



AUTORITE DE COORDINATION
DE TRANSIT ET DE TRANSPORT
DU CORRIDOR NORD



**NORTHERN CORRIDOR
TRANSPORT
OBSERVATORY**

RELIABLE PERFORMANCE DATA



RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD

16^{ème} Edition, Jun 2021



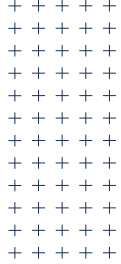
AUTORITE DE COORDINATION
DE TRANSIT ET DE TRANSPORT
DU CORRIDOR NORD

LES PARTENAIRES



PARTENAIRES DE DÉVELOPPEMENT





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.trademarka.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.

Pour le Kenya, le taux de conversion de devise utilisé est de 1 USD = 100 shillings kenyans

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 2019 - 2020 ou Janvier - Décembre, signifie que toute la période a été considérée. Une barre oblique (/) placée entre deux ans consécutifs, par exemple 2019/20 ou 2019/2020, 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.

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

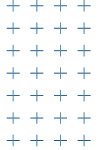
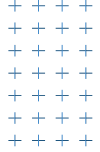


Tableau de Matieres

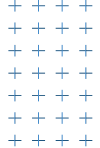
Acronymes and Abréviations	VIII
Foreword	IX
Remerciements	XI
Sommaire Executif	XII
Aperçu General 2020 : Statistiques Sommaires	XV
Chapitre 1: Contexte	1
1.1 Introduction	2
1.2 Contexte Macroéconomique	2
1.3 Environnement Politique et Juridique.	5
1.4 Section Spéciale sur la Relation Entre les Infrastructures de Transport et la Technologie	6
1.4.1 Système de Guichet Unique	7
1.4.2 La Technologie dans la Chaîne Logistique	7
1.4.3 Technologies de l'Information et de la Communication	8
1.4.4 Infrastructures de Transport	10
1.4.5 Défis	12
1.5 Recommandations politiques	12
Chapitre 2: Qualité des Infrastructures	15
2.1 Introduction	16
2.2 Le Port Maritime de Mombasa	17
2.3 Réseau routier le long du Corridor Nord.....	17
2.3.1 Etat des routes du Kenya le long du Corridor Nord	18
2.3.2 Etat des routes en Ouganda le long Corridor Nord	21
2.3.3 Etat des routes au Rwanda le long du Corridor Nord	22
2.3.4 Etat des routes du Burundi le long du Corridor Nord	24
2.3.5 Etat des routes le long du Corridor Nord en RDC.	25
2.3.6 Etat des routes au Soudan du Sud le long Corridor Nord	27
2.4 Réseau des oléoducs dans le Corridor Nord.....	28
2.5 Réseau Ferroviaire dans le Corridor Nord.....	31
2.6 Dépôts Intérieurs de Conteneurs	32



2.6.1	Dépôt Intérieur de Containeurs de Nairobi	33
2.6.2	Temps de séjour des camions au DICN	34
Chapitre 3: Volume et Capacité		37
3.1	Introduction	38
3.2	Débit de cargaisons au port de Mombasa	38
3.3	Volume de Transit au port of Mombasa	39
3.4	Taux de Conteneurisation	41
3.5	Débit ferroviaire.	42
3.6	Débit des oléoducs	43
Chapitre 4: Efficacité et Productivité		45
4.1	Introduction	46
4.2	Temps de rotation des navires	46
4.3	Temps d'attente des navires avant l'accostage au Port de Mombasa.	47
4.4	Temps de séjour des marchandises conteneurisées au port de Mombasa.	48
4.5	Temps de dédouanement au Centre de Traitement des Documents (DPC).	51
4.6	Temps de dédouanement du Centre à Guichet Unique au port de Mombasa	51
4.7	Retard après le dédouanement au port de Mombasa	52
4.8	Temps de dédouanement et retards de l'Autorité des Recettes du Rwanda (RRA).	53
4.9	Performance des ponts-bascules en termes de trafic le long du Corridor Nord.	54
4.10	Performance des ponts-bascules en termes de conformité le long du Corridor Nord	56
Chapitre 5: Tarifs et Coûts		59
5.1	Introduction	60
5.2	Frais portuaires et maritimes - Port maritime de Mombasa	60
5.3	Tarifs/Charges Ferroviaires	62
5.4	Tarifs/coûts des oléoducs.	63
5.5	Tarifs Routiers	65
5.5.1	Tarifs et coûts de transport routier au Kenya	65
5.5.2	Tarifs et coûts de transport routiers en Ouganda	66
5.5.3	Tarifs et coûts de transport routiers au Rwanda.	68



5.5.4	Tarifs et coûts de transport routiers au Soudan du Sud	69
5.5.5	Tarifs et coûts de transport routiers au Burundi	70
Chapitre 6:	Temps de Transit et Retards	73
6.1	Introduction	74
6.2	Temps de Transit	74
6.2.1	Temps de transit au Kenya sous le régime SERSM	74
6.2.2	Temps de transit en Ouganda d'après le système électronique régional de suivi des marchandises	76
6.2.3	Temps de transit au Rwanda à partir des données du système SYDONIA. . .	77
6.2.4	Temps de transit au Burundi à partir des données du système SYDONIA . . .	78
6.3	Temps de passage aux ponts-bascules le long du Corridor Nord	79
6.4	Raisons des arrêts des cargaisons le long du Corridor Nord	80
Chapitre 7:	Commerce Intrarégional	83
7.1 . . .	Introduction	84
7.2	Commerce formel entre le Burundi et les autres États membres du Corridor Nord . .	84
7.3	Commerce formel entre la RDC et les autres Etats Membres du Corridor Nord	86
7.4	Commerce formel entre le Kenya et les autres États membres du Corridor Nord. . . .	86
7.5	Commerce formel entre le Rwanda et les autres Etats Membres du Corridor Nord . .	88
7.6	Commerce formel entre le Soudan du Sud et les autres États membres du Corridor Nord	90
7.7	Commerce formel entre l'Ouganda et les autres États membres du Corridor Nord . .	90
Chapitre 8:	Sécurité Routière	95
8.1 . . .	Introduction	96
8.2	Sécurité routière au Kenya	96
8.3	Sécurité Routière au Rwanda	99
Chapitre 9:	Recommandations	103
9.0	Recommandations	104
Annexes et Références	105



Liste des Tableaux

Tableau 1 : Indicateurs macroéconomiques clé	4
Tableau 2: Abonnements de Cellulaires mobile (par 100 personnes) en 2019	9
Tableau 3 : Indice International de Rugosité (IRI).....	18
Tableau 4: Classification des Routes du Kenya selon l'Autorité des Routes Nationales du Kenya (KeNHA)	18
Tableau 5: Etat des routes du Kenya le long du Corridor Nord à partir du Port de Mombasa .	19
Tableau 6: Autres sections de routes reliant le Kenya aux frontières de l'Ouganda, la Tanzanie et le Soudan du Sud	20
Tableau 7: Etat des Sections routières en Ouganda le long du Corridor Nord en 2020	21
Tableau 8: Etat des Routes du Rwanda, Décembre 2019.....	22
Tableau 9: Etat des sections des routes au Burundi.....	24
Tableau 10: Etat des sections routières en RDC	25
Tableau 11: Condition of Road Sections in South Sudan as of March 2019.....	28
Tableau 12: Stockage des oléoducs	29
Tableau 13: Réseau d'oléoducs au Kenya.....	30
Tableau 14: Capacité actuelles du SGR	31
Tableau 15: Etat et capacité des sections de chemin de fer au Kenya et en Ouganda	32
Tableau 16: Les Dépôts Intérieurs des Conteneurs (ICD) le long du Corridor Nord	33
Tableau 17: Trafic au Dépôt Intérieur de Conteneurs de Nairobi	34
Tableau 18: Temps de rotation des camions (Minutes) analyses de Jan-Déc 2020.....	34
Tableau 19: Débit de marchandises annuel au port de Mombasa en '000' en TM.....	38
Tableau 20: Part du Marché de Transit à travers le Port de Mombasa ('000'TM).....	40
Tableau 21: Débit annuel des conteneurs au port en 2018 pour les ports d'Afrique	41
Tableau 22: Volume de marchandises transportées par voie ferroviaire à écartement métrique d'avril à Septembre 2020.....	42
Tableau 23: Volumes totaux en m3 par produit, par départ et par destination 2020	43
Tableau 24: Moyenne annuelle du temps de séjour des importations conteneurisées en heures	49
Tableau 25: Mainlevée de RRA dans TDU au port de Mombasa.....	54
Tableau 26: Trafic mensuel moyen quotidien par les ponts-bascules au Kenya	55



Tableau 27: Loi de l'EAC sur le contrôle de la charge des véhicules pour le poids autorisé . . .	56
Tableau 28: Limites maximales admissibles de charge par essieu	57
Tableau 29: Conformité des ponts-bascules au Kenya	57
Tableau 30: Pourcentage de conformité des véhicules au poids bruts aux ponts-bascules en Ouganda en 2020	57
Tableau 31: Tarifs standard du SGR	62
Tableau 32: Tarif standard du SGR pour les Cargaisons conteneurisées de Mombasa à l'ICD Naivasha (tarif de stimulation)	63
Tableau 33: Tarifs (USD/m3/Km)	63
Tableau 34: Tarifs du terminal pétrolier de Kipevu (USD/ m ³ (2019/2020))	64
Tableau 35: Tarifs d'exportation (USD/m3, hors TVA) par dépôt de chargement	64
Tableau 36: Tarifs moyens de transport (USD) vers diverses destinations à partir du port de Mombasa	66
Tableau 37: Tarifs de transport moyens (USD) vers diverses destinations à partir du port de Mombasa	67
Tableau 38: Tarifs de transport actuel par les transporteurs routiers au Rwanda en USD	68
Tableau 39: Tarifs de transport pour les camions citernes de carburant	69
Tableau 40: Tarifs actuels du transport en USD par les transporteurs du Soudan du Sud en 2020	69
Tableau 41: Tarifs actuels de transport en USD pour les transporteurs du Burundi en 2020 . .	70
Tableau 42: Temps de transit en heure au Rwanda en 2020	77
Tableau 43: Average Transit Time in Burundi along the Corridor in hours	78
Tableau 44: Part du commerce global du Burundi dans le Corridor Nord en USD	84
Tableau 45: Résumé du commerce du Burundi avec les autres États membres du CN en USD	84
Tableau 46: Comparaison de la valeur Totale du commerce du Burundi avec d'autres Etats Membres du Corridor Nord, en USD, de 2018 à 2020	85
Tableau 47: Principaux marchés pour les exportations et les importations en USD -2020 . .	85
Tableau 48: Part du commerce de la RDC avec les pays Corridor Nord en USD	86
Table 49: Le commerce total du Kenya avec les autres États membres du Corridor Nord . .	87

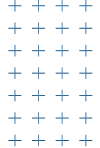
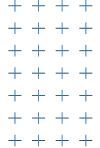


Tableau 50: Part des importations et exportations du Kenya avec les États Membres du Corridor Nord en USD en 2020	87
Tableau 51: Part du marché commercial du Kenya au sein du Corridor Nord USD.	88
Tableau 52: Part du commerce du Rwanda au sein du CN de 2018 à 2020 en USD	88
Tableau 53: Part des importations et des exportations du Rwanda avec les Etats Membres. du Corridor Nord en USD en 2020.	89
Tableau 54: Part du commerce du commerce informel transfrontalier du Rwanda, en USD 2020	89
Tableau 55: Part du commerce du Soudan du Sud en USD de janvier 2018 à mars 2019.	90
Tableau 56: Part du commerce de l'Ouganda avec les pays du CN en USD, 2020.	91
Tableau 57: Principaux marchés pour le commerce de l'Ouganda, en USD, en 2020.	91
Tableau 58: Proportion du commerce formel entre les Membres du Corridor Nord (en USD) en 2020.	93
Tableau 59: Répartition des décès en fonction du type de véhicule.	97
Tableau 60: Principales causes d'accidents mortels au Kenya le long du corridor Nord.	99
Tableau 61: Nombre d'accidents répartis par tronçon routier (avr-déc 2020).	100



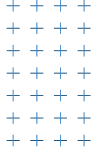
Liste des Figures

Figure 1: Structure combinée de la population des Etats Membres du Corridor Nord en 2020 (en milliers).....	5
Figure 2: Carte des emplacements des PFAU	11
Figure 3: Infrastructures du Corridor Nord	16
Figure 4: Réseau des oléoducs du Kenya	30
Figure 5: Volume de Transit par port de Mombasa en ('000) MT.....	39
Figure 6: Total du trafic annuel des conteneurs (EVP)	41
Figure 7: Parts du transport de marchandises conteneurisées par voie ferroviaire et par route	42
Figure 8: Processus suivi pour le transport par oléoduc à partir de Mombasa.....	43
Figure 9: Temps moyen de rotation des navires au port de Mombasa en heures de 2016 à 2020	46
Figure 10: Temps d'attente médian des navires avant l'accostage au port de Mombasa en heures	48
Figure 11: Moyenne annuelle du temps de séjour des importations conteneurisées en heures	49
Figure 12: Temps de séjour pour le fret ferroviaire et le fret routier.....	50
Figure 13: Temps d'attente à l'ICD en jours.....	50
Figure 14: Temps moyen pris au Centre de Traitement des Documents	51
Figure 14: Temps de dédouanement au Centre de guichet unique au Port de Mombasa	52
Figure 16: Temps pris après la mainlevée des douanes en 2019 au port de Mombasa	53
Figure 17: Trafic mensuel moyen par les ponts-bascules en Ouganda.....	55
Figure 18: Temps de transit de Mombasa aux frontières de Malaba et Busia.....	75
Figure 19: Temps de transit du port de Mombasa vers diverses destinations	76
Figure 20: Temps de transit de Kampala vers diverses destinations en heures.....	77
Figure 21: Temps pris au pont-basculé et temps de passage de la frontière en heures	79
Figure 22: Prévalence des raisons d'arrêt de travail en pourcentage 2020.....	80
Figure 23: Part du commerce du Kenya dans le Corridor Nord en 2020, en USD.....	86
Figure 24: Commerce total de l'Ouganda en (USD).....	90
Figure 25: Nombre de décès par sexe.....	96
Figure 26: Répartition des décès sur base du temps	98



