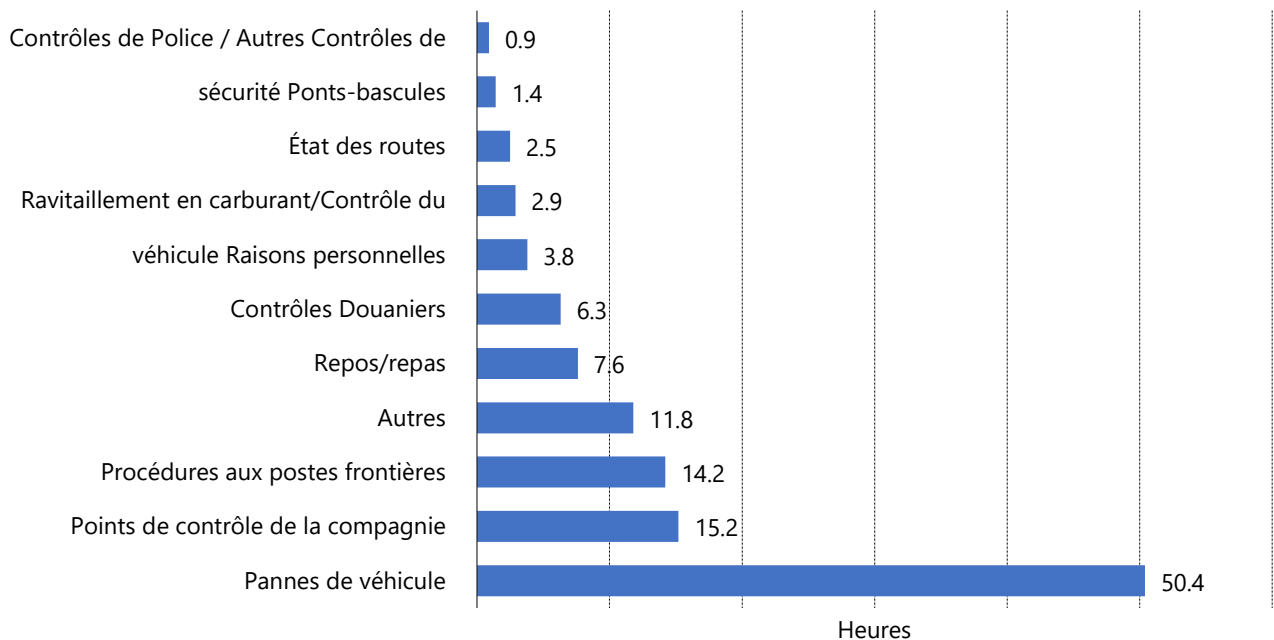


Trucks crossing the Malaba border bridge between Kenya and Uganda

Les données sur la durée des arrêts sont présentées dans la figure 27 ci-dessous. Les pannes de véhicules sont responsables d'une durée élevée d'environ 2 jours. La durée aux ponts-bascules était d'environ 1,4 heure, en particulier pour les

camions non conformes. Les nombreux arrêts se traduisent par une faible efficacité en raison des retards qui augmentent le coût des affaires et freinent la compétitivité.

FIGURE 27: DURÉE MOYENNE DES ARRÊTS EN HEURES

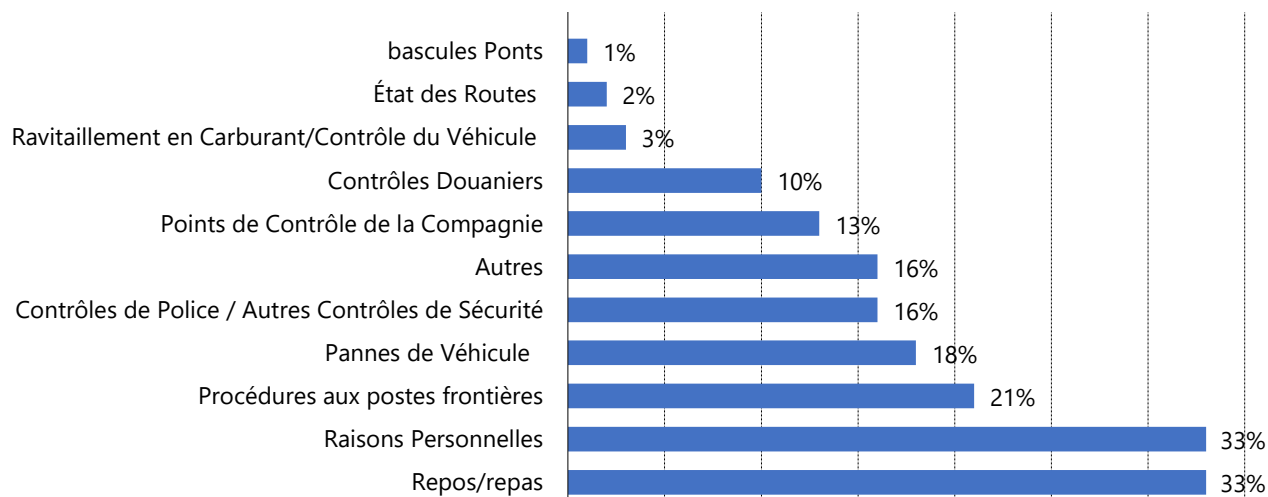


Source : Données des Enquêtes routières, 2021

L'insécurité, les pauses pour le repos et le repas ainsi que les raisons personnelles représentent une proportion plus importante des arrêts, ce qui entraîne des frais de paiement pour la nourriture

et le logement, suivis par les procédures des postes frontaliers. La plupart des frais encourus à la frontière concernent le stationnement et les frais d'utilisation de la route.

FIGURE 28:PROPORTION D'ARRÊTS QUI ATTIRENT DES CHARGES / REDEVANCES

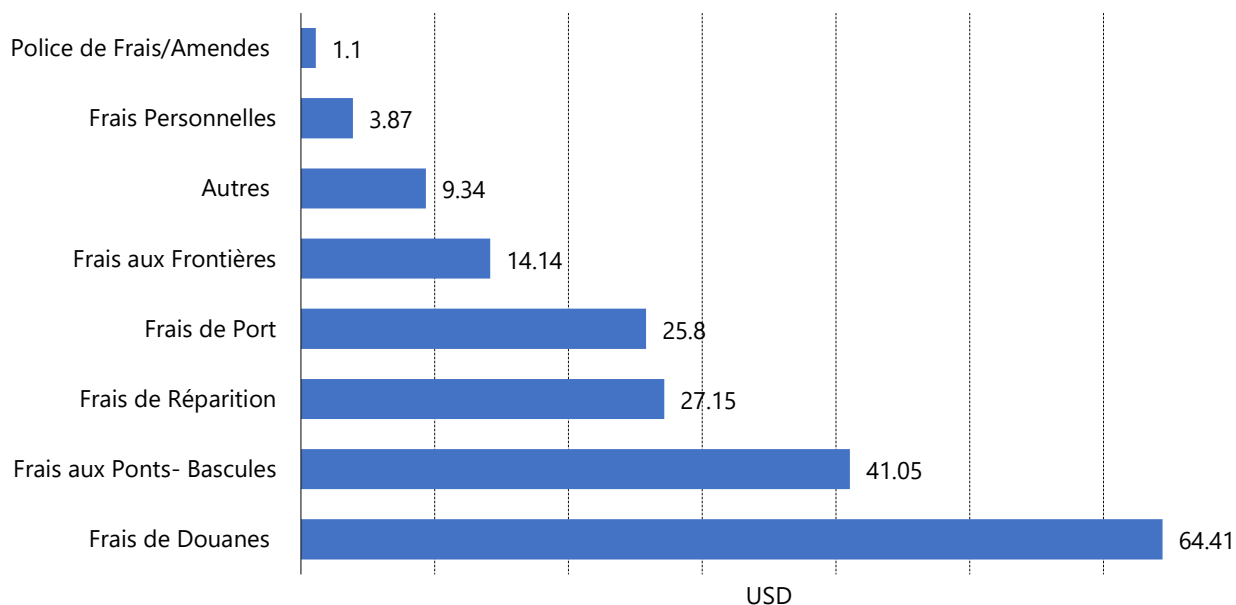


Source :Données des Enquêtes routières, 2021

Les frais moyens enregistrés par arrêt sont de 64,41 USD pour les frais de douane, 41,05 USD pour les frais de douane, 1,10 USD pour les frais de police/amende et 14,14 USD pour les frais de frontière, tel que montré dans la figure ci-dessous. Les autres

frais enregistrés par les conducteurs sont les frais de dédouanement, les pots-de-vin, les frais de sécurité des camions, les achats et le lavage des camions.