Acronymes and Abbréviations

ACPLRWA	Association de Conducteurs de Camions sur Longue Distance du Rwanda
ACFTA	Accord de Libre Echange du Corridor Nord
ASYCUDA	Système Automatisé des données douanières
DRC	République Démocratique du Congo
PIB	Produit Intérieur Brut
HSWIM	Pesage Routier Dynamique à Grande Vitesse
ICT	Technologies de l'Information et de la Communication
KeNHA	Autorité des Routes Nationales du Kenya
KPA	Autorité des Ports du Kenya
KPC	Compagnie des Oléoducs du Kenya
KRA	Office des Recettes du Kenya
KTA	Association des Transporteurs du Kenya
NC	Corridor Nord
NCTTA	Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord
PFAU	Poste Frontière à Arrêt Unique
RECTS	Système Electronique Régional de Surveillance des Cargaisons
RRA	Autorité des Recettes du Rwanda
SGR	Chemin de Fer à Ecartement Standard
TDU	Territoire Douanier Unique
EVP	Equivalent vingt pieds (EVP)
UNRA	Autorité des Routes Nationales de l'Ouganda
URA	Autorité des Recettes de l'Ouganda
URC	Compagnie de Chemin de fer de l'Ouganda
OMS	Organisation Mondiale de la Santé



Foreword



Mr Omae Nyarandi
Secrétaire Exécutif-ACTTCN

C'est avec un plaisir immense que je vous présente la 16^{ème} Edition du " Rapport de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord". Le rapport est une suite annuelle de la 15^{ème} Edition et une série de rapports biannuels de l'Observatoire de Transport, qui ont été clôturés par la 14^{ème} Edition. Cette publication présente une analyse détaillée des indicateurs mesurant les facilitations du commerce et du transport le long du Corridor Nord pour l'année 2020. Ce rapport a été préparé en utilisant des données brutes des Parties Prenantes du Corridor Nord ainsi que des données et des informations qualitatives collectées à travers des enquêtes sur les logistiques du commerce et de transport.

L'Observatoire de Transport du Corridor Nord assure le suivi de la performance du Port de Mombasa et de l'ensemble du Corridor. Il aide à identifier les problèmes clé qui doivent être résolus afin d'améliorer l'efficacité et, en conséquence, le commerce et les opérations le

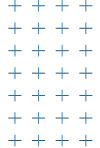
long du Corridor.

L'efficacité du Corridor Nord est cruciale pour l'amélioration de l'intégration régionale et de la croissance économique dans les Etats Membres.

Selon la Situation Economique Mondiale de 2020, la croissance économique a diminué de 3,5% en 2020 en raison de la pandémie du COVID-19. Les économies du Corridor Nord ont similairement connu le choc de la vulnérabilité économique, enregistrant ainsi une faible croissance moyenne combinée de (-1,13%) en comparaison avec la croissance moyenne de 4,78% enregistrée en 2019. Cependant, il est prévu que les économies vont connaître un recouvrement de 0,3% en 2021. En accord avec le recouvrement de l'activité mondiale, il est prévu que les volumes du commerce mondial vont augmenter d'environ 8% en 2021 avant de connaître une modération de 6% en 2022. L'interruption qui a eu lieu en raison du COVID-19 a placé l'efficacité des corridors de transport sous une concentration aigue et a mis en évidence leur niveau de résilience eu égard aux interruptions.

La productivité et l'efficacité du Port sont essentielles pour un environnement logistique amélioré qui soutient la facilitation du commerce et les initiatives de compétitivité.

Ce rapport montre une légère diminution du débit total de marchandises par le port de Mombasa, qui a enregistré 34,12 millions de tonnes en 2020, par rapport aux 34,44 millions de tonnes enregistrés en 2019. Similairement, le trafic de conteneurs pour l'année 2020 a connu une diminution de 4% comparé à 2019, en raison de la réduction des activités économiques dans tous les pays à cause de la pandémie du COVID-19. Malgré la diminution des volumes, celui du transit des marchandises a augmenté de 2% pour atteindre 1 360 millions EVP en 2020, en comparaison avec les 1 417 millions EVP réalisés en 2019. Cette croissance a été



attribuée à une augmentation remarquable du trafic de transit pour le Rwanda, le Soudan du Sud, la RDC alors que l'Ouganda et le Burundi ont connu une légère diminution.

Au port, le Temps moyen de séjour pour les conteneurs devant être dédouanés et évacués par voies ferroviaires était plus court que pour celui des conteneurs évacués par route. Selon le débit de marchandises au port, 21% des cargaisons conteneurisées ont été évacuées par voies ferroviaires, avec le SGR transportant 19,12% des cargaisons conteneurisées. Un progrès considérable a été aussi noté au Centre de Traitement de Documents et en termes du temps de dédouanement au Centre de Guichet Unique Port de Mombasa. L'ensemble des routes le long du Corridor ont connu un accroissement du temps de transit et de celui de la traversée des frontières, presque le double du temps de transit de l'année précédente.

En ce qui concerne les infrastructures, la proportion de routes de bonne qualité s'est améliorée avec quelques sections en mauvais état. Cependant, dans les Etats Membres du Soudan du Sud et la RDC, la proportion de routes en mauvais état reste encore élevée.

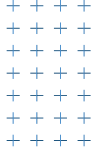
La diminution générale de la performance a été causée par les mesures prise pour la suppression du COVID-19 dont les confinements, les restrictions de mouvements, la distance sociale, le relai des transports routiers et les tests obligatoires pour les conducteurs de camions, entre d'autres causes. En ces temps de COVID -19, le Secrétariat du Corridor Nord a initié un engagement durable des Parties Prenantes à travers des Réunions Virtuelles en vue d'un échange régulier d'informations et de mise à jour et des solutions en temps opportun des défis opérationnels aux nœuds de transit. L'Autorité a également mené une campagne de sensibilisation contre la propagation du COVID-19 et la stigmatisation le long du Corridor Nord.

Alors que nous avançons, grâce aux leçons tirées de l'année dernière, la région nécessite d'élargir l'automatisation, les investissements dans les infrastructures et les ressources humaines afin de soutenir une automatisation complète des services cruciaux le long du Corridor. En effet, il est nécessaire de faire appel à toutes les Parties prenantes de mettre en œuvre les divers plans d'action et réformes; et de proposer aussi davantage d'améliorations exigées pour rehausser la performance du Corridor et renforcer les mécanismes de contrôle pour un meilleur transport et une chaîne de valeurs logistique.

Finalement, je souhaite exprimer mon appréciation et faire l'éloge de l'ensemble des Parties prenantes qui ont fourni les données et les informations afin de permettre la préparation du rapport de la 16ème Edition de l'Observatoire de Transport. Je souhaite réitérer l'engagement du Secrétariat du Corridor Nord de coordonner et soutenir toutes les Parties prenantes de tous les Etats Membres afin que soit fourni un environnement favorable à la fluidité des échanges commerciaux et à la facilitation du transport.

Omae Nyarandi

Secrétaire Exécutif



Remerciements

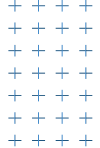
L'élaboration et la publication du 16^{ème} Edition du Rapport Annuel de 2020 de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord ont été réalisées grâce à la participation des institutions des Parties prenantes impliquées dans la chaîne de transports et de la logistique du Corridor Nord. Le Secrétariat du Corridor Nord est profondément reconnaissant au Conseil des Ministres des Etats Membres du Corridor Nord pour leur soutien à l'Observatoire de Transport. Aussi une profonde appréciation est exprimée envers le Comité Exécutif, les divers Comités Techniques Spécialisés, les Forums des parties prenantes et des Experts impliqués dans le processus d'élaboration et validation du 16^{ème} Rapport Annuel de l'Observatoire de Transport.

La préparation de ce rapport a été possible grâce au soutien financier envers le développement et l'amélioration de l'Observatoire des Transport par Trade Mark East Arica (TMEA). Veuillez trouver ici nos sincères remerciements. Alors que la réussite du développement du rapport dépend en premier des données, le Secrétariat aimerait exprimer ses sincères appréciations à l'ensemble des Parties prenantes qui ont consacré leurs efforts afin de fournir les données les plus essentielles et d'autres informations en dépit des défis de la pandémie du COVID19.

Nous sommes reconnaissants de l'orientation globale du Secrétaire Exécutif, Omae Nyarandi, pour avoir assuré le leadership et la supervision de la préparation de ce rapport. Le rapport a été préparé par l'équipe de l'Observatoire de Transport. Nous aimerions exprimer nos remerciements à l'ensemble de l'équipe technique de l'Observatoire de Transport : Aloys Rusagara, Emanuel Imaniranzi, Gideon Chikamai, Melap Sitati, Noah Kipyegon et James Mwangi, pour la conception de ce rapport. Nos remerciements vont également aux Experts de l'ACTTCN oeuvrant dans tous les départements, pour leurs contributions aux divers chapitres de ce rapport. Que Elias Leju Leonardo, Fred Paul Babalanda, Emile Sinzumusi, John Deng, Alex Ruzindana, Clarisse Biraronderwa, Prof. Lievin Chirhalwirwa, Denis Lewa, Florence Katushabe, Cezzy Kanionga, David Abiero, Kennedy Njoroge, Jean Ndayisaba et Desire Buconyori trouvent ici nos remerciements et appréciation.

En dernier lieu mais non le moindre, nous remercions tous ceux qui, d'une manière ou d'une autre, offrent leur soutien au développement des Infrastructures de Corridor Nord et œuvrent pour la facilitation du commerce dans la région. Avec ce but commun, le soutien contribuera grandement à garantir que la région est propulsée vers de nouveaux sommets.

Secrétariat de l'ACTTCN



Sommaire Executif

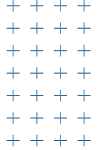
Le 16ème Rapport de l'Observatoire de Transport présente l'état des indicateurs qui mesurent la performance du Corridor Nord, y compris le Port maritime de Mombasa. Le Port de Mombasa sert de lien pour les Etats Membres enclavés du Corridor Nord : le Burundi, République Démocratique du Congo (RDC), Rwanda, Soudan du Sud et l'Ouganda pour que leurs importations et exportations aient accès à la mer pour des facilitations de commerce. Le rapport s'inscrit dans une suite de séries de rapports de l'Observatoire de Transport élaborés depuis son lancement en 2012. Le rapport est élaboré à partir de l'analyse de données et informations collectées dans les six Etats Membres du Corridor Nord sur les indicateurs clé de performance sur la facilitation du commerce et du transport. Les indicateurs sont éclairés par la Charte de la Communauté du Corridor Nord et du Port de Mombasa ainsi que par les cadres institutionnels et juridiques qui régissent les opérations et l'engagement des Parties prenantes du Corridor de transport du Nord. En se basant sur les données disponibles, les indicateurs analysés sont classés par Volumes et Capacité, Tarif et Coûts, Temps et Retards, Efficacité et Productivité, Commerce intra-régional et Sécurité routière. Le 16eme Rapport contient une section spéciale consacrée à la relation entre les infrastructures de transport et la technologie. L'objectif principal de l'Observatoire de Transport est l'évaluation de la performance et de l'état du Corridor Nord, d'identifier les obstacles à la facilitation de transport et du commerce et proposer des recommandations politiques à mettre en œuvre.

Perspectives Macroéconomiques et implication sur le commerce dans la région

Mondialement, l'économie a connu une diminution de 3,5% en 2020 suite à la pandémie du COVID 19 qui a eu un effet net sur le commerce. La croissance économique des Etats Membres du Corridor Nord a connu une diminution de (-1,13%) en 2020, alors qu'elle avait affiché une augmentation de 4,78% en 2019. En accord avec le recouvrement de l'activité mondiale, on prévoit que les volumes du commerce mondial vont augmenter d'environ 8% en 2021. Vu que les économies espèrent un recouvrement malgré une troisième vague de la pandémie, il demeure impératif que les pays mettent l'accent sur l'atténuation des effets de la pandémie du COVID 19, en sauvegardant la santé de leurs citoyens, en adoptant les technologies qui facilitent un business sécurisé et en mettant en œuvre des plans de sauvetage pour les secteurs qui ont été durement touchés par la pandémie du COVID19. En outre, l'entrée en vigueur de la Zone de Libre Echange Continentale Africaine (ZLECA) a élargie les opportunités en fournissant un marché considérable pour le commerce inter-régional. Exploiter les synergies pour assurer la réussite de la ZLECA aidera à parer aux effets économiques de la pandémie sur les Etats Membres du Corridor Nord.