FIGURE 29:MOYENNE DES FRAIS PAR ARRÊT



Source :Données des Enquêtes routières, 2021

SAFE JOURNEY
BON VOYAGE
URUGENDO RUHIRE

Democratic
Republic of Congo ↑



CHAPITRE SEPT: COMMERCE INTRAREGIONAL

Ce chapitre fournit une analyse des flux commerciaux entre les États Membres du Corridor Nord pour l'année 2021. Une analyse comparative est également effectuée avec les années précédentes pour lesquelles des données étaient disponibles. Les sources de données ont été obtenues auprès des institutions chargées des

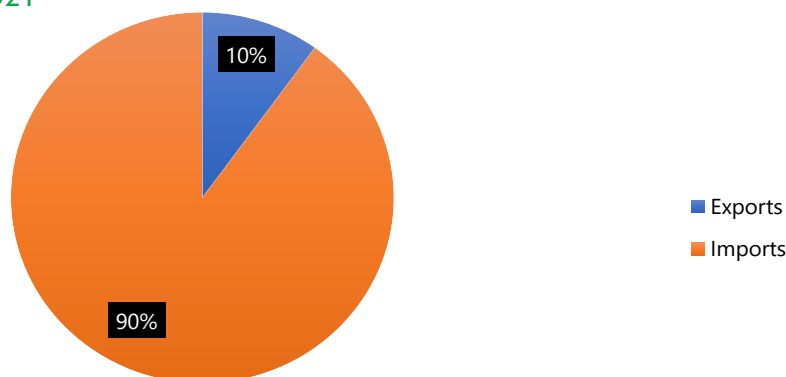
statistiques nationales sur le commerce dans les pays respectifs. L'analyse fournit donc l'impact commercial potentiel des six États Membres à partir duquel des recommandations politiques seront fournies pour capitaliser sur le plein potentiel du commerce intra-régional du Corridor Nord.

7.1 Commerce formel entre le Burundi et les autres États Membres du Corridor Nord

Le volume total du commerce international du Burundi était d'environ 1,4 milliard d'USD, dont 1,3 milliard d'USD (**90%** du volume total du commerce) d'importations et 143,8 millions d'USD (**10%** du volume total du commerce) d'exportations, comme

le montre la figure 30 ci-dessous, ce qui signifie que le Burundi est globalement un importateur net avec un déficit commercial évalué à 1,1 milliard d'USD.

FIGURE 30: VOLUME TOTAL DES ÉCHANGES COMMERCIAUX EN USD AU BURUNDI EN 2021



Source : ISTEEBU 2021. Veuillez noter que le taux de conversion utilisé est le suivant : 1 USD équivaut à 2 016,8 BIF.

Sur le volume total des échanges, la région Afrique, notamment la RDC, le Kenya, la Tanzanie, l'Égypte et le Soudan, a représenté une proportion significative des exportations du Burundi, soit **48%** du total des exportations. La RDC est également le premier marché africain pour les exportations du Burundi, comme le montre le tableau 29 ci-dessous. Alors que les exportations sont plus intégrées dans les pays d'Afrique de l'Est et du Nord (**48%**), les importations sont plus intégrées

dans le bloc commercial asiatique se traduisant par **43%**, ce qui révèle l'existence de liens forts avec les blocs commerciaux en dehors de l'Afrique en ce qui concerne les importations. De même, le bloc commercial africain a représenté une proportion considérable du marché pour les importations du Burundi, soit **21%** des importations totales du Burundi. Le bloc des pays africains, en particulier la Tanzanie, le Kenya, l'Ouganda et la Zambie, figurait parmi les dix premiers.

TABLEAU 32: PRINCIPAUX MARCHÉS POUR LES EXPORTATIONS ET LES IMPORTATIONS EN USD -2021

Pays de Destination	Exportations en USD	Part des Exportations totales	Pays d'origine	Importations en USD	Part des Importations totales
RDC	42.621.008	30%	Chine	188.176.685	15%
Belgique	14.950.131	10%	Arabie Saoudite	143.047.051	11%
Pakistan	12.407.499	9%	Tanzanie	106.327.659	8%
Tanzanie	8.788.071	6%	EAU	94.005.014	7%
Egypte	5.882.207	4%	Inde	92.966.437	7%
Kenya	5.839.151	4%	Kenya	65.350.930	5%
Soudan	5.810.610	4%	Ouganda	64.187.953	5%
Oman	5.608.729	4%	Belgique	32.016.596	3%
Allemagne	5.026.067	3%	Zambie	29.436.584	2%
EAU	4.654.364	3%	Japon	29.340.097	2%

Source : ISTEEDBU 2021. Veuillez noter que le taux de conversion utilisé est le suivant : 1 USD équivaut à 2.016,8 BIF

Le tableau 33 présente la valeur (en USD) des échanges commerciaux du Burundi avec les États Membres du Corridor Nord à l'exception du Soudan du Sud. La valeur totale du commerce entre le Burundi et les États Membres du Corridor Nord a été évaluée à environ 221 millions USD. Sur ce montant, la part des importations a représenté **76%**, tandis que la part des exportations a absorbé **24%**. Cela implique que le Burundi est un importateur net avec un déficit commercial étant donné que

les importations sont plus demandées que les exportations. Le Kenya et la RDC ont représenté une proportion importante des importations et des exportations du Burundi, soit environ **36%** et **28%** respectivement du commerce total avec les États Membres Corridor Nord. La RDC représentait la majorité des exportations du Burundi, soit **81%** du total des exportations avec les États Membres du Corridor Nord.

TABLEAU 33: VALEUR TOTALE DES ÉCHANGES DU BURUNDI AVEC LES AUTRES ÉTATS DU CORRIDOR NORD EN USD

PAYS	Exportations du Burundi	Importations vers le Burundi	Commerce Total
RDC	42.621.008.30	18.897.609.04	61.518.617
Kenya	6.176.140.33	73.909.705.40	80.085.846
Rwanda	228.555.58	3.634.959.90	3.863.515
Ouganda	3.286.205.29	72.374.979.49	75.661.185
Grand Total	52.311.909	168.817.254	221.129.163

Source : ISTEEDBU 2021. Veuillez noter que le taux de conversion utilisé est le suivant : 1 USD équivaut à 2.016,8 BIF.

7.2 Commerce Formel entre la RDC et les autres Etats Membres du Corridor Nord

En 2021, la RDC a réalisé un commerce annuel global d'environ 1,3 milliard de dollars avec les États Membres du Corridor Nord, à l'exception du Soudan du Sud, dont les exportations ne représentaient que **6%** et les importations **94%**, comme le montre le tableau 34 ci-dessous. D'après les statistiques, il est évident que la RDC est un importateur net dans ses échanges avec les États Membres du Corridor Nord, avec un déficit commercial évalué à 1,1 milliard USD.

Le Rwanda a constitué le principal marché pour les importations de la RDC, avec environ **48%** de la valeur de ses exportations. Le commerce total de la RDC avec l'Ouganda et le Rwanda représentait **28%** et **47%**, respectivement. Le Kenya a été le principal marché pour les exportations de la RDC, évaluées à **45%**, suivi du Burundi (**25%**) et du Rwanda (**22%**) au cours de la même période.

TABLEAU 34:PART DU COMMERCE DE LA RDC AVEC LE CORRIDOR NORD EN USD EN 2021

Pays	Importations	Exportations	Commerce Total avec le Corridor Nord
Burundi	42.621.008	18.897.609	61.518.617
Kenya	228.548.498	33.796.768	262.345.266
Rwanda	568.065.990	16.388.057	584.454.047
Ouganda	339.412.608	6.686.387	346.098.995
Total	1.178.648.104	75.768.821	1.254.416.925
Part du marché du commerce	94%	6%	100%

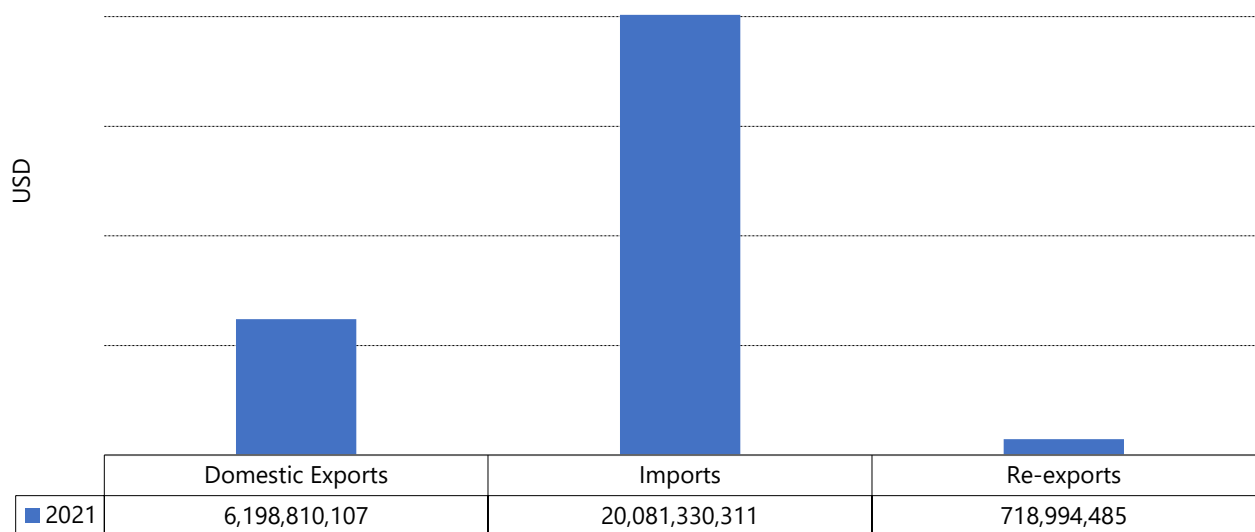


7.3 Commerce formel entre le Kenya et les autres États Membres du Corridor Nord

Le volume total du commerce international du Kenya a été évalué à environ 27 milliards d'USD en 2021, dont 20 milliards d'USD représentant **74%** de la valeur totale du commerce, tandis que les exportations et les réexportations représentaient