Technologies et infrastructures de transport

Les technologies de transport sont utilisées pour fournir des solutions, améliorer les conditions et augmenter l'efficacité en ce qui concerne le mouvement des personnes et des marchandises. Ces progrès technologiques s'appliquent à divers domaines de l'industrie de la logistique de transport, la manutention des cargaisons, le suivi et le contrôle des cargaisons, l'emballage, le stockage, la distribution, la transformation, la mise en entrepôts, le traitement de l'information, les transactions financières et la gestion de la chaîne d'approvisionnement. L'intégration des technologies de transport améliore non seulement la productivité et l'efficacité de la chaîne de la logistique de l'approvisionnement, mais aussi elle minimise les coûts et les erreurs, permet une croissance économique durable et assure la promotion des corridors de transport écologiques et intelligents. L'usage de la technologie a joué un rôle essentiel dans la réduction de la fracture mondiale dans le domaine du commerce. La réussite d'un commerce ouvert et du libre circulation de marchandises, des personnes et



des services dans la zone ZLECAF dépendra lourdement de la manière dont les pays Africains y investissent et modernisent leurs systèmes logistiques et de transport. En s'assurant que les systèmes à Guichet Unique sont bien intégrés garantiront un dédouanement plus rapide des marchandises et une efficacité du système de transport. Malgré ces accomplissements positifs, l'adoption de technologies de transport efficaces est souvent limitée en raison d'un nombre d'obstacles du marché, y compris les coûts élevés de technologies plus récentes et des droits de la propriété intellectuelle. Des investissements limités dans la recherche et le développement ainsi que la faiblesse des liens entre l'académisme et le secteur de transport local constituent des facteurs entravant le développement de technologies localisées et potentiellement moins coûteuses. Le Secrétariat continuera à recommander l'adoption de technologies qui rehaussent la facilitation du commerce dans la région et au delà.

Volume et Capacités

Le total du débit de marchandises au Port de Mombasa a progressivement augmenté pendant les cinq dernières années, Il était de 27 millions de tonnes en 2016 il est passé à 34 millions de tonnes en 2020, en comparaison à l'objectif qui est de 35,90 millions de tonnes. Cette croissance est attribuée à une tendance de croissance continue pour le débit des marchandises conteneurisées et du vrac liquide. Comparé à 2019, le Port de Mombasa a connu une diminution minimale de 0,9% pour l'ensemble du débit des marchandises en 2020. Cette diminution a été principalement attribuée aux interruptions de la chaîne d'approvisionnement en raison des confinements mondiaux imposés à cause de la pandémie du Covid-19. Les importations occupent la part du lion du total du débit des marchandises, représentant 80% du total du débit, menant à un équilibre commercial défavorable. Cela suggère que les pays utilisant le Port de Mombasa sont des importateurs nets. Le débit des marchandises a diminué de 4% en 2020 par rapport à 2019. Le transport des marchandises par chemin de fer a progressivement diminué de 28% en 2018 à 40 % en 2019. La proportion en 2020 a légèrement diminué pour atteindre 37% en raison d'une réduction du total du débit de marchandises au port de Mombasa. L'Ouganda a absorbé la plus grande partie du trafic de transit par le port de Mombasa, représentant environ 76% du trafic de transit, le Soudan du Sud vient en second avec 10% et la RDC à environ 7%.

Efficacité et Productivité

L'analyse de l'efficacité et de la productivité du Corridor Nord prend en considération plusieurs facteurs qui affectent la maximalisation des rendements à moindre coût et temps réduits possibles. La productivité et l'efficacité du port sont importantes pour un environnement logistique amélioré qui soutiendra les initiatives de facilitation du commerce et la compétition. Les données montrent une diminution du nombre de navires qui font escale au port de Mombasa, de 530 navires en 2019 ils sont passés à 526 en 2020. Vingt-cinq pour cent des navires ont enregistré un temps de rotation moyen de 53 heures en 2020. De manière cumulée, 50% des navires ont enregistré un temps de rotation moyen de 80 heures comparé à la cible qui a été fixée à 81 heures. Par ailleurs, la performance du temps d'attente des navires avant accostage n'a pas atteint la cible fixée de 0,3 jours en 2020. Le temps moyen de séjour au port qui était 88 heures en 2019 est passé à 106 heures en 2020, ce qui pourrait être dû aux mesures mises en place pendant la période de la pandémie dont une période de grâce supplémentaire. Environ 60% des conteneurs ont été évacués en 4 jours. La cible est fixée à 78 heures. Le temps de séjour au port pour les conteneurs désigné pour le transport par voie ferrée a été plus rapide par rapport à celui des conteneurs transportés par route. Le temps du dédouanement au Centre de Traitement des Documents a connu une amélioration au cours des années. Une réalisation positive a également été reconnue pour la performance du dédouanement au Centre de Guichet Unique au

port de Mombasa ainsi que pour la performance des ponts-bascules.

Tarifs et Coûts

Les compagnies de logistique connectent les entreprises aux marchés en fournissant divers services, y compris un transport multimodal, les services transitaires, des entrepôts, et une gestion de l'inventaire. Les entreprises de logistiques, qui sont impliquées dans le mouvement, le stockage et la circulation des marchandises ont été directement affectées par la pandémie du COVID-19. Les interruptions de la chaîne d'approvisionnement pour le secteur causé par la pandémie auraient eu un impact sur les coûts du transport et du commerce. La propagation de la pandémie du COVID-19 au reste du monde, a entraîné des confinements et les fermetures des frontières qui ont restreint le mouvement des marchandises. Des Protocoles supplémentaires (tels que la distance sociale dans les entrepôts), introduite pour assurer la sécurité des travailleurs, a contribué à des goulots d'étranglement pour les marchandises. Ceci a entraîné la hausse des coûts de transport le long du Corridor. D'autres facteurs qui ont contribué à la hausse des coûts comprennent les charges routières, multiples charges aux frontières et les mauvaises conditions des routes.

Commerce intra-régional

Le commerce total le long du Corridor s'est élevé à environ **3,17 milliards USD**. Le commerce formel entre le Kenya et l'Ouganda occupait la première position avec **32%**, suivi par celui entre la République Démocratique du Congo et le Rwanda avec **19,1%** de la valeur totale du commerce dans la région. Les indicateurs du commerce révèlent que les Etats Membres du Corridor Nord importent largement de l'Asie et des régions africaines alors que les Etats Unis d'Amérique et le Pakistan fournissent des marchés pour leurs exportations. Il sied de noter aussi que les Etats Membres du Corridor Nord exportent également des produits similaires.

Sécurité Routière

Le fardeau des décès dus au trafic routier est largement ressenti par les piétons, les passagers des motos (boda boda) et les conducteurs eux-mêmes. La majorité de ces décès sont causés par un problème d'origine humaine, ce qui peut suggérer que ces accidents peuvent être évités. Le 3ème objectif du développement durable ; cible 3,6, vise la réduction par **50%** du nombre des décès et blessures mondiaux causé par des accidents du trafic routier. Les données montrent que la plupart des décès touchent les hommes, s'élevant à **80%** du total des décès. Au Kenya, ces décès ont augmenté de manière importante de **64%**, passant de **367 décès** en 2019 à **601 décès** en 2020.

Pour résumer, le rapport révèle que les opérations de transport, des volumes de commerce et des interactions y afférentes ont considérablement diminué en 2020. Ceci a été causé par la pandémie du COVID19 et les mesures correspondantes qui ont été adoptées pour contenir sa propagation. Cependant, la performance pendant le dernier trimestre de l'année a montré un rebondissement de l'activité, et il est prévu que ceci soit maintenu en 2021 vu que les Parties prenantes adoptent des mesures alternatives et sécurisées afin d'assurer la continuité des affaires. L'utilisation de la technologie, en particulier les TIC, pour faciliter les transactions et l'échange d'informations a joué un rôle clé pour permettre au secteur de rester opérationnel durant la pandémie. Ceci fournit une leçon importante pour le rôle de la modernisation de la chaîne de la logistique et un investissement consolidé justifié dans ces technologies.

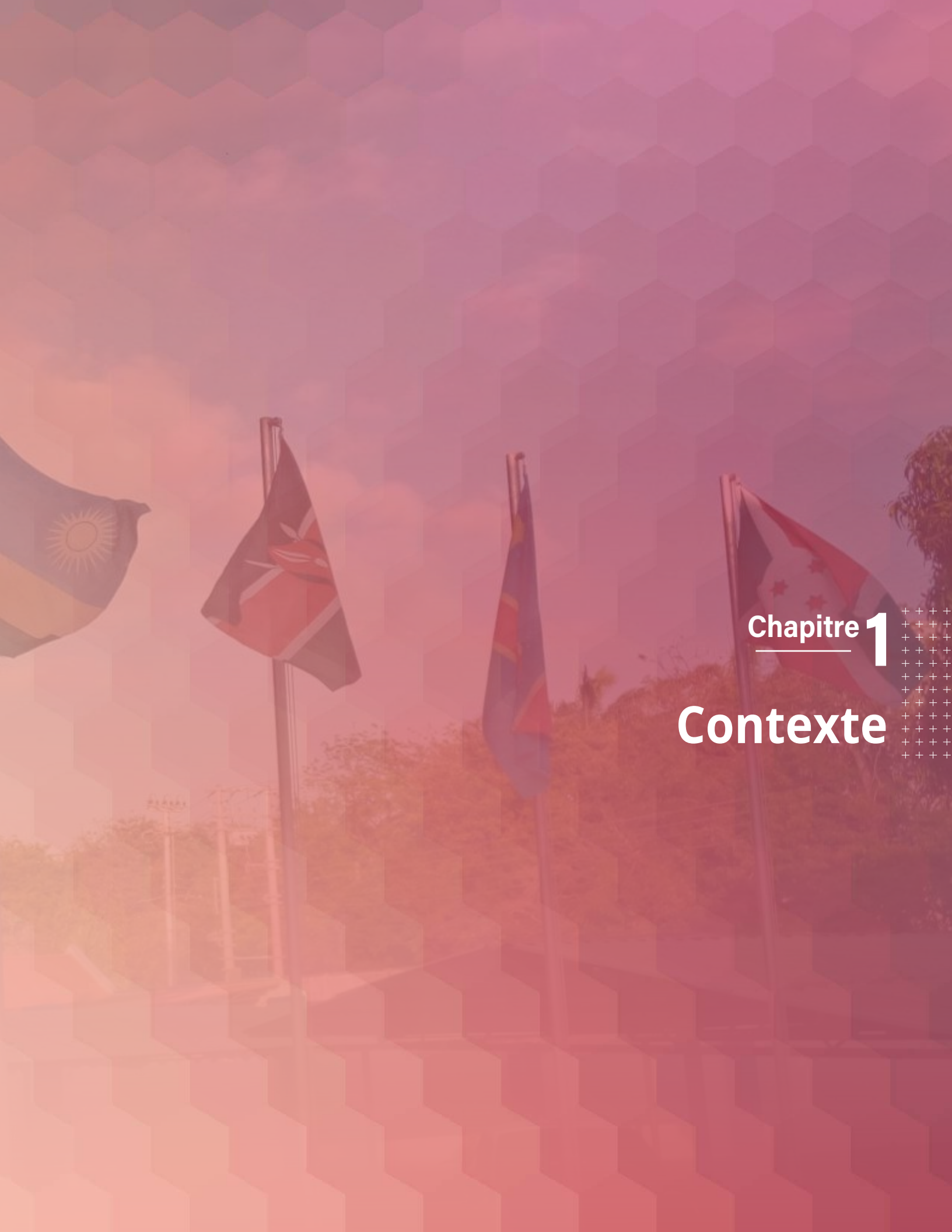
Aperçu General 2020 : Statistiques Sommaires

Indicateurs de Performance	Unité de Mesure	Burundi	RDC	Kenya	Rwanda	Soudan	Uganda
Distance à partir du port maritime de Mombasa	Km	1,957	1,840	481	1,680	1,662	1,169
Surface	Km2	27,834	2,344,860	580,370	26,340	644,330	241,550
Population	2020 en ('000')	11,890.78	89,561.40	53,771.30	12,952.21	11,193.73	45,741.00
PIB Réel	(%)	-3.2	-2.2	1.05	2	-4.1	-0.3
Classement en facilité de faire les affaires	Rank out of 190	166	183	56	38	185	116
Note dans facilité de faire les affaires	(0-100)	46.8	36.2	73.2	76.5	34.6	60
Abonnements à la téléphonie cellulaire mobile	(per100 people)	58	43	104	76	33	57
Individus utilisant internet	(% de la population)	3	9	23	22	8	24
Tarifs de Transport routier à partir du port à la capitale par Km/EVP	Tarif par Km Par EVP en USD	3.07	3.53	1.77	2.08	2.29	1.88
Postes Frontaliers à traverser (No)	Nombre	3	3	0	2	2	1
Ponts-basculés à traverser (No)	Nombre	8	8	5	8	8	6
Temps de transit de Mombasa aux Capitales	Heures	N/A	200	234	151	154	154
Total des Exports aux Etats Membres du Corridor Nord	Valeur en USD	39,586,144	3,369,626,964	140,125,104,293	662,052,686	92,164,013	1,150,912,895
Total des Imports des Etats Membres du Corridor Nord	Valeur en USD	103,408,132	14,606,124,722	29,162,427,991	226,591,411	406,540,918	907,736,011

Source : Compilation de l'Observatoire de Transports du Corridor Nord
N/A - données non disponibles

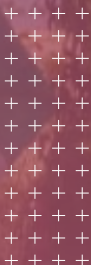


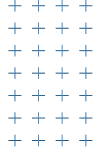




Chapitre **1**

Contexte





1.1 Introduction

La 16ème Edition du Rapport de l'Observatoire de Transport fournit une analyse de la performance pour des indicateurs qui sont suivis par l'Observatoire de Transport du Corridor Nord (OTCN) (pour l'année 2020). L'Observatoire de Transport du Corridor Nord est un outil de surveillance de la performance basé sur le web qui évalue et mesure la performance de divers indicateurs clés le long du Corridor Nord. Le Corridor Nord sert de lien de facilitation du commerce vital pour des pays enclavés tels que le Burundi, la RDC, le Rwanda, l'Ouganda et le Soudan du Sud. Il les relie au Port maritime de Mombasa.

L'objectif principal de ce rapport est d'évaluer l'état de la performance du Corridor Nord, d'identifier les obstacles à la facilitation du commerce et de transport et de proposer des recommandations politiques à mettre en œuvre. Le rapport contient des données recueillies auprès de l'ensemble des six Etats Membres du Corridor Nord. Les indicateurs sont regroupés en Volume et Capacité, Tarif et Coûts, Temps et Retards, Efficacité et Productivité, Commerce intra-régional et Sécurité Routière. Le rapport adopte une méthodologie descriptive utilisée par l'Observatoire pour superviser la performance du Corridor impliquant la collecte, le traitement et l'analyse des données, le report et la diffusion. Les résultats de ces rapports sont utilisés pour la conception d'interventions stratégiques et d'interprétation de politiques visant l'amélioration de l'efficacité du Corridor.

1.2 Contexte Macroéconomique

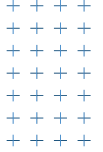
Les indicateurs macroéconomiques fournissent un aperçu de la situation économique d'un pays, les défis de développement et les recommandations politiques qui facilitent le commerce et les transports le long du Corridor Nord et au-delà de ce dernier. La narrative qui suit fournit des indicateurs dans les six Etats Membres du Corridor Nord.

La croissance économique des Etats Membres du Corridor Nord a connu une diminution de (-1,13%) en 2020, alors qu'elle était de 4,78% en 2019. Au niveau mondial, l'économie a diminué de 3,5% en 2020. Une projection d'une croissance de 5,5% est prévue en 2021 et en 2022 on prévoit de 4,2%. Le **tableau 1** présente les indicateurs macroéconomiques clés ayant trait à la facilitation du commerce et des transports parmi les Etats Membres du Corridor Nord. Les données disponibles montrent que l'Afrique contribue faiblement au total mondial du commerce s'élevant à 2% seulement de ce dernier.

Les Etats Membres du Corridor Nord dépendent lourdement de l'agriculture avant l'industrie et la production (manufacture). A titre d'exemple, en 2019, l'agriculture, les Forêts et les pêches (y compris les cultures de café et de thé) étaient le plus grand secteur de l'économie kenyane et s'est chiffré à environ 22%. La part du commerce dans les marchés des Etats partenaires du Corridor Nord est dominé par les exportations de matières premières et de produits alimentaires et les importations de produits finis à partir du reste du monde. Les économies régionales sont dominées par l'agriculture et dépendent des produits manufacturés qui sont actuellement acquis à travers des importations du reste du monde.



A l'échelle mondiale, l'économie a connu une contraction de 3,5% en 2020. Les économies du Corridor Nord ont régressé de (1,13%) en 2020 contre 4,78% de croissance connue en 2019.



L'index de la facilité de faire des affaires mesure les réglementations affectant directement les affaires. La facilité de faire des affaires réunit des données détaillées et objectives sur onze (11) domaines/ paramètres de réglementations d'affaires y compris le lancement d'une entreprise, l'obtention d'un emplacement, l'évaluation des finances, le traitement des opérations quotidiennes et le travail dans un environnement d'affaires

La région du Corridor Nord représente un marché important commandant un marché interne regroupant environ 225 millions de consommateurs. De plus, les pays du Corridor Nord sont membres de diverses commissions économiques régionales dont la COMESA, l'EAC et la Communauté de Développement de l'Afrique Australe (SADC), qui ont élargi les opportunités du commerce dans la région. Le volume du commerce a



[Photos: unsplash.com]



sécurisé, ce qui aide les gouvernements à analyser les résultats économiques et identifier les réformes de réglementations d'affaires qui ont fonctionné, où et pourquoi. Les résultats varient de 0 (mauvais) à 100 (meilleur). Les données de la Banque Mondiale indiquent que les économies du Rwanda et du Kenya connaissent les améliorations les plus notables dans facilité de faire des affaires, des améliorations qui sont attribuées à la mise en œuvre de réformes réglementaires des affaires à travers certains paramètres. L'Ouganda a réduit le temps nécessaire aux exportations et importations en mettant en œuvre le Territoire Douanier Unique et en le développant le Guichet Electronique Unique de l'Ouganda et le Centre Traitement de Documents Centralisé.

augmenté aussi bien pour les importations que pour les exportations pendant la dernière décennie. Les données du commerce de l'Observatoire du Transport pour 2019 montrent qu'en général, les pays ont un déficit commercial qui augmente en raison des importations de biens manufacturés et d'une valeur ajoutée limitée des produits de la région.

La population des Etats Membres du Corridor Nord a augmenté au cours des années, avec un taux de croissance démographique annuel d'environ 3%. Cette croissance élevée de la population pourrait être attribuée à la grande fertilité, l'augmentation de l'espérance de vie et la diminution du taux de mortalité due à l'amélioration des facilités sanitaires. Cette structure démographique

impose d'énormes exigences en matière de sécurité alimentaire et de terres à habiter. Comme le montre la **Figure 4** ci-dessous, les Etats membres du Corridor Nord ont une population jeune, dont 78% ont environ 34 ans et moins.

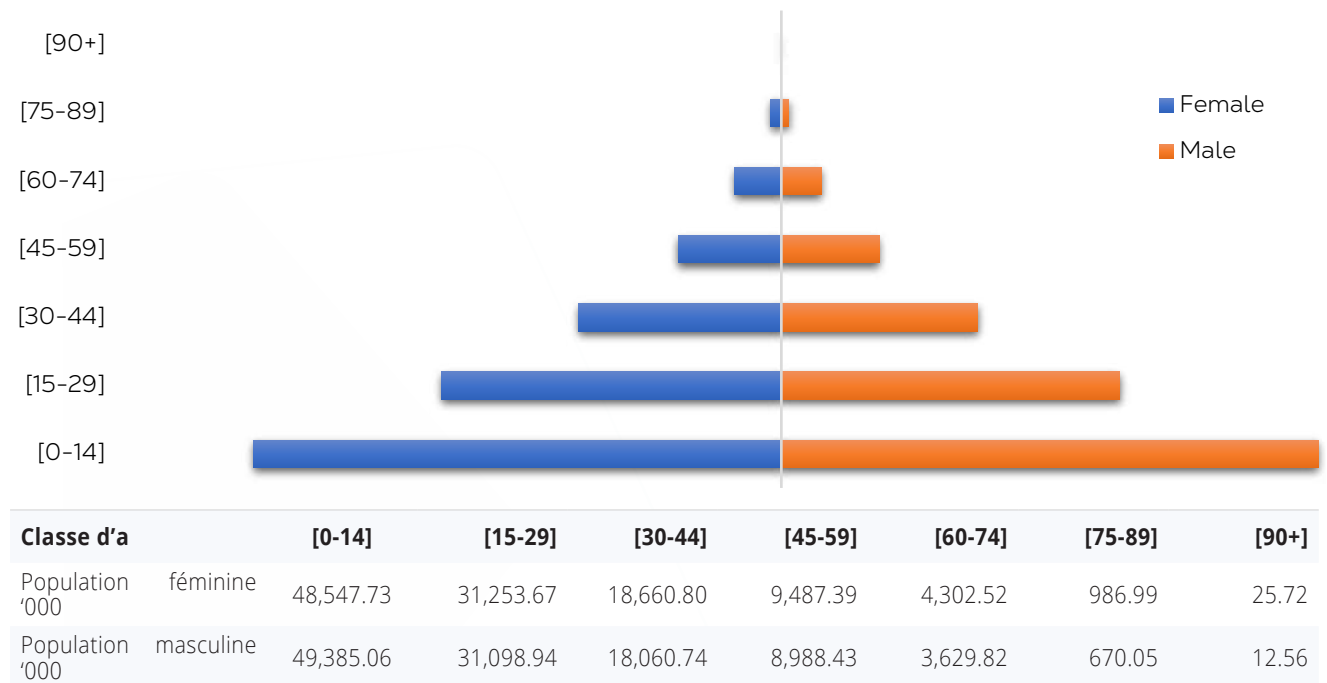
Une telle part de jeunes dans les statistiques de la population reflète les réalités démographiques de l'Afrique Sub-Saharienne en général. Avec une

population jeune, représentant plus de 70%, les pays du Corridor Nord ont besoin d'investir dans le capital humain afin d'exploiter le dividende démographique de cette explosion de jeunes. La stratégie économique pour la région exige l'investissement dans les jeunes, les compétences économiques et le marché. Ainsi, le grand nombre de jeunes peut être un potentiel formant une force pour un avenir économique positif de la région et un marché pour les biens et les services.

Tableau 1 : Indicateurs macroéconomiques clé

Economie	Superficie du territoire	Surface area	Population	PIB Réel		Facilité de faire les affaires	
	Km2	Km2	2020 ('en 000')	2019 (%)	2020 (%)	Classement sur 190	Note de la Facilité de faire les affaires (0-100)
Burundi	25,680	27,830	11,890.78	1.80	-3.20	166	46.8
RDC	2,267,050	2,344,860	89,561.40	4.40	-2.20	183	36.2
Kenya	569,140	580,370	53,771.30	5.40	1.05	56	73.2
Rwanda	24,670.	26,340	12,952.21	9.40	2.00	38	76.5
Soudan du Sud	619,745	644330	11,193.73	0.90	-4.10	185	34.6
Ouganda	200,520	241,550	45,741.00	6.80	-0.30	116	60
Total/ Moyenne	3,706,805	3,865,280	225,110.42	4.78%	-1.13%		

Source : Banque Mondiale, Statistiques UNCTAD 2019/20 et Situation Economique Mondiale

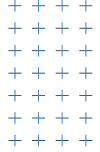
Figure 1: Structure combinée de la population des Etats Membres du Corridor Nord en 2020 (en milliers)

Source : Statistiques UNCTAD

1.3 Environnement Politique et Juridique

L'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) fournit des cadres de travail pour accélérer le mouvement, l'autorisation et le dédouanement des marchandises. La récente Zone de Libre-Echange Continentale Africaine (ZLECA) vise la réalisation d'un marché unique et permettre un libre accès aux commodités, marchandises et services à travers le continent africain pour une croissance économique durable. Le Marché Commun pour l'Afrique de l'Est et Australe (COMESA) est une zone de libre-échange regroupant vingt et un Etats Membres Africains qui œuvrent ensemble pour l'objectif de promouvoir l'intégration régionale à travers le commerce et le développement de ressources naturelles et humaines pour le bénéfice mutuel de tous les peuples de la région. Ces politiques institutionnelles et ces cadres juridiques promulguent aussi des mesures pour une coopération effective entre les douanes et les autres autorités appropriées sur les questions de facilitation du commerce et douanières.

La Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC) permet aux Etats Partenaires du Corridor Nord d'harmoniser ces politiques pour la région, d'échanger les bonnes pratiques et de faire le suivi de leur progrès envers la réalisation des objectifs de facilitation établis aux niveaux régional et national, en accordance avec l'Accord de Facilitation du Commerce de l'OMC. Les politiques sont des voies pour jouir des avantages issus du développement de réformes de facilitation du commerce. Il est important que les pays africains poursuivent et mettent en œuvre des politiques et règlementations harmonisées pour un mouvement fluide des personnes, des marchandises et des services. A cet effet, plusieurs efforts ont été déployés par l'EAC afin de réaliser cet objectif. A titre illustratif, la loi de l'EAC de 2016 sur le Contrôle de la Charge des Véhicules (EAC-VLC ACT 2016), vise à protéger les routes en limitant les surcharges. Les Etats Membres du Corridor Nord, à l'exception de la RDC ont consenti à mettre en œuvre la Loi sur le Contrôle de la Charge des Véhicules de la Communauté de l'Afrique de l'Est.



En 2016, la Communauté de l'Afrique de l'Est a promulgué la Loi de l'EAC de 2016 sur les Postes Frontières à Arrêt Unique, pour assurer l'établissement et la mise en œuvre de postes frontaliers uniques dans l'EAC pour un mouvement efficace des marchandises et des personnes. En outre, il existe huit blocs économiques, des échanges commerciaux préférentiels en Afrique et certains pays africains adhèrent à plus d'un bloc régional de commerce. Cependant, l'EAC est en train de mettre en œuvre des politiques pour les membres de l'EAC avec un marché commun pour le travail, le capital et les marchandises, mais une union monétaire leur fait défaut.