26%. L'analyse montre que le Kenya a une balance commerciale négative en raison d'importations plus élevées que les exportations et qu'il emprunte aux États étrangers pour payer les importations. Le ratio exportations-importations était de 1 : 3.

FIGURE 31: COMMERCE TOTAL DU KENYA EN (USD) JAN-DÉC 2021



Données KNBS, 2021

Les dix principaux partenaires commerciaux du Kenya sont le bloc asiatique, comme le montre le tableau 35 ci-dessous. La Chine représente le plus grand marché des importations et des exportations du Kenya, soit **16%** de la valeur des importations totales en provenance du reste du monde. Outre la Chine, les principaux partenaires commerciaux du Kenya sont l'Inde, les Émirats Arabes Unis, le Japon et l'Arabie Saoudite, qui

font partie du bloc commercial asiatique. Les États-Unis et la Tanzanie sont également les principaux partenaires commerciaux du Kenya. Les principales marchandises sont les produits pétroliers, les véhicules à moteur, les minerais et les concentrés de titane, le café, le thé, les fournitures industrielles, les fleurs, le maïs, les vaccins pour la médecine humaine et les noix de macadamia, entre autres.

TABLEAU 35: PART DU MARCHÉ COMMERCIAL DU KENYA DANS LE MONDE EN USD

Pays	Domestiques	Importations	Re-exports	Grand Total	Part du Commerce-Total
CHINE	197.040.433	4.124.904.532	7.505.483	4.329.450.447	16%
INDE	95.827.421	2.158.658.222	1.443.457	2.255.929.100	8%
EAU	218.769.569	1.668.548.647	104.210.485	1.991.528.701	7%
USA	541.742.664	787.351.313	14.915.679	1.344.009.655	5%

OUGANDA		675.169.587	312.687.131	177.256.027	1.165.112.746	4%
ARABIA SAOUDITE		71.100.934	1.071.765.671	856.853	1.143.723.458	4%
HOLLANDE		525.421.280	437.527.108	50.896.915	1.013.845.304	4%
JAPON		62.645.436	914.269.981	129.263	977.044.680	4%
TANZANIE		385.612.306	501.914.029	34.247.026	921.773.361	3%
MALAYSIE		17.158.873	876.178.241	19.698	893.356.812	3%

Données: KNBS 2021

Le Kenya a maintenu une balance commerciale positive parmi les États Membres du Corridor Nord. Le tableau 36 fournit une comparaison du commerce intra-régional entre le Kenya et les États Membres du Corridor Nord. Les données montrent que le pays est un exportateur net dans la région. Le commerce du Kenya en 2021 s'est élevé à 1,98 milliard d'USD, les exportations se taillant la part du lion avec une valeur d'environ 1,6 milliard d'USD. Si l'on considère le commerce du Kenya avec d'autres pays du bloc du Corridor Nord. L'Ouganda est la première destination des

produits kenyans, tant en ce qui concerne les importations que les exportations, et représente environ **59%** du commerce total de biens d'une valeur approximative de 1,2 milliard de dollars US par rapport aux autres États Membres du CORRIDOR NORD. Les principaux produits sont le thé, le café, le poisson, le ciment, l'huile de palme, les médicaments, les machines, le pétrole, le fer, l'acier, le lait et la crème, entre autres. Le Kenya est le plus grand importateur de véhicules automobiles d'occasion en Afrique.

TABLEAU 36: COMMERCE TOTAL DU KENYA AVEC LES ÉTATS DU CORRIDOR NORD EN (USD) 2021

Pays	Exportations Domestiques	Importations	Re-exports	Grand Total
BURUNDI	53.975.374	4.659.976	16.406.858	75.042.207
RDC	207.688.961	33.796.768	20.859.536	262.345.266
RWANDA	243.228.533	30.502.923	42.002.503	315.733.958
SOUDAN DU SUD	121.319.796	649.296	37.950.873	159.919.965
OUGANDA	675.169.587	312.687.131	177.256.027	1.165.112.746
Grand Total	1.301.382.250	382.296.094	294.475.798	1.978.154.142

Données: KNBS 2021

7.4 Commerce Formel entre le Rwanda et les autres Etats Membres du Corridor Nord

Le commerce du Rwanda avec les États Membres du Corridor Nord a été important en 2021, les importations représentant 30 pour cent de l'excédent commercial. Le tableau 37 implique que le Rwanda est un exportateur net dans la région, étant donné que la valeur des exportations totales est le double de celle des importations totales. Les importations du Rwanda en provenance du Kenya se sont taillées la part du lion avec un équivalent de 94 pour cent, tandis que la RDC représentait la plus grande part des exportations du Rwanda avec

environ 90 pour cent. Les marchés lucratifs offerts par les États Membres dans les pays limitrophes encouragent et attirent les gens à s'engager dans le commerce transfrontalier informel. Les données des États membres du Corridor Nord montrent que le commerce transfrontalier informel est prévalent dans la région et dominé par les femmes et les jeunes. Les données du Rwanda indiquent que la RDC constitue un marché important pour le commerce transfrontalier informel.

TABLEAU 37: PART DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS DU RWANDA EN USD 2021

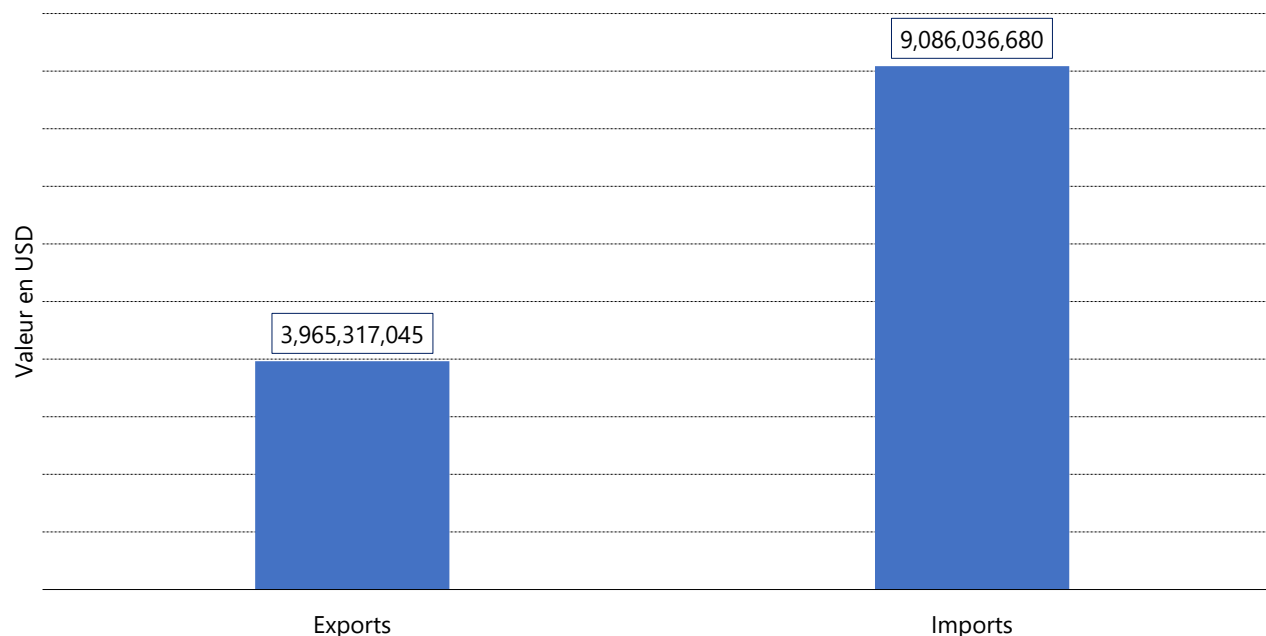
Pays	Valeurs des Importations en USD	Valeurs des Exportations en USD	Valeur Totale du Commerce
Burundi		341.334	341.334
RD Congo	16.388.057	568.065.990	584.454.047
Kenya	251.312.748	29.131.616	280.444.364
Soudan du Sud	172.850	7.937.049	8.109.899
Ouganda	62.056	25.113.870	25.175.925
Total	267.935.710	630.589.859	898.525.569

Source: Banque Nationale du Rwanda

7.5 Commerce Formel entre l'Ouganda et les autres Etats Membres du Corridor Nord

Comme le montre la figure 32, le volume total du commerce international de l'Ouganda était évalué à 13,1 milliards USD pour l'année 2021. Les exportations représentaient **30%** du commerce total, soit 3,97 milliards USD, tandis que les

importations étaient évaluées à 9,08 milliards USD, soit **70%** du volume total des échanges. Cela montre que, globalement, l'Ouganda est un importateur net avec une balance commerciale défavorable.