Le Burundi, la République Démocratique du Congo, le Rwanda, le Soudan du Sud et l'Ouganda sont membres du Corridor Nord. Ces pays ont ratifié l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATTCN) pour faciliter le commerce et le transport. L'Accord est un traité multilatéral avec 12 Protocoles servant à faciliter le transit des marchandises entre le Port kenyan de Mombasa et les pays voisins. Les douze Protocoles incluent : les Facilités du Port Maritime ; les Facilités et les Routes ; le Contrôle et les Opérations de Douanes ; la Documentation et les Procédures ; le Transport des Marchandises par voies ferroviaires ; le Transport des Marchandises par Routes ; le Transport par Voies navigables intérieures; le Transport par Oléoducs ; Le Transport Multimodal des Marchandises ; la Manutention des Marchandises Dangereuses ; les Mesures de Facilitation pour les Agences de Transit, les commerçants et les Employés.

L'Accord repose sur trois piliers : un pilier économique visant la promotion du transport efficace et compétitif; un pilier social ayant en vue le développement d'un transport inclusif et le pilier environnemental pour un transport de écologique des marchandises. L'Autorité de Coordination de Transit et de Transports du Corridor Nord (ACTTCN) est mandaté pour superviser la mise en œuvre de l'Accord, faire le suivi de sa performance et transformer les routes du commerce du Corridor Nord en un Corridor de développement économique fluide, efficace, intelligent et écologique.

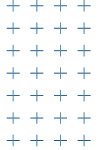
Un autre cadre de travail clé pour la coopération entre les importantes agences des Etats Membres du Corridor Nord est la Charte de la Communauté du Port de Mombasa et du Corridor Nord. La Charte établit un cadre permanent de collaboration, obligeant les parties prenantes de la communauté portuaire à spécifier les actions, les obligations collectives, les cibles de prestation de services et les échéances pour réaliser une facilitation complète du commerce. La Charte a également pour objectif d'atteindre quatre objectifs y compris la fourniture d'infrastructures primaires de qualité et les TIC y afférentes ; de développer et mettre en œuvre des processus de stockage de marchandises et de dédouanement efficaces et effectifs ; de renforcer la capacité des fournisseurs de services afin d'offrir des services de logistiques mondialement compétitifs et consolider les mécanismes de l'engagement des Parties prenantes.

1.4 Section Spéciale sur la Relation Entre les Infrastructures de Transport et la Technologie

La technologie de transport se réfère à des machines, outils et des idées innovantes qui sont employées pour fournir des solutions, améliorer les conditions et améliorer l'efficacité du mouvement des personnes et des marchandises. Ces avancées technologiques s'appliquent à divers domaines du secteur de la logistique de transport y compris, la manutention des cargaisons, la surveillance des cargaisons, l'emballage, le stockage, le processus de distribution, la mise en entrepôts, le traitement des informations, les transactions financières

et la gestion de la chaîne d'approvisionnement.

L'intégration des technologies de transport augmente non seulement la productivité et l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement de la logistique, mais aussi minimise les coûts et les erreurs, permet une croissance durable et résiliente ainsi qu'elle promeut des corridors de transports écologiques et intelligents. L'utilisation de la technologie a joué un rôle essentiel dans la réduction de la cassure commerciale mondiale. L'exploitation de la



technologie est la voie la plus sûre pour les économies mondiales pour s'assurer de satisfaire à l'Agenda 2030 pour les peuples, la paix et la prospérité (Agenda 2030).

Les technologies de transport sont ancrées sur l'efficacité, la facilitation et la sécurité. Certains exemples des types de technologies utilisées dans la chaîne de la logistique incluent : les technologies mécaniques, électroniques, industrielles, et de manufacture, des Technologies d'Information et de Communication (TIC), des technologies d'Énergie et de Puissance, parmi tant d'autres.

1.4.1 Système de Guichet Unique

Les systèmes électroniques de guichet unique visent à faciliter le commerce international en accélérant et en simplifiant le flux de l'information entre les commerçants et les institutions gouvernementales des États Membre. Les Systèmes de Guichet Unique des Républiques du Kenya et du Rwanda sont opérationnels, ce qui a entraîné une réduction des retards et une diminution des coûts associés au dédouanement des marchandises.

Les systèmes de guichet unique suivent la recommandation 33 du Centre pour la Facilitation du Commerce et du Business Electronique (UN/CEFACT) sur l'établissement d'un guichet unique en vue d'améliorer l'échange d'informations efficace entre le commerce et le gouvernement. La région pourrait tirer des avantages si les systèmes de guichet unique sont intégrés dans des processus de dédouanement unifiés.

1.4.2 La Technologie dans la Chaîne Logistique

Le transport des marchandises repose sur le commencement de la chaîne de la logistique du commerce mondial. Selon l'UNCTAD 2018, environ **80 pour cent** du volume du commerce mondial et plus de **70 pour cent** de la valeur du commerce mondial sont transportés par voie maritime et manutentionnés par

des ports à travers le monde. Le secteur de transport des marchandises est vital et a bénéficié d'une période de développement technique intense qui progresse encore. Elle a également subi d'importants changements structureaux qui affectent l'usage de navires, les types de navires qui ont été développés et les perspectives pour une meilleure croissance.

L'amélioration de l'efficacité de l'énergie et la réduction des émissions ont été à l'avant-garde des technologies dans l'industrie du fret. Le 1^{er} Forum sur les Transports Internationaux a identifié l'Indice de Conception de l'Efficacité Énergétique (ICEE) de l'Organisation Maritime Mondiale (OMI) et le plan de gestion de l'Efficacité Énergétique des Navires (PGEEN) en tant qu'instruments politiques clé qui guident une initiative vers un secteur plus efficace sur le plan énergétique. L'ICEE vise à stimuler les mesures de l'efficacité technique en établissant les conditions de l'efficacité énergétique des navires individuels alors que le PGEEN a pour but d'améliorer les efficacités énergétiques à travers des mesures opérationnelles telles que l'optimisation des routes et des vitesses aussi bien pour les nouveaux navires que les plus vieux. Les améliorations de l'efficacité qui résulte des technologies d'économiser l'énergie sont envisagées pour la sauvegarde de ceux qui ont des périodes de rendement faible pour le secteur des transports maritimes.

Outre l'efficacité énergétique, des changements dans la technologie de transport ont énormément augmenté la productivité des navires. Cela a permis le développement de navires de plus grandes tailles avec une capacité de chargement plus élevée, bénéficiant des économies à grande échelle dans les domaines des technologies. En effet, depuis 2018, de grands navires font escale au Port de Mombasa. En octobre 2018, le navire porte-conteneurs^[1] CFM Maxine a fait sa première escale au Port de Mombasa, avec une capacité de conteneurs de 9411 EVP. Même si cela a augmenté les volumes des cargaisons, il a généré le besoin d'améliorer la capacité des ports de la région pour pouvoir accueillir de plus grands navires.

L'Autorité des Ports du Kenya (KPA) a effectué des

1 <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/navigating-cleaner-maritime-shipping.pdf>

investissements massifs pour la technologie au port où une opération intensive de travailleurs a été remplacée par une structure complexe sophistiquée et un capital intensif pour la manutention des cargaisons en accordance avec les changements technologiques évoluant. KPA a suivi le rythme de la modernisation de son équipement de manutention des navires et des cargaisons. L'Autorité a acquis une Grue à Portique Navire-Terre (GPNT), des grues Portiques sur Pneus en Caoutchouc (PPC), des remorqueurs, des trémies Eco, et des grues portiques montées sur rail. En outre, le Port de Mombasa a procédé au dragage pour pouvoir accueillir des bateaux plus grands et plus modernes. Par ailleurs, les terminaux des conteneurs sont équipés de grues à portiques modernes et des flottes d'équipements de

manutention au sol. Des systèmes informatiques pour le stockage, l'arrimage et la documentation des cargaisons conteneurisées ont été mis en place. L'introduction récente de wagons à deux niveaux sur le Chemin de Fer à Ecartement Standard (SGR) a contribué de manière significative à accroître les livraisons aux Dépôts Intérieurs de Conteneurs. Le chargement de wagons à deux niveaux a énormément amélioré le nombre de conteneurs devant être évacués, mais il a également créé les défis de numérisation de conteneurs à double empiement en raison de la limitation des scanners existants pour numériser ces derniers.



Source: KPA

1.4.3 Technologies de l'Information et de la Communication

Les TIC permettent d'avoir accès à un internet à haut débit, mobile, à large bande et l'informatique, qui prises ensemble, peuvent catalyser la croissance économique et le développement. Les Etats Membres du Corridor Nord ont réalisé d'énormes progrès en termes de

développement d'accès améliorés aux dispositifs et équipements des TIC par la majorité de la population.

Le **tableau 2** présente les statistiques des abonnements des cellulaires mobiles (par 100 personnes) et la

**Tableau 2:** Abonnements de Cellulaires mobile (par 100 personnes) en 2019

Indicateurs de développement économique choisis	Burundi	RDC	Kenya	Rwanda	Soudan du Sud	Ouganda
Abonnements aux cellulaires mobiles (par 100 personnes)	58	43	104	76	33	57
Individus utilisant l'Internet (en % de la population)	3	9	23	22	8	24

Source : données ouvertes de la Banque Mondiale - <https://data.worldbank.org/indicator/IT>; accessed Mars 2021

proportion des individus utilisant l'Internet dans les Etats Membres du Corridor Nord. L'Internet peut être utilisé par à travers un ordinateur, le téléphone portable, un assistant numérique personnel, console de jeu, un téléviseur digital, parmi tant d'autres. Les abonnements des cellulaires mobiles (par 100 personnes) sont favorables pour l'ensemble des Etats Membres du Corridor Nord, à l'exception du Soudan du Sud et la RDC. Les abonnements des cellulaires mobiles s'effectuent auprès de services publics de téléphonies mobiles qui fournissent un accès au Réseau Téléphonique Public commuté (RTPC) utilisant la technologie cellulaire.

L'accès aux TIC présente une énorme opportunité pour la chaîne générale des transports et logistique. Le domaine principal pour les technologies de l'information ayant trait au transport se trouve dans les ports, en particulier dans les systèmes d'exploitation de terminaux et de communications inter-ports. Les systèmes de communication de données peuvent traiter les déclarations douanières, la transmission des manifestes, le traitement des connaissements et autres documents. La puissance et la vitesse du traitement de l'information est en train de remodeler le secteur de transport maritime et portuaire. Tout retard pour le navire et sa cargaison coûtent chers pour tout le monde dans la chaîne d'approvisionnement. La technologie de l'information, et notamment les systèmes basés sur l'internet, sont de plus en plus employés dans tous les services de transport. Le commerce électronique a augmenté la demande pour les services d'expédition en

augmentant le volume du commerce en général. Le port a adopté l'utilisation des technologies pour les portails automatisés dans les dépôts intérieurs de conteneurs, la réservation de fret, la surveillance, le dédouanement et la livraison par les principales compagnies maritimes, ainsi que pour le dédouanement.

Au long des années, la région a amélioré la qualité des services de douanes, les infrastructures de communications et de transports afin de récolter les bénéfices des technologies. Une étape majeure a été la mise en œuvre des initiatives telles que le Système Electronique Régional de Surveillance des Cargaisons (RECTS), le Territoire Douanier Unique (TDU), la mise à niveau des systèmes de gestion des douanes, et en conséquence il y a eu l'élimination des points de contrôle non nécessaires le long du corridor.

L'utilisation de l'information et de la technologie est une composante cruciale dans l'efficacité des transports et de la distribution des produits pétroliers. La technologie peut être utilisée pour détecter les fuites à travers l'analyse de pression, le nettoyage des canalisations, la mesure de la pression dans les pétroliers, la détection des changements dans les niveaux de carburant dans les pétroliers à travers un capteur de carburant, la surveillance et la localisation actuelle du pétrolier, entre autres.

1.4.4 Infrastructures de Transport

Le monde a connu une forte augmentation de la demande des nouvelles technologies qui ont transformé plusieurs secteurs pendant la dernière décennie. Les secteurs allant des télécommunications à la facilitation du commerce ont été complètement transformés. L'infrastructure moderne est un pré requis pour la création et le soutien d'un environnement des affaires qui facilite les investissements, la croissance et la création d'emploi.

L'infrastructure peut également bénéficier de certaines de ces avancées technologiques qui incluent : des technologies qui peuvent avoir un impact sur le développement des infrastructures au stade de la conception et de la planification, celles relatives à la construction actuelle des actifs des infrastructures et des technologies qui s'apparentent à l'analyse de données qui pourraient rendre les opérations et la maintenance des infrastructures beaucoup plus efficaces. Le Corridor Nord englobe des infrastructures physique (ex : routes, chemin de fer, postes frontaliers, ports maritimes, et facilités intermodales, entre autres), ainsi que des infrastructures numériques telles que les cadres institutionnels élaborés à partir d'accords entre les gouvernements.

Avec des arrangements commerciaux plus libéraux entre les pays membres du Corridor Nord, le commerce intra-régional devrait continuer de croître rapidement, rendant ces économies plus interdépendantes. La création

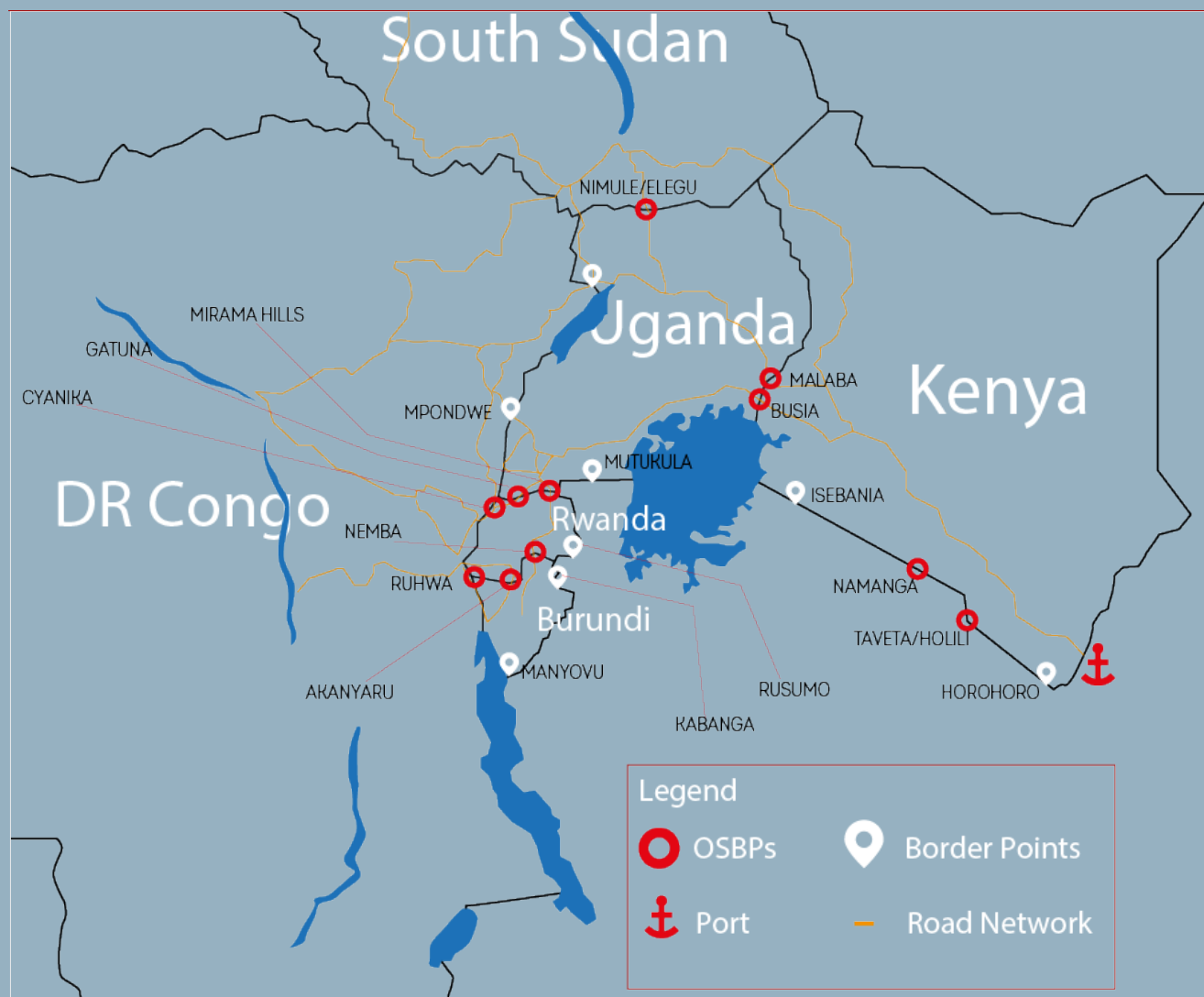


d'un 'Marché Digital Unique' plus grand, profondément intégré en Afrique, à travers la Zone de Libre-échange Continentale Africaine (ZLECA) fournirait une base des marchés globalement étendus pour les Etats Membres du Corridor Nord. La réussite d'un commerce ouvert et de mouvement libre de marchandises, de personnes et de services dans la ZLECA dépendra lourdement de la manière dont les pays investissent dans ce dernier et de la modernisation de leurs systèmes de transports et de logistique. L'investissement dans des infrastructures modernes dans tous les modes de transports se concentrant sur les liens manquants au système du réseau routier transafricain et cela rehaussera l'ouverture du commerce entre les pays.

Les Postes Frontaliers à Arrêt Unique (PFAU) jouent un rôle crucial dans la facilitation du commerce transfrontalier en améliorant l'efficacité aux points transfrontaliers, y compris le commerce informel sur le CN. L'utilisation de la technologie au PFGU a amélioré le partage et l'échange de l'information parmi les agences ; a rehaussé la sécurité frontalière ; a réduit les temps de traitement à la frontière ; a réduit les temps de transit pour les commerçants et les transporteurs ainsi qu'elle a amélioré la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement à travers des procédures rationalisées et hominisées. Les preuves empiriques du Corridor Nord montrent que les PFGU ont joué un rôle catalyseur envers la réduction des barrières au libre mouvement des marchandises et des personnes.

L'Autorité des Routes Nationales du Kenya (KeNHA) a installé le Pesage Routier Dynamiques à Grande Vitesse (HSWIM) et des ponts-bascules à avec des balances multiplateformes qui sont entièrement automatiques. Par ailleurs, 10 stations de ponts-bascules virtuelles ont été installées et intégrées à des emplacements sélectionnés le long du réseau des routes nationales du Kenya. La balance multiplateforme des ponts-bascules se compose de modules qui peuvent agir soit ensemble en tant que pont-basculé standard, un pont-basculé fiable pour le pesage du total; ou séparément en tant que plateformes de pesage plus petites pour le pesage des essieux des camions. Cette aptitude du pont-basculé à plateformes multiples peut prévenir le surpoids des essieux des camions en particulier celui des longs véhicules. Les avantages de cette technologie c'est qu'elle est idéale pour les grands véhicules

Figure 2: Carte des emplacements des PFAU



Source : Observatoire de Transport du Corridor Nord

articulés à multi essieux, elle élimine les risques de pénalités, améliore la sécurité, l'état des routes et la vie opérationnelle des véhicules en corrigeant la charge (elle corrige la charge par essieu, la distribution de la charge sur le côté gauche et droit du camion, entres autres).

Les initiatives de la coopération régionale de l'Afrique de l'Est se sont principalement concentrées sur les efforts conjoints de moderniser les voies ferroviaires et les réseaux des routes nationales. Le Plan Directeur des Voies Ferroviaires de l'Afrique de l'Est prévoit le SGR de Mombasa-Nairobi qui est relié à d'autres SGR en qui seront construits dans la Communauté

de l'Afrique de l'Est. Pour ce qui est de la durabilité environnementale, l'adoption de technologies plus récentes reste cruciale pour le développement d'un environnement plus écologique pour le Corridor de transport. Alors que le secteur de transports des marchandises continue de grandir, ses coûts logistiques et ses impacts environnementaux augmentent aussi en parallèle, appelant à la nécessité d'une durabilité environnementale. L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord a mené une évaluation technologique des routes pour identifier les processus existant afin d'assurer la performance et l'efficacité des investissements de technologies pour des économies de carburant et la réduction des émissions.

Les Etats Membres du Corridor Nord ont adopté des technologies et des innovations qui ont amélioré l'efficacité du système de transports. Ceci a amélioré la mobilité des personnes, des marchandises et des services en raison de technologies diffusées. Cependant, il reste encore à faire pour intensifier l'application des technologies dans le système de transports et de la logistique. En plus de cela, les investissements dans

la recherche et l'innovation locales vont améliorer la compétitivité en dernier ressort.

1.4.5 Défis

1. L'adoption de technologie de transports d'énergie efficaces est souvent limitée en raison d'un nombre d'obstacles de marché, dont les coûts élevés de technologies plus récentes et les droits de la propriété intellectuelle.
 2. Des investissements limités pour la recherche et la faible relation entre l'académisme et le secteur locale de transports restent un facteur contraignant pour le développement de technologies localisées et potentiellement moins coûteuses.
 3. L'utilisation insuffisante des Technologies de l'Information et de Communication (TIC) et le manque d'un cadre de travail légal appropriée soutenant des transactions informatisées et engendrant une documentation extensive et des procédures lourdes pour le dédouanement des cargaisons.
 4. Des cadres mal coordonnés entre/parmi les institutions. Une approche régionale harmonisée et l'intégration de systèmes reste la plus appropriée.
- ★ Améliorer le canal vert pour soutenir l'identification et la priorisation des logistiques qui soutiennent la livraison de médicaments et autres produits sanitaires. Les pays devraient également agir de manière collective pour mettre en œuvre leurs engagements d'atténuation des changements climatiques.
 - ★ Fournir les infrastructures et les équipements TIC ainsi que l'accès à de hauts débits adéquats en vue d'améliorer la capacité de traiter un gros volume de transactions électroniques et le stockage des données.
 - ★ La création d'une couverture TIC complète le long du Corridor en vue de permettre les inspections électroniques et la surveillance du trafic, des systèmes intégrés de surveillance des cargaisons, des données et des services de télécommunications sans entraves dans le contexte d'un concept de corridor intelligent.
 - ★ La consolidation des systèmes et mesures de gestion des risques du corridor à travers le profilage des risques, l'accréditation et la rationalisation des pratiques de travail des transporteurs, et transitaires et les agents de dédouanement.

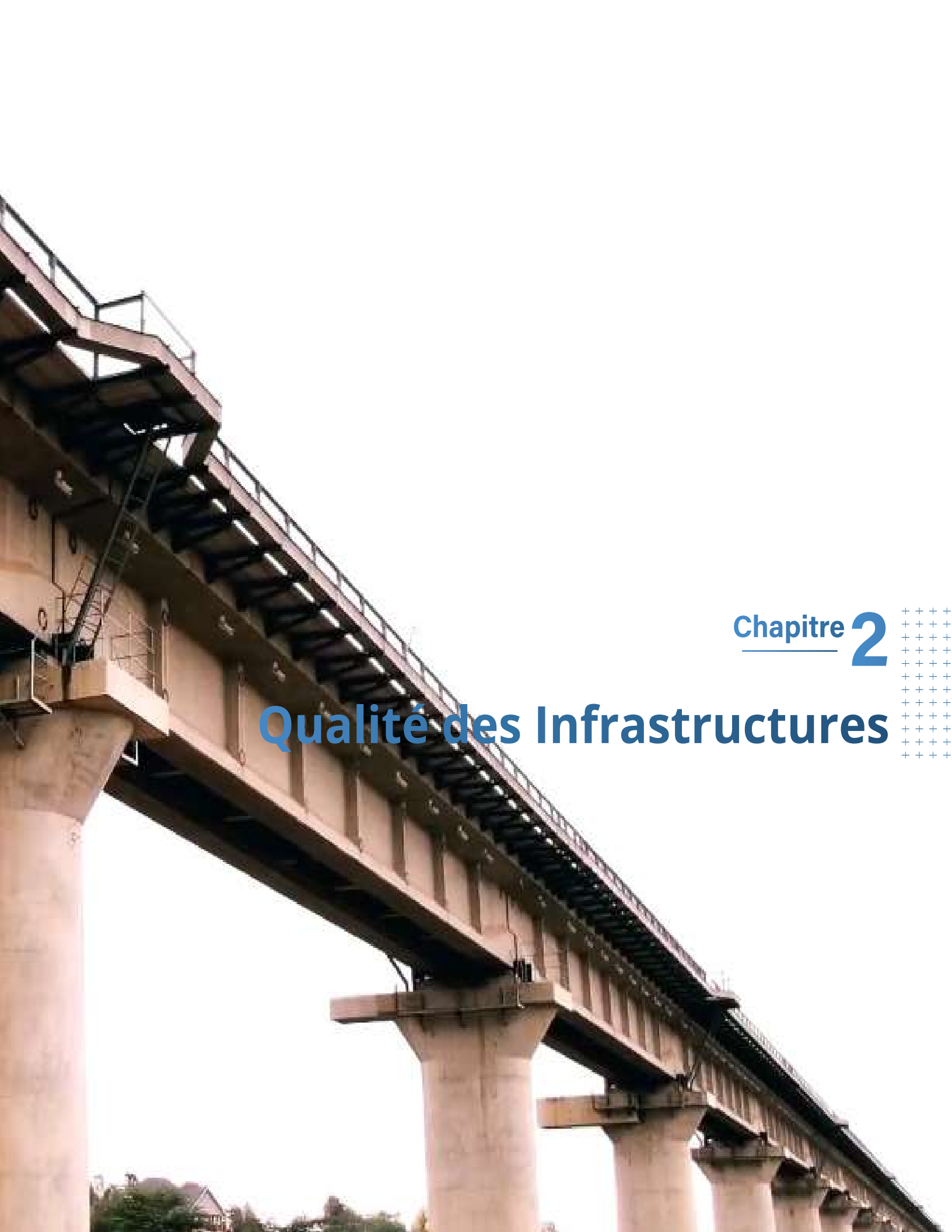
1.5 Recommandations politiques

Des synergies parmi les Etats Membres du Corridor Nord sont nécessaires pour :

- ★ Améliorer l'automatisation et investir dans les infrastructures et les ressources humaines en vue de soutenir une automatisation complète des services cruciaux le long du Corridor.

- ★ Dans le sillage de l'automatisation, une révision de politique reste nécessaire. Le fait de dépendre uniquement de documents électroniques, qui est la meilleure pratique, rencontre des défis juridiques vu que les réglementations douanières exigent des copies originales sur papier.