FIGURE 32: COMMERCE TOTAL DE L'UGANDA EN (USD)









Source: Données d'UBOS, 2021

Le tableau 38 présente les principaux pays partenaires commerciaux de l'Ouganda dans le monde pour l'année 2021. D'un point de vue continental, la majorité des importations ougandaises proviennent d'Asie (50%), principalement de Chine, d'Inde, des Émirats Arabes Unis, de Malaisie et d'Arabie Saoudite. Il est également évident qu'au cours de la période examinée, la Tanzanie, le Kenya et le Zimbabwe ont également contribué de manière significative aux importations ougandaises. Les importations

ougandaises en provenance de ces trois pays africains ont été évaluées à 1,8 milliard d'USD. Les Émirats Arabes Unis, le Kenya, le Soudan du Sud, la RD Congo, l'Italie, l'Allemagne et la Tanzanie ont été les principaux marchés pour les exportations ougandaises. Les principaux produits importés étaient l'or semi-manufacturé, les produits pétroliers, les médicaments, l'huile de palme brute et le fer. L'Ouganda exporte principalement des produits agricoles, notamment du café, du thé, du coton, du cuivre, du pétrole et du poisson.

TABLEAU 38: PRINCIPAUX MARCHÉS DE L'UGANDA POUR LES IMPORTATIONS ET LES EXPORTATIONS EN (USD) EN 2021

Pays de Destination	Valeur des Exportations	Proportion par rapport aux Exportations Totales	Pays d'origine	Valeur des Importations en USD	Proportion par rapport aux Importations Totales
EAU	1.062.916.502	27%	CHINE	1.652.460.094	18%
Kenya	525.570.502	13%	INDE	1.050.830.251	12%
Soudan du Sud	483.887.666	12%	TANZANIE	820.733.625	9%
RDC	339.412.608	9%	EAU	810.528.676	9%
Italie	209.971.836	5%	Kenya	769.733.948	8%
Allemagne	132.662.693	3%	JAPON	394.265.099	4%

Pays de Destination	Valeur des Exportations	Proportion par rapport aux Exportations Totales	Pays d'origine	Valeur des Importations en USD	Proportion par rapport aux Importations Totales
Tanzanie 	108.856.971	3%	ARABIA SAOUDITE 	336.198.924	4%
Hollande 	105.067.677	3%	MALAYSIE 	272.617.441	3%
Belgique 	88.926.021	2%	HOLLANDE 	236.974.821	3%
Inde 	83.442.418	2%	ZIMBABWE 	221.504.473	2%
Autres pays	824.602.150	21%	Autres pays	2.520.189.329	28%
Total	3.965.317.045			9.079.601.629	

Source: Données d'UBOS, 2021

Le tableau 39 présente la part du commerce de l'Ouganda avec les États Membres du Corridor Nord pour l'année 2021. Le commerce total de l'Ouganda avec les États Membres du CORRIDOR NORD en 2021 était évalué à 2,2 milliards USD, les exportations représentant **64%** du commerce total évalué en 2021, tandis que les importations représentaient **36%** du volume commercial total. Cela suggère qu'au niveau régional, l'Ouganda est un exportateur net avec un excédent commercial de 631 millions USD. Le Kenya reste de loin le plus grand marché d'importation et d'exportation

de l'Ouganda dans le Corridor Nord avec des importations totales de marchandises s'élevant à 98 pour cent et des exportations de 37 pour cent. Le Soudan du Sud constitue également un marché important pour les exportations ougandaises, à hauteur de **34%**. L'Ouganda a importé des autres États Membres du Corridor Nord des huiles de pétrole partiellement raffinées (y compris des bruts étêtés), du fer/de l'acier laminé, du sel (y compris du sel de table et du sel dénaturé) et du chlorure de sodium pur.

TABLEAU 39: PART DES EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS EN USD

Pays	Valeur des Exportations en USD	Valeur des Importations en USD	Proportion par rapport au commerce total
Burundi	72.392.709	815.998	3,3%
RDC	339.412.608	6.686.387	15,6%
Kenya	525.570.502	769.733.948	58,6%
Rwanda	1.687.238	3.314.182	0,2%
Soudan	483.887.666	8.280.259	22,3%
Total	1.422.950.724	788.830.774	100,0%
Part du Commerce	64%	36%	100%

Source: Données d'UBOS, 2021



WOKOVO NI NEMIA

CHAPITRE HUIT: SECURITE ROUTIERE

La sécurité routière constitue partout dans le monde une préoccupation majeure pour les décideurs politiques et les autres acteurs impliqués dans la chaîne logistique du transport. La sécurité routière fait référence aux méthodes et mesures visant à réduire le risque qu'une personne utilisant le réseau routier soit tuée ou gravement blessée. La sécurité routière est un sujet de préoccupation mondial qui nécessite une plus grande attention. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, plus de 1,25 million de personnes meurent et jusqu'à 50 millions de personnes subissent des blessures non mortelles chaque année à la suite d'accidents de la route (OMS 2020). Par ailleurs, la littérature empirique montre que les accidents de la route sont prévalents dans les pays en développement, à hauteur de **93%** par rapport aux économies développées (Banque Mondiale, Rapport 2019).

Les blessures et les décès dus aux accidents de la route constituent un problème de santé publique majeur dans les pays en développement. Les autres conséquences des accidents de la route pour la nation et les sociétés en général comprennent : les décès et les effets psychologiques associés, les pertes de dommages matériels, les coûts d'assurance élevés et les retards.

En conséquence, les pays africains se sont engagés à réduire de **50%** le nombre d'accidents mortels d'ici 2020, à la suite de la Décennie des Nations Unies pour la Sécurité Routière et du Plan d'Action Africain pour la Sécurité Routière - 2011-2020. Cette section fournit une compréhension des questions de sécurité routière dans les États Membres du Corridor Nord en vue de fournir des recommandations politiques pour atteindre l'objectif global de sécurité routière.

8.1 Sécurité routière au Burundi

D'après les données présentées, un total de 1 056 accidents a été signalé, 222 accidents mortels et 965 accidents corporels au cours de l'année considérée. Les principales causes d'accidents de la route au cours de la période considérée sont les excès de vitesse, l'état de la route, les

dépassements dangereux ou interdits (**39%**, **23%**, **15%** et **11%** respectivement). De même, la majorité des décès ont été causés par les excès de vitesse (**54%**), l'état des routes (**23%**), autres (**9%**) et les dépassements dangereux (**7%**).

TABLEAU 40: NOMBRE D'ACCIDENTS AU BURUNDI

Causes des accidents	Nombre d'accidents	Nombre de décès / fatalités	Nombre de personnes blessées/ blessures
Dépassement des limites de vitesse	410	119	393
État des chaussées	243	50	196
Autres	155	20	116
Dépassement inapproprié ou manœuvres de dépassement sévères	121	15	139

Causes des accidents	Nombre d'accidents	Nombre de décès / fatalités	Nombre de personnes blessées/ blessures
Défauts du véhicule / difficultés mécaniques	51	6	25
Conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise de l'alcool	20	1	19
Stationnement et arrêt inapproprié	19	1	17
Conduire sans permis	11	3	10
Surcharge de la cargaison	9	5	4
Violation du code de la route : Infraction à la règle du sens unique	9	2	9
Refus d'obtempérer par le conducteur après avoir reçu l'ordre d'obtempérer de la police de la circulation.	3	0	0
Conduite imprudente : Utilisation du téléphone au volant	2	0	2
Fatigue du conducteur	2	0	35
Âge du conducteur/conducteurs âgés	1		
Grand Total	1056	222	965

Source: Données de la Police Nationale, 2021



A truck accident along the Northern Corridor in Burundi
© IWACU

8.2 Sécurité routière au Kenya

Le Gouvernement kenyan, par l'intermédiaire de l'Autorité Nationale des Transports et de la Sécurité (NTSA), a mis en place un code de la route permettant de réduire au minimum les pertes de vies humaines dues aux accidents de la route. Les informations fournies par NTSA montrent qu'il existe un total de 199 points dangereux ou noirs le long du Corridor Nord. D'après les données de NTSA, **30%** des accidents survenus en 2021 n'ont pas été indiqués ; **18%** ont été causés par une perte de contrôle du véhicule, **11%** par un dépassement inapproprié et **10%** par le non-respect des règles

de circulation, notamment le non-respect du côté ou de la voie de circulation appropriée.

La plupart des accidents se produisent au moment de la journée où la visibilité est la plus faible, ce qui représente **68%** de tous les accidents signalés. La période de la journée où la visibilité est la plus faible s'étend de 1700 à 0700 heures. Cela suggère que l'infrastructure routière et la signalisation doivent être améliorées pour garantir une meilleure sécurité routière à ceux qui conduisent après le crépuscule.

TABLEAU 41: PRINCIPALES CAUSES DES ACCIDENTS MORTELS AU KENYA LE LONG DU CORRIDOR NORD

Cause des accidents	Nombre d'accidents	Proportion
Cause non identifiée	304	30,8%
Perte de contrôle	173	17,5%
Dépassement inapproprié	110	11,1%
Ne pas se tenir à côté de la circulation appropriée.	98	9,9%
Mauvaise appréciation de l'autorisation	55	5,6%
Vitesse excessive	42	4,3%
Erreur de jugement	32	3,2%
Marcher, ou courir en dehors du trottoir.	23	2,3%
Autres apparences	22	2,2%
Tourner à droite sans précaution	15	1,5%
Traversée de la route non masquée par un véhicule à l'arrêt	14	1,4%
Embardée	13	1,3%
Marcher ou se tenir debout	13	1,3%
Défaillance des pneus	11	1,1%
Défaillance des freins	8	0,8%
Effectuer une manœuvre d'arrêt sur le côté le plus proche ou sur une seule voie de circulation.	7	0,7%
Traverser sans précaution aux carrefours routiers	6	0,6%
Couper	6	0,6%
Véhicule garé dangereusement dans un parking	6	0,6%
Vol de véhicule	4	0,4%
Faire marche arrière par négligence	4	0,4%
Sous l'influence de drogues ou d'alcool	4	0,4%
Chute du véhicule	4	0,4%

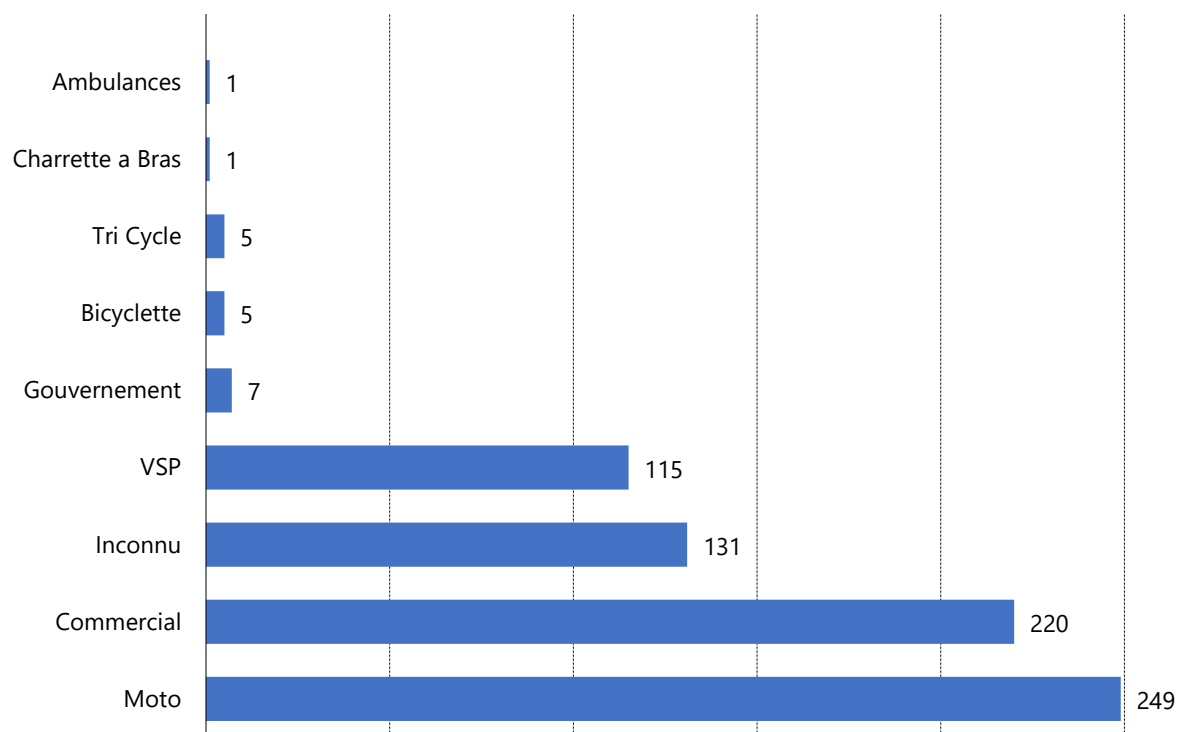
Cause des accidents	Nombre d'accidents	Proportion
Inattentif et attention détournée	4	0,4%
Montée ou descente du véhicule sans précaution particulière	3	0,3%
Glisser ou tomber	3	0,3%
Non-respect des feux ou signaux de circulation	3	0,3%
	987	

Source: Données de NTSA,2021

La majorité des décès ont été attribués à des accidents causés par des véhicules privés (27%), suivis par les motos (25%), les véhicules commerciaux (22%) et les véhicules de service

public (21%). Les motos représentent 13% des accidents, tandis que les véhicules de service public en représentent 12%.

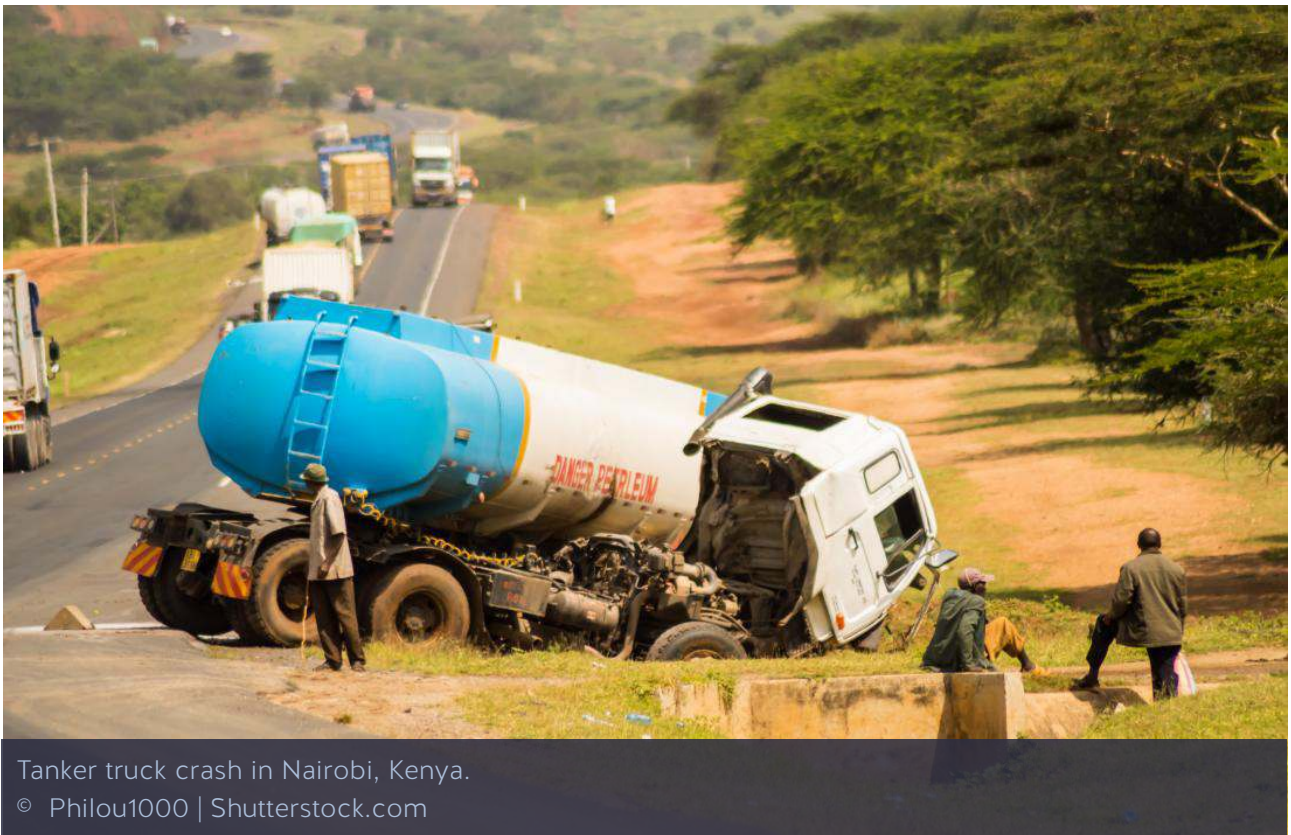
FIGURE 33: DISTRIBUTION DES DÉCÈS PAR TYPE DE VÉHICULE



Source: Données de NTSA,2021

Il convient de noter que l'ensemble du Corridor Nord a été placé sous contrat d'entretien basé sur les performances (PBC) pour répondre aux besoins d'entretien de routine de la route. Cela comprend la réparation des sections présentant des symptômes de dégradation de la chaussée, l'application de marquage routier, l'installation de panneaux de signalisation et de mobilier routier, ainsi que l'amélioration des travaux de drainage, ce qui a permis de résoudre la plupart des problèmes de sécurité routière identifiés. Par ailleurs, certaines des sections dans lesquelles se situent les points noirs identifiés ont fait l'objet d'importants programmes de réhabilitation et d'amélioration de la capacité. Il s'agit notamment des sections