Chapitre **2**

Qualité des Infrastructures

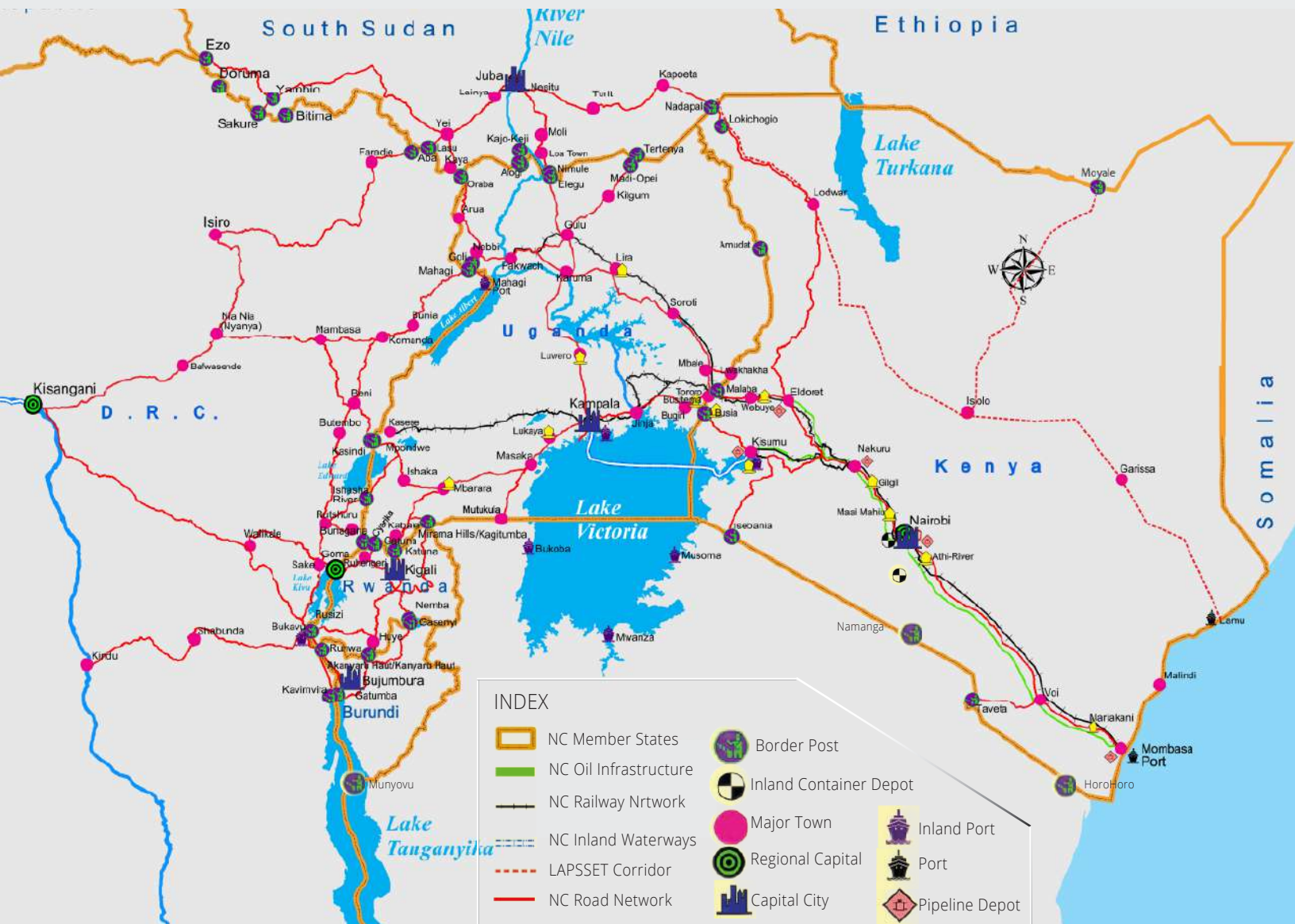


2.1 Introduction

Le réseau de Transports du Corridor Nord consiste en des modes de transports de surface reliant les pays enclavés au port de Mombasa. Ces modes de surface incluent des routes, des voies ferroviaires, des oléoducs et les voies navigables intérieures. Les infrastructures existantes le long du Corridor Nord comprennent les infrastructures physiques de transports qui sont cruciales pour la facilitation du commerce et fournir des services logistiques qui réduisent les coûts des transports ; ainsi que les infrastructures numériques

pour faciliter les dédouanements et les traitements rapides de marchandises. La fourniture en infrastructure de qualité adéquate est vitale pour la réduction des coûts du commerce, elle encourage également la compétitivité et facilite l'intégration économique régionale. La portée de ce rapport se limite aux infrastructures de transport physiques, qui comprennent le Port maritime de Mombasa, le réseau routier, les ponts-bascules, les Postes Frontières à Arrêt Unique, les voies ferroviaires, les voies navigables intérieures et les Dépôts Intérieurs de Conteneurs.

Figure 3: Infrastructures du Corridor Nord



Source : Observatoire de Transport de l'ACTN

2.2 Le Port Maritime de Mombasa

Le Port de Mombasa est un point d'entrée et de sortie crucial pour les cargaisons appartenant aux pays enclavés qui incluent le Burundi, la RDC, le Rwanda, le Soudan du Sud et l'Ouganda. Le Port dessert également la Tanzanie, la Somalie et l'Éthiopie. Le Port de Mombasa comprend le port de Kilindini, le port Reitz, l'ancien port, le port Tudor et l'ensemble des eaux de marées entourant l'île de Mombasa. Le port a une capacité de **2,65 millions** d'EVP⁽¹⁾. Le port de Kilindini est une large baie d'eaux profondes naturelles avec une profondeur de 45-55 mètres à son centre le plus profond, bien que la profondeur de contrôle en dehors du canal dans le port approche une profondeur draguée de 17,5 mètres (57 Pieds).



Il est prévu que le Port Mombasa soit encore dragué en profondeur à environ -16 mètres en raison du nouveau terminal pétrolier de Kipevu (KOT) qui est encore en cours de construction.

Le port est équipé de deux terminaux, 1 et 2 pour les conteneurs. Le terminal 1 possède trois postes d'amarrage (No. 16, 17 et 18) alors que le terminal 2 en a deux postes (No. 20 et 21). Le deuxième terminal a une profondeur de 15 mètre avec le poste d'amarrage 20 large de 210 mètres ; le poste d'amarrage 21 a une largeur de 300 mètres. Par ailleurs, les postes d'amarrage 16-19 mesurent environ 840 mètres chacun. D'autres facilités et équipements incluent : 2 jetées de pétrole en vrac, 2 postes d'amarrage pour le ciment en vrac avec 3 silos et 10 postes de chargement conventionnel. En effet, c'est

le port le plus actif en Afrique de l'Est et Centrale avec une croissance annuelle de fret qui se chiffre à environ **10 pour cent** et se classe parmi les 10 premiers ports de fret grandissant très vite en Afrique.

2.3 Réseau routier le long du Corridor Nord

Le Corridor de transport du Nord est composé des milliers de kilomètres de réseaux routiers qui s'étendent de la ville côtière de Mombasa vers l'Est et plus loin jusqu'à Kinshasa en RDC vers l'Ouest. Le réseau routier couvre approximativement 516 Km au Burundi ; 4.172 Km en RDC ; 1.177 Km au Kenya ; 1.353 Km au Rwanda ; 3.543km au soudan du sud et 2.080 Km en Ouganda. Ce réseau traverse de diverses zones géographiques, climatiques, socioéconomiques et politiques qui se caractérisent par différents facteurs qui empiètent sur la vulnérabilité des infrastructures des routes existantes. Évaluer l'état des routes reste crucial non seulement pour un mouvement fluide des marchandises, des services et des personnes, mais aussi pour la sécurité, la vie des services routiers, la consommation de carburants et les coûts de la maintenance parmi tant d'autres éléments.

Plusieurs paramètres existants sont largement utilisés pour l'évaluation des conditions des routes de surface. Parmi eux, l'Indice International de Rugosité (IIR). L'IRI est un paramètre normalisé et largement utilisé pour quantifier la rugosité des routes. L'IRI est l'indice le plus communément utilisé au niveau mondial pour décrire la rugosité des routes et il est utilisé pour l'évaluation et la gestion des systèmes routiers. Un IRI faible indique une route lisse (excellent état) et une valeur élevée indique



1 Plan Stratégique de KPA 2018-2022

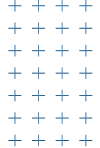


Tableau 3 : Indice International de Rugosité (IRI).

Echelle IRI	Description de l'état des Routes
1 à 1.5	Excellent
1.6 à 3	Très Bon
3.1 à 4	Bon
4.1 à 6	Moyen
6.1 à 8	Médiocre

Source: Northern Corridor Transport Observatory

que la route a des dépressions, telles que des nids de poules ou de profondes dépressions (état mauvais).

L'IRI se base sur la simulation de réponse de la rugosité d'un véhicule se déplaçant à 80 Km/h et c'est la pente de référence moyenne rectifiée qui exprime un taux de la motion verticale de la suspension cumulée d'un véhicule, divisée par la distance parcourue pendant le test. L'IRI est un numérique qui résume la qualité de la rugosité affectant la mesure de la réponse du véhicule et non la dimension avec des unités (mm= M)

2.3.1 Etat des routes du Kenya le long du Corridor Nord

Tel que stipulé dans la Charte de la Communauté du Port de Mombasa et du Corridor Nord, les routes du Kenya servent en tant que liens inévitable car c'est la voie d'accès principale reliant les pays enclavés au port de Mombasa. Les routes du Kenya sont classées en trois catégories : Autoroutes (Classe S) ; routes internationales (Classe A) et route nationales (Classe B) tel que le montre le **tableau 4** ci-après.



[Photo: Freight Logistics, Twitter]

Tableau 4: Classification des Routes du Kenya selon l'Autorité des Routes Nationales du Kenya (KeNHA)

Classe de Route	Pavée	Non pavées	T o t a l (Km)	Description
Autoroutes (S)	40	0	40	Autoroutes connectant deux villes ou plus pour transporter de manière sécurisée un grand volume de trafic à la vitesse la plus élevée de l'opération
Routes Internationales (A)	4,609	2,221	6,830	Relient les centres d'importance internationale et les frontières internationales ou aboutissant vers des ports internationaux
Routes Nationales (B)	8,463	6,216	14,679	Relient les centres importants au niveau national
Total (Km)	13,112	8,437	21,549	

Source : KeNHA, Données 2020



Le Protocole 2, Section 1 (Article 4a) de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord définit l'itinéraire des routes de trafic désignées pour l'usage afin de faciliter le commerce entre les Etats le long du Corridor. Le **tableau 5** ci-après montre que la longueur totale cumulée, de Mombasa à Malaba, Kisumu et Busia couvre 1.176,93 kilomètres, dont environ 91 pour

cent sont en bon état, pavées et bitumées, avec un IRI moyen inférieur à 2.9mm/M. Seulement 9 pour cent, soit (111,86 Km) sont en mauvais état. La mise à niveau de l'infrastructure routière en cours va engendrer davantage d'améliorations. Par ailleurs, des plans sont en cours pour l'extension de l'autoroute Nairobi-Mombasa.

Tableau 5: Etat des routes du Kenya le long du Corridor Nord à partir du Port de Mombasa

Route	Section	Longueur(Km)	IRI (mm/M)	Etat
	IIR(MM/M)	Etat	1.65	Très Bon
	Kwa Jomvu-Maji ya Chumvi	41.90	2.82	Très Bon
	Maji ya Chumvi-Voi	107.10	1.71	Très Bon
	Voi-Mtito Andei	96.86	3.88	Très Bon
	Mtito Andei-Emali	106.65	1.32	Excellent
	Emali-Athi River Interchange	98.71	1.78	Très Bon
	Athi River Interchange-James Gichuru	31.76	1.92	Très Bon
	Rironi-Naivasha	60.20	2.28	Très Bon
	Naivasha-Nakuru	70.90	2.22	Très Bon
	Nakuru-Mau Summit	61.10	2.88	Très Bon
	Mau Summit-Timboroa	51.16	2.71	Très Bon
	Timboroa-Eldoret	61.83	2.33	Très Bon
	Eldoret-Webuye	77.12	2.56	Très Bon
	Webuye-Malaba	60.80	2.23	Très Bon
	Mau Summit-Kericho	45.9	1.88	Très Bon
Mau Summit-Busia	Kericho-Kisumu	84.15	2.36	Très Bon
	Kisumu-Busia	111.86	6.9	Médiocre
Total		1,176.93		

Source: KeNHA, 2020

D'autres liaisons vitales pour le trajet de Mombasa au Soudan existent à travers Lokichogio. Il y a aussi la liaison avec le Corridor central par les frontières de Namanga, Taita Taveta, Lungalunga et Isebania. On peut aussi accéder à l'Ouganda par le poste frontalier de Lwakhakha, qui peut être atteint à partir du branchement de Webuye le long de la section de route Nairobi-Malaba. Ces itinéraires peuvent servir de liaisons alternatives pour arriver au port de Mombasa sans interruption. Les transporteurs du Burundi préfèrent la route Voi- Hlili en raison de la distance qui est plus courte, moins coûteuse et ayant peu de barrières non tarifaires. La route Voi-Holili est en bon état.