Mombasa-Mariakani, Athi River-Machakos Turn Off, Voie express de Nairobi, James Gichuru Junction-Rironi ainsi que le projet de route Rironi-Nakuru-Mau Summit et le projet de route Kisumu-Busia. Ces projets permettront de résoudre de manière significative les problèmes de sécurité aux endroits dangereux, car ils impliquent des réalignements et des élargissements importants, des installations élaborées pour les usagers de la route vulnérables, des parkings, des installations d'embarquement et de débarquement pour les véhicules de transport de personnes et la mise en place de panneaux de signalisation et de mobilier routier.



Tanker truck crash in Nairobi, Kenya.
© Philou1000 | Shutterstock.com

8.3 Sécurité routière au Rwanda

D'après les données sur la sécurité routière fournies par le ministère des infrastructures (MININFRA), un total de 447 accidents de la route a été signalé au cours de l'année 2021. La plupart des accidents se sont produits sur les routes Kigali-Huye-Akanyaru et Kigali-Musanze-Rubavu, représentant chacune **22%** du total des accidents de la route, suivies de près par la route Kigali-Kayonza avec **11%**. Les principales causes d'accidents ont été attribuées à l'infrastructure routière, à la signalisation, aux excès de vitesse, au non-respect des distances de sécurité, aux dépassements intempestifs, à la violation de la priorité, au défaut d'utilisation des rétroviseurs latéraux et à la conduite imprudente.

Conformément à l'objectif du Rwanda de développer des mesures de sécurité routière durables, de sensibiliser et de prévenir les accidents de la route,

le gouvernement rwandais, par l'intermédiaire de la Police Nationale Rwandaise (PNR), a signé un accord avec Eastern Ventures, une entité locale à vocation spéciale, en partenariat avec Vitronic, une entreprise basée aux Émirats Arabes Unis, pour aider à améliorer la sécurité routière au Rwanda. Cet accord prévoit l'installation et l'exploitation de plus de 500 systèmes de sécurité routière de haute technologie dans tout le pays. Les systèmes comprennent des caméras mobiles, fixes et des barres lumineuses de remorque utilisées pour surveiller la vitesse et les infractions au code de la route. La RNP supervisera la mise en œuvre des systèmes dans différents sites du pays, où des radars seront installés sur plus de 400 points névralgiques identifiés dans le pays, l'objectif étant de réduire les accidents de la route de **80%**.

TABLEAU 42: NOMBRE D'ACCIDENTS REPARTIS PAR SECTIONS ROUTIÈRES 2021

Route	Mortel	Grave	Total
Base-Gicumbi-Rukomo (NR19)	7	5	12
Huye-Kitabi -Buhinga (NR10)	10	10	20
Kayonza-Gabiro-Kagitumba (NR24)	41	3	44
Kicukiro -Nemba (NR5)	30	12	42
Kigali -Gatuna (NR3)	21	2	23
Kigali -Musanze -Rubavu (NR2)	64	33	97
Kigali-Huye - Akanyaru (NR1)	56	43	99
Kigali-Kayonza (NR4)	30	17	47
Muhanga-Ngororero-Mukamira (NR16)	6	11	17
Muhanga-Rubengera (NR15)	0	4	4
Musanze -Cyanika (NR17)	2	0	2
Ruhwa-Bugarama-Rusizi-Buyinga-Karongi-Rubavu (NR11)	27	13	40
Total	294	153	447

Source: Données du MININFRA 2021

CHAPITRE NEUF: RECOMMANDATIONS

Efficacité et productivité

- Les mesures visant à contenir la propagation de la COVID-19 restent essentielles pour atténuer ses effets socio-économiques négatifs et favoriser la reprise économique. Le COVID-19 a amplifié les difficultés rencontrées dans la chaîne logistique commerciale, notamment la dépendance à l'égard des chaînes de valeur mondiales pour les importations de matériaux destinés à la production et aux exportations de certains produits manufacturés.
- Alors que les États Membres continuent à mettre en œuvre des mesures pour contenir la propagation de la COVID-19, il incombe aux acteurs du secteur du transport et de la logistique de se concentrer sur le renforcement de la résilience et de la durabilité du secteur afin d'éviter qu'il ne subisse des chocs provoqués par des crises telles que la COVID-19. Ces mesures comprennent l'exploitation des TIC, l'automatisation croissante et la requalification de la main-d'œuvre dans le secteur, ainsi que l'investissement dans les infrastructures.
- La coopération régionale et internationale est nécessaire pour évaluer, surveiller et répondre aux risques transfrontaliers. Il est donc nécessaire d'élaborer des protocoles multilatéraux pour garantir des réponses harmonisées à la gestion des catastrophes.
- Renforcer les politiques visant à adopter et à appliquer les normes internationales de productivité. Cela permettra de réduire le problème de la compétitivité des produits locaux sur le marché international.
- Révision des procédures normalisées d'exploitation pour les RECTS qui entraînent des retards au port en raison de l'insuffisance des scellés et de l'obligation d'armer toutes les marchandises en transit, y compris celles qui font l'objet du Territoire Douanier Unique.

- Les délégués ont noté l'augmentation du nombre de conteneurs vides qui sont ramenés à Mombasa sans cargaisons.

Redevances pour le transport de marchandises

- Afin de réduire le coût des affaires, il est nécessaire de revoir les tarifs, en particulier les frais de manutention au terminal par les compagnies maritimes et KPA, d'examiner la proposition d'utiliser des cautions/assurances comme dépôts de conteneurs étant donné les montants énormes de dépôts de conteneurs exigés par les compagnies maritimes.
- Les frais de transport en USD par Km, les frais d'utilisation de la route devraient être harmonisés. D'autres redevances d'utilisation de la route devraient être normalisées pour des fins de facilitation des affaires dans la région.
- ACTTCN devrait proposer une obligation régionale au lieu de dépôts en espèces, cela améliorera la liquidité et ainsi il y aura amélioration de la facilité de faire des affaires dans la région.
- La douane devrait établir la meilleure méthode pour déterminer le coût du transport et non la transaction/valeur, elle est affectée. Envisager également l'adoption du modèle de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) où les redevances et impositions sont proportionnelles aux services.
- Dématérialisation (automatisation) et niveaux de conformité.
- Les délégués ont noté que le coût du VISA et les frais d'utilisation de la route de 300 USD devraient être harmonisés le long du réseau du Corridor Nord. En outre, les frais d'itinérance

ont été signalés comme étant trop élevés et varient d'un Etat membre à l'autre.

- Taxe et frais d'expédition - ISCOS devrait résoudre le défi.

Temps de transit

- Une analyse approfondie devrait être menée pour la compréhension des causes d'un temps d'arrêt élevé afin de pouvoir proposer une recommandation éclairée.
- Suppression de tous les barrages routiers inutiles à Goma et au Soudan du Sud.
- Les ICD devraient fonctionner 24h/24 et 7j/7.
- Les RSS sont opportuns et devraient être pleinement mises en œuvre

Chemins de fer

- Le Chemin de fer à Ecartement Standard (SGR) constitue un mode de transport moins cher. Il a été indiqué que les tarifs de transport des cargaisons par SGR publiés officiellement sont inférieurs aux coûts réels encourus par les commerçants pour le transport de marchandises par train. Il a été signalé que les coûts supplémentaires ont été occasionnés par le paiement de frais administratifs de 250USD pour une unité équivalente à vingt pieds et de 410USD pour une unité équivalente à quarante pieds. L'Ouganda exploite entièrement les services ferroviaires sur le chemin de fer à voie métrique (MGR).

Qualité des infrastructures

- **95%** des routes du Soudan du Sud sont en mauvais état. Le Gouvernement a décidé d'exploiter la voie navigable intérieure pour compléter le mode de transport routier. La stratégie consiste à améliorer le transport par voies navigables intérieures, en particulier sur le Fleuve Nil. Il est donc recommandé de se concentrer sur le développement du transport fluvial.

- Le Soudan du Sud ne reconnaît pas l'assurance de carte jaune du COMESA, il est donc nécessaire d'accélérer le dialogue avec le Soudan du Sud pour rejoindre le COMESA afin de reconnaître l'assurance de carte jaune du COMESA.

- Il est nécessaire d'investir dans les infrastructures et de combler le déficit annuel existant en matière d'infrastructures.

- Acquisition d'équipements de manutention de fret pour remplacer l'équipement vieillissant du quai et de la gare de triage du terminal de fret conventionnel et déploiement d'un programme robuste de gestion/maintenance d'équipements à déployer pour remédier à la panne d'équipement à l'intention de KPA et KR.

- En ce qui concerne les ponts-bascules, il a été signalé que le niveau de conformité au Kenya est assez élevé, à plus de 97 %, à l'exception du pont-bascule de Busia, en raison de l'absence de Pont de pesage routier dynamique à grande vitesse (HSWIM) installé.
- NCTTCA devrait impliquer un représentant de la police/de la circulation, recommander que le fret en transit soit pesé à l'entrée et à la sortie.

Sécurité routière

- Une analyse plus approfondie devrait être faite pour traiter les causes de la sécurité routière identifiées.

- Les arrêts ont été principalement attribués à des raisons personnelles. Ce long arrêt est aussi occasionné par : l'insécurité surtout la nuit ; manque d'environnement propice pour le stationnement ; panne de camion ; entre autres. Le rapport recommande la mise en œuvre complète des Stations d'Arrêt et de Repos pour améliorer la sécurité.

ANNEXES ET REFERENCES

A.1 Etat des Routes en 2021

Burundi

Section de Routes	Longueur (Km)	Bon	Moyen	Mauvais
Kanyaru Haut- Kayanza- Bugarama-Bujumbura- Gatumba	125	31	94	0
Kanyaru Haut- Kayanza	15	15		
Kayanza- Bugarama	59	0	59	0
Bugarama-Bujumbura	35	0	35	0
Bujumbura - Gatumba	13	13	0	0
Gatumba - Frontière RDC (Rusizi II)	3	3	0	0
Gasenyi -Kirundo-Ngozi- Kayanza	139	35	104	0
Gasenyi - Kirundo	35	35	0	0
Kirundo - Gashoho	32	0	32	0
Gashoho - Ngozi	40	0	40	0
Ngozi - Kayanza	32	0	32	0
Ruhwa- Rugombo-Nyamitanga to Bujumbura	80	80	0	0
Ruhwa - Nyamitanga	50	50	0	0
Nyamitanga - Bujumbura	30.1	30.1	0	0
Kanyaru bas - Ngozi-Nyangungu to Gitega	172	84	65	23
Kanyaru bas - Ngozi	23	0	0	23
Ngozi - Gitega	84	84	0	0
Gitega - Bujumbura	65	0	65	0
Longueur Totaleen Km	516	230	263	23

Source : Office des Routes, 2021

RDC

ITINERAIRE/ROUTE	Longueur (Km)	Etat des Routes- Longueur en (Km)			Nombre de Voies	Largeur de la Route (m)
		Bon	Moyen	Mauvais		
1. AXE BUKAVU-KINDU-KISANGANI						
BUKAVU - BURHALE	55	3	45	7	2	6
BURHALE - SHABUNDA - LUBILE	363	0	74	289	2	6
LUBILE - KALIMA - MALI	109	77	25	7	2	6
MALI - KINDU	36	36	0	0	2	6
MALI - LUBUTU	318	62	52	204	2	6
LUBUTU - KISANGANI	297	22	77	198	2	7
LUBUTU - OSOKARI - WALIKALE	219	192	27	0	2	7
WALIKALE - HOMBO	107	0	17	90	2	6
HOMBO - MITI	93	0	30	63	2	6
MITI - BUKAVU (compris dans Kavumu - Bukavu)	PM					
2. AXE BUKAVU-UVIRA						
BUKAVU - KAMANYOLA	55	10	20	25	2	6
KAMANYOLA - UVIRA	86	0	82	4	2	6
UVIRA - KAVIMVIRA - FRONT BURUNDI	10	0	10	0	2	6
3. AXE KISANGANI - BENI - KASINDI						
KISANGANI - NIANIA - KOMANDA	650	400	156	94	2	6
KOMANDA - LUNA	65	33	19	13	2	6
LUNA - BENI	60	60	0	0	2	6
BENI - KASINDI	80	32	32	16	2	6
4. AXE KOMANDA - BUNIA - MAHAGI						
KOMANDA - BUNIA	71	38	20	13	2	6
BUNIA - MAHAGI - GOLI - FR OUGANDA	190	134	41	15	2	6
5. AXE KISANGANI - ISIRO - ARU						
KISANGANI - NIANIA	PM					
NIANIA - ISIRO	232	69	43	120	2	6
ISIRO - WATSA - ARU	654	352	191	111	2	6
6. AXE BENI - BUTEMBO - GOMA - BUKAVU						
BENI - NDOLUMA	132	119	7	6	2	6
NDOLUMA - RUTSHURU - GOMA	199	130	69	0	2	6
GOMA - SAKE - MINOVA	58	28	30	0	2	6
MINOVA - KAVUMU - BUKAVU	150	27	116	7	2	6-7
RUTSHURU - BUNAGANA	27	3	5	19	2	6
RUTSHURU - ISHASHA	63	7	30	26	2	5

Longueur Totale en Km	4,379	1,834	1,218	1,327
Proportion	100%	42%	28%	30%

Source : Office De Routes, 2021

Kenya

Route/Section	Longueur (Km)	(IRI)	Etat Actuel (Longueur en Km)		
			Bon	Moyen	Mauvais
Mombasa-Malaba (A8)	924.6		595.3	303.7	25.6
Mombasa-Miritini	11.8	2.4	11.5	0.3	0
Miritini-Maji YaChumvi					
a) Mariakani- KwaJomvu (Miritini)	23.8	2.4	0	0	23.8
b) Mariakani - Maji yaChumvi	15.4	3.3	15.4	0	0
Maji yaChumvi - Bachuma Gate	54	1.7	54	0	0
Bachuma Gate-Voi	52	2.3	52	0	0
Voi- MtitoAndei	96	2.7	0	96	0
MtitoAndei - Sultan Hamud	123.2	1.7	123.2	0	0
Sultan Hamud- Rironi					
a) Sultan Hamud - Kyumvi	62.1	2.2	54.5	7.6	0
b) (i) Athi River - Kyumvi (Direction Mombasa)	21.2	2.4	21.2	0	0
(ii) Kyumvi - Athi-River (Nairobi bound)	16.4	2.4	16.4	0	0
c) (i) Athi River-James Gichuru (Rironi) (Direction Nakuru)	30.6	3.1	20	8.8	1.8
(ii) James Gichuru (Rironi) - Athi River (Direction Mombasa)	30.6	3.1	27.6	2	1
Rironi -Gilgil	84.9	2.2	77.4	7.5	0
Gilgil - Mau Summit: (Gilgil - Naivasha - Nyahururu interchange (Nakuru)-Mau Summit)					
a) Gilgil - Nyahururu Interchange (Nakuru)	40.9	2.4	36.8	4.1	0
b) Echangeur Nyahururu - Mau Summit	70.5	2.1	70.5	0	0
Mau summit-Timboroa	38.4	3.2	0	38.4	0
Timboroa-Ngeria	48.8	2.4	27.4	21.4	0
Jonction Ngeria-Eldoret-Maili Tisa	39.8	4.1	0	39.8	0
(Start Maili Tisa) Eldoret - Webuye	53	2.9	10	43	0
Webuye - Malaba	63	2.6	26.2	36.8	0
Mau Summit - Kisian- Busia (A12)	282.2		238.2	15	29
a) Mau Summit - Kericho	57	2.2	57	0	0
b) Kericho - Ahero	56.6	2.5	56.6	0	0
c) Ahero-Kisian	61	3	61	0	0
d) Kisumu Bypass	6.6	3.6	6.6	0	0
a) Kisian-Ugunja	59	3.5	25	10	24
b) Ugunja-Busia	42	3.9	32	5	5
Voi - Mwatate - Taveta (A6)	124	1.8	121	3	0
Nairobi Southern Bypass	57.2	1.25	57.2	0	0

Route/Section	Longueur (Km)	IRI	Etat Actuel (Longueur en Km)		
			Bon	Moyen	Mauvais
a) Nairobi Southern Bypass (EchangeurOle Sereni-Ngong, directionKikuyu)	15.8	1.3	15.8	0	0
b) Nairobi Southern Bypass (Ngong Interchange -Kikuyu, direction Kikuyu)	12.8	1.3	12.8	0	0
c) Nairobi Southern Bypass (EchangeurOle Sereni-Ngong, direction Mombasa)	15.8	1.2	15.8	0	0
d) Nairobi Southern Bypass (EchangeurNgong -Kikuyu, direction Mombasa)	12.8	1.2	12.8	0	0
			74%	22%	4%

Rwanda

Section de Routes	Longueur (Km)	IRI	Etat Actuel des Routes (%)	No, de voies	Largeur de la voie (m)
Kigali-Muhanga-Huye-Akanyaru Haut (NR1)	158.2	1.88	98	2	3.5
Kigali-Musanze-Rubavu (NR2)	150.0	1.72	100	2	3.5
Kigali-Rukomo-Gatuna (NR3)	78.01	1.10	100	2	3.5
Kigali-Remera (NR4)	8.627	2.02	100	4	3.5
Remera-Kayonza (NR4)	69.293	1.54	99	2	3.5
Kicukiro-Nyanza-Mugendo (NR5)	12.23	En cours de réhabilitation et d'élargissement en quatre voies			
Mugendo-Nyamata-Nemba (NR5)	49.751	1.34	100	2	3.5
Huye-Nyamagabe-Kitabi-Pindura (NR10)	115.3	1.91	99	2	3.5
Ruhwa-Kamembe-Buhinga-Tyazo-Bwishura-Rubengera-Rutsiro-Pfunda (NR11)	256.2	2.02	96	2	3.5
Muhanga-Nyange-Rambura (NR15)	45.04	4.49	54	2	3.5
Rambura-Rubengera (NR15)	16.419	En cours de réhabilitation et d'élargissement en 2 voies			
Muhanga-Ngororero-Mukamira (NR16)	98.76	1.786	99	2	3.5
Musanze-Kidaho-Cyanika (NR17)	25.2	2.3	97.25	2	3.5
Base-Gicumbi-Rukomo (NR19)	51.5	2.19	100	2	3.5
Rukomo-Nyagatare-Ryabega (NR19)	90	En cours de réhabilitation/mise à niveau (2 voies)			
Kayonza-Gabiro-Kagitumba (NR24)	116.3	1.49	100	2	3.5

Soudan du Sud

Route	Type de Chaussée	Configuration	Longueur (Km)	Etat des Travaux	Planifiée	Etat des Routes (Km)/IRI		
						Bon	Moyen	Mauvais
Nimule - Nesitu - Juba	Pavée	Deux voies	192	Construite	Maintenance		192	
Nadapal - Kapoeta - Torit - Nesitu	Gravier	Deux voies	335	Designée	En attente de la construction			335
Juba - Lainya - Yei - Kaya	Gravier	Deux voies	225	N/A	N/A			225
Yei - Maridi	Gravier	Deux voies	180	N/A	N/A			180
Juba - Mundri - Maridi - Yambio - Nabiapai	Gravier	Deux voies	427	N/A	N/A			427
Yambio - Tambura - Wau - Aweil	Gravier	Deux voies	591	N/A	N/A			591
Wau - Kwacjok - Agok - Mayom - Bentiu	Gravier	Deux voies	520	N/A	N/A			520
Juba - Bor - Ayod - Malakal	Gravier	Deux voies	614	N/A	N/A			614
Mundri - Rumbek - Wau	Gravier	Deux voies	459	N/A	N/A			459
TOTAL (Longueur) en Km			3,543	0	0	0	192	3,351

Source: Ministère des Infrastructures 2020

Ouganda

Route /Nom	Longueur Totale (Km)	IRI	Etat		
			Bon	Moyen	Mauvais
Malaba -Katuna					
Malaba(frontier Ouganda/Kenya) -JonctionTororo	11.6	1.7	11.649		
JonctionTororo - Namutere	28.3	1.5	28.290		
Namutere - Bugiri	3.6	1.7	3.559		
Bugiri - Nakalama	51.3	1.7	51.314		
Nakalama - Iganga	4.9	2.4	4.907		
Iganga -JonctionKakira	26.8	2.4	26.809		
Kakira Junction - Jinja	11.9	2.4	11.852		
Jinja - Njeru	1.8	3.3		1.756	
Njeru - Lugazi	30.1	2.4	30.113		
Lugazi - Mukono	24.1	3.1		24.142	

Route /Nom	Longueur		Etat		
	Totale (Km)	IRI	Bon	Moyen	Mauvais
Mukono - Kampala	17.7	4.0		17.737	
Kibuye - Natete - Busega	6.5	1.9	6.524		
Busega - Mpigi	25.3	1.8	25.342		
Mpigi - Buwama	32.1	2.3	32.081		
Buwama - Lukaya	30.5	4.1		30.500	
Lukaya - Masaka - contournement	34.0	2.6	34.000		
Masaka - Lyantonde	67.8	2.3	67.781		
Lyantonde - Mbarara(jonctionBushenyi)	67.3	2.3	67.306		
Mbarara(jonctionBushenyi) - Ntungamo	61.7	2.4	61.729		
Ntungamo - Rubaale	15.0	2.1	14.951		
Rubaale - Muhanga - Kabale	59.4	2.2	59.407		
Kabale - Katuna	21.7	3.1		21.697	
Malaba - Ishasha					
Busega - Bujuuko	32.9	2.3	32.903		
Bujuuko - Mityana	26.7	3.6		26.736	
Mityana - Naama - Myanzi	15.8	3.5		15.842	
Myanzi - Kiganda	27.7	3.6		27.705	
Kiganda-Kitenga	20.4	3.1		20.351	
Kitenga-Mubende-Lusalira	29.8	3.7		29.794	
Lusalira - Nabingoola - Lubaale	16.3	3.1		16.300	
Lubaale - kyegegwa	12.0	2.9	12.000		
Kyegegwa - Kakabala - Kyenjojo	52.3	3.3		52.261	
Kyenjojo - Rugombe - Fortportal	49.8		49.8		
FortPortal - Rwimi(pont)	44.7		44.7		
Rwimi(bridge)-Hima-Mubuku	17.8		17.8		
Mubuku - Kasese	11.6		11.6		
Kasese - Kikorongo	22.0		22.0		
Kikorongo - Katunguru	15.7		15.7		
Katunguru - Ishasha	87.0		87.0		
OU					
Mbarara - Ishanyu	4.9	1.7	4.934		
Ishanyu - Kabwohe	26.2	3.3		26.171	
Kabwohe - Ishaka	28.1	2.8	28.078		
Ishaka - Katunguru	54.0		54.0		
Malaba - Mpondwe					
Kikorongo - Bwera - Mpondwe	38.3		38.3		
Malaba - Goli					
Tororo - Magodes - Nabumali	33.7	3.7		33.700	

Route /Nom	Longueur Totale (Km)	IRI	Etat		
			Bon	Moyen	Mauvais
Nabumali -Mbale	10.2	3.9		10.228	
Mbale - Namunsi - Kumi	54.7	3.8		54.686	
Kumi - Soroti	46.7	3.9		46.745	
Soroti - Dokolo	67.4	4.9			67.444
Dokolo - Agwata	23.5	4.0		23.493	
Agwata - Lira	31.1	4.7			31.149
Lira - Ayer	27.1	3.7		27.084	
Ayer - Kamdini	44.0	3.8		43.956	
Kamdini -Karuma	12.2		12.2		
Karuma - Olwiyo	51.6	4		51.633	
Olwiyo - Packwach	54.4	3.6		54.406	
Packwach - Nebbi	53.5	3.8		53.470	
Nebbi - Goli	15.1		15.1		
Malaba - Arua					
Nebbi - Eruba	63.8	5.5			63.790
Eruba - Arua - Manibe	18.8	5.4			18.801
Manibe - Maracha - Koboko	49.9	4.3		49.903	
Koboko - Oraba (Ouganda/Frontière Soudan)	18.8		18.8		
Kasese - Kakitumba					
Ishaka - Kagamba	35.9		35.9		
Ntungamo - Kagamba	15.2	4		15.2	
Ntungamo-Kakukuru	13.5		13.5		
Kakukuru-Kafunzo	16.1		16.1		
Kafunzo-Kakitumba	6.0		6.0		
Busia - (JonctionMalaba) - Tororo	28.0		24.2	3.8	
Busia - Namutere	16.9	1.9	16.905		
LongueurTotaleen Km	2,076		1,115	779	181

Source: UNRA 2021

+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++
+++++



The Permanent Secretariat
1196 Links Road, Nyali
P.O. Box 34068-80118
Mombasa, Kenya

Telephone
+254 729 923574

E-mail:
ttca@ttcanc.org
Website:
www.ttcanc.org