Infrastructure routière au Kenya

Tableau 6: Autres sections de routes reliant le Kenya aux frontières de l'Ouganda, la Tanzanie et le Soudan du Sud

Route	Longueur (Km)	BON	MOYEN	MEDIOCRE
Taveta - Voi	121.2	121.2	0	0
Emali - Loitoktok	113.6	113.6	0	0
Athi river - Namanga	136	136	0	0
Kitale - Kapenguria	32	32	0	0
Kapenguria - Lokichar	173	143	30	0
Lokichar - Lodwar - Lokichoggio-Nakodok ¹⁾	358	0	0	358
Maili Tisa - Moi's Bridge - Kitale	57.3	27.3	30	0
Kitale - Kachibora	27.6	27.6	0	0
Kachibora - Tot	90.2	15	75.2	0
Lodwar - Kalokol	60	10	5	45
Cheptongei - Chebiemit	16	16	0	0

Source : Autorité des Routes Nationales du Kenya (KeNHA) Mars 2019

1 Réhabilitation en cours – finance par la Banque Mondiale



Infrastructure routière en Ouganda

2.3.2 Etat des routes en Ouganda le long Corridor Nord

La longueur du réseau du Corridor Nord en Ouganda est approximativement de 2.079 Km, dont environ **44 pour cent** des routes sont pavées et en bon état, **43 pour cent** sont en état moyen et **13 pour cent** en mauvais état, comme le montre le **tableau 7** ci-après. La majorité des sections routières en Ouganda sont bitumées avec un volume de trafic moyen supérieur à sept milles. Des cas de congestion trafic sont connu le long de la route Malaba-Kampala-Katuna et Jinja-Kampala. L'autoroute Jinja- Kampala aide à faciliter la circulation, ce qui fait qu'une maintenance périodique y est effectuée. Par ailleurs, la plupart des routes sont à deux voies avec une largeur d'au moins 3,5 mètres.

Tableau 7: Etat des Sections routières en Ouganda le long du Corridor Nord en 2020

Route	Longueur Totale (Km)	Bon	Moyen	Mauvais	Projection du Trafic
Malaba -Katuna	633.45	537.61	95.83	0.00	13,460
Busega - Ishasha	482.48	94.71	300.74	87.03	5,019
Busia -Namutere	16.91	16.91	0.00	0.00	4,130
Ishaka - Kakitumba	86.85	71.62	15.23	0.00	1,854
Kikorongo - Mpondwe	38.25	38.25	0.00	0.00	3,971
Mbarara - Ishasha	113.18	87.01	26.17	0.00	5,001
Namutere - Tororo	28.29	28.29	0.00	0.00	6,230
Nebbi - Arua	151.34	18.85	49.90	82.59	2,860
Tororo - Goli	529.04	27.30	403.15	98.59	4,740
Grand Total/Moyenne	2,079.78	920.55	891.03	268.21	7,283

Source: UNRA, Données de 2020

2.3.3 Etat des routes au Rwanda le long du Corridor Nord



Infrastructure routière au Rwanda

Le tableau 8 montre qu'environ **18%** des routes le long du Corridor Nord au Rwanda sont excellentes, **64%** en très bon état et **9%** en bon état de qualité avec une largeur standard de **3,5 mètres**. Un entretien périodique est effectué pour s'assurer que les routes restent en bon état. Le **9%** des routes restant sont en cours de réhabilitation et élargissement des voies de deux à quatre voies pour réduire les embouteillages. Ces sections routières comprennent : Kigali-Remera RN4 (8,267) sous le financement du gouvernement du Rwanda et la Banque Chinoise EXIM. Les travaux pour la section Kigali-Remera sont considérablement finalisés en attendant que d'autres sections routières soient finalisées pour que l'ensemble du projet soit provisoirement remis. La section Kicukiro-Nyanza-Mugendo RN5 (12,23km), sous le projet de route de voie express Internationale de Bugesera, financée par le gouvernement du Rwanda et la Banque Chinoise EXIM. Les travaux enregistrent **40%** de progrès et le temps de réalisation du projet est prévu en Décembre 2021. La section routière Rukomo -Nyagatare RN19 (73,3km) connaît des travaux de mise à niveau sont à **60%**. Le projet est financé par le Gouvernement du Rwanda, la Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique (BADEA), le Fond OPEC pour le Développement International (OFID), le Fond Saoudien pour le Développement (FSD) et le Fond Koweïtien pour le Développement Economique Arabe (FKDEA).

Tableau 8: Etat des Routes du Rwanda, Décembre 2019

Section de route	Longueur (Km)	IIR	Routes actuelles Etat(%)	Nombre de voies	Largeur de la Voie (M)	Etat
Kigali-Muhanga-Huye-Akanyaru Haut (NR1)	157.84	1.91	97	2	3.5	Bon
Kigali-Musanze-Rubavu (NR2)	150.02	1.66	100	2	3.5	Bon
Kigali-Rukomo-Gatuna (NR3)	78.01	1.11	100	2	3.5	Bon
Kigali-Remera (NR4)	8.27	2.00	100	4	3.5	Bon
Kigali (Remera)-Kayonza (NR4)	69.29	1.53	99	2	3.5	Bon
Kicukiro (Sonatube)-Nyanza-Akagera (NR5)	12.23	En cours de réhabilitation et élargissement en quatre voies				
Akagera-Nyamata-Nemba (NR5)	49.751	1.31	100	2	3.5	Bon

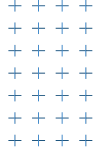


Section de route	Longueur (Km)	IIR	Routes actuelles Etat(%)	Nombre de voies	Largeur de la Voie (M)	Etat
Huye (Karubanda)-Nyamagabe-Kitabi-Pindura-Buhinga (NR10)	115.272	1.91	99	2	3.5	Bon
Ruhwa-Kamembe-Buhinga-Tyazo-Bwishura-Rubengera-Rutsiro-Nkomero-Kivumu-Pfunda-Rubavu (NR11)	256.2	1.97	98	2	3.5	Bon
Muhanga (Nyamabuye)-Meru-Nyange (NR15)	29.21	3.29	77	2	3.5	Bon
Nyange-Rambura-Rubengera-(NR15)	32.24	Sous réhabilitation et élargissement en quatre voies				
Muhanga (Meru)-Ngororero-Kabaya-Gasiza-Mukamira (NR16)	98.764	1.78	99	2	3.5	Bon
Musanze-Kidaho-Cyanika (NR17)	25.1			2	3.5	Bon
Musanze (Camp Muhoza)-Kinigi (NR18)	15.4	2.15	100	2	3.5	Bon
Majengu-Gisenyi (NR 18)	2.6	2.15	100	2	3.5	Bon
Majengu-Petite Barriere (NR 18)	1.8	2.15	100	2	3.5	Bon
Base-Gicumbi-Rukomo (NR19)	51.5	2.88	84	2	3.5	Bon
Nyagatare-Ryabega (NR 19)	10.7	2.88	84	2	3.5	Bon
Rukomo-Nyagatare (NR 19)	73	En voie de mise à niveau				
Kayonza-Gabiro-Ryabega-Kagitumba (24)	116.3	1.39	100	2	3.5	Bon

Source: RTDA, Décembre 2020



Section de route Base-Gicumbi-Rukomo au Rwanda



2.3.4 Etat des routes du Burundi le long du Corridor Nord

La majorité des routes au Burundi sont à deux voies avec une largeur de 3 mètres, à l'exception de la route Nyamitanga-Bujumbura et celle de Ngozi-Gitega dont la largeur est de 3,5 mètres. En outre, la plupart des routes de surface sont bitumées et pavées. 41 pour cent des routes du Burundi sont en bon état ; 41 pour cent en état moyen et 18 pour cent (93 Km) de routes sont encore en mauvaises états, tel que présenté dans le **tableau 9** ci-dessous. La construction du pont Gatumba-Frontière RDC (Rusizi II) a été finalisée. Des travaux d'amélioration et de réparation de points cruciaux sont en cours et finalisés sur certaines sections.



[Photo: Infrastructure Burundi]

Tableau 9: Etat des sections des routes au Burundi

Itinéraire / Section de route	Longueur (Km)	Bon	Moyen	Mauvais
Kanyaru Haut- Kayanza- Bugarama- Gatumba	125	16	109	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	75	0	5
Ruhwa - Nyamitanga	50	50	0	0

Itinéraire / Section de route	Longueur (Km)	Bon	Moyen	Mauvais
Nyamitanga - Bujumbura	30	25	0	5
Kanyaru bas - Ngozi-Nyangungu to Gitega	172	84	0	88
Kanyaru bas - Ngozi	23	0	0	23
Ngozi - Gitega	84	84	0	0
Gitega - Bujumbura	65	0	0	65
Total Length in Km	516	210	213	93

Source: Office de Routes, Décembre 2020

2.3.5 Etat des routes le long du Corridor Nord en RDC

Le **tableau 10** montre qu'en RDC, approximativement **42 pour cent** (1 752km) des routes en RDC sont dans un bon état ; **29 pour cent** (1 213 Km) sont en état moyen et **29 pour cent**, soit un équivalent de 1 207 Km sont en mauvais état. La majorité des routes en RDC sont à deux voies avec une largeur de 3 à 3,5 mètres. Cependant, la plupart des sections en mauvais état sont en cours d'une réhabilitation partielle.



[Photo: Twenty20.com]

Tableau 10: Etat des sections routières en RDC

ROUTE	Classification des routes	Type de chaussée	Longueur (Km)	Etat des Routes(Km)		
				Bon	Moyen	Mauvais
1. AXE BUKAVU-KINDU-KISANGANI						
BUKAVU -BURHALE	RN2	RT	55	30	0	25
BURHALE - SHABUNDA - LUBILE	RP503	RT	363	42	64	257
LUBILE - KALIMA - MALI	RN32	RR	117	76	38	3
MALI - KINDU	RN31	RR	36	16	20	0

ROUTE	Classification des routes	Type de chaussée	Longueur (Km)	Etat des Routes(Km)		
				Bon	Moyen	Mauvais
MALI - LUBUTU	RN31	RT	318	62	52	204
LUBUTU - KISANGANI	RN3	RR	297	141	111	45
LUBUTU - OSOKARI - WALIKALE	RN3	RR	219	192	27	0
WALIKALE - HOMBO	RN3	RT	107	0	0	107
HOMBO - MITI	RN3	RR	93	46	0	47
2. AXE BUKAVU-UVIRA						
BUKAVU - KAMANYOLA	RN5	RR/RT	55	35	9	11
KAMANYOLA - UVIRA	RN5	RR	86	56	14	16
UVIRA - KAMVIVIRA - FRONT BURUNDI	RN30	RR	17	10	7	0
3. AXE KISANGANI - BENI -KASINDI						
KISANGANI - NIANIA - KOMANDA	RN4	RT	650	254	163	253
KOMANDA - LUNA	RN4	RT	65	2	29	34
LUNA - BENI	RN4	RR	60	60	0	0
BENI - KASINDI	RN4	RT	80	45	35	0
4. AXE KOMANDA - BUNIA - MAHAGI						
KOMANDA - BUNIA	RN27	RT	71	36	31	4
BUNIA - MAHAGI - GOLI - FR OUGANDA	RN27	RT	190	35	69	86
5. AXE KISANGANI - ISIRO - ARU						
KISANGANI - NIANIA	RN4	RT	PM			
NIANIA - ISIRO	RN26	RT	232	139	93	0
ISIRO - WATSA - ARU	RN26/RP434	RT	422	208	153	61
6. AXE BENI - BUTEMBO - GOMA - BUKAVU						
BENI - NDOLUMA	RN2	RT	132	50	72	0
NDOLUMA - RUTSHURU - GOMA	RN2	RR	199	134	65	0
GOMA - SAKE - MINOVA	RN2	RR/RT	58	23	23	12
MINOVA - KAVUMU - BUKAVU	RN2	RR/RT	150	23	85	42



ROUTE	Classification des routes	Type de chaussée	Longueur (Km)	Etat des Routes(Km)		
				Bon	Moyen	Mauvais
RUTSHURU - BUNAGANA	RN28	RT	27	19	8	0
RUTSHURU - ISHASHA	RP1035	RT	63	18	45	0
TOTAL			4,162	1,752	1,213	1,207
PERCENTAGE			100%	42%	29%	29%

NR : Route Nationale : RP Route Pavée - RR : Route Régionale RT: Route revêtue de terre

Source: Office De Routes, RDC 2020

2.3.6 Etat des routes au Soudan du Sud le long Corridor Nord

Le Soudan du Sud fait face à de sérieux défis d'infrastructures liés à la réparation de vieilles routes avec l'allocation de ressources limitées. Le **tableau 11** montre que la majorité des routes du Corridor au Soudan du Sud, soit **95 pour cent**, sont en mauvais état et **5%** dans un état moyen. Sur la section Nadapal-Kapoeta-Torit-Juba, les activités de déchargement de buissons et de maintenance des routes ont été finalisées et la conception de 45 Km est en cours de révision avant l'approbation pour procéder au terrassement.

D'autres projets de développement d'infrastructures clé actuellement en cours le long des routes du Corridor Nord au Soudan du Sud sont :

- Les travaux de construction du nouveau Pont de Juba sont pratiquement terminés avec toutes les jetées complètement installées et la pose des tabliers est presque finalisée. La construction des routes d'approche, des rampes et languettes a commencé et leur accomplissement est prévu avant la fin de l'année. L'inauguration du pont est prévue pendant l'année 2021.
- L'ancien pont est en cours de remise en état avec la réparation des tabliers et piliers brisés. Les routes Juba-Bor, de 193 Km, Kaya-Yei-Juba, -225km) et Juba-Yirol-Rumbek, (412 Km) sont actuellement en mise à niveau pour être asphaltée. Cependant, le pays a besoin d'un soutien considérable de la part des partenaires internationaux pour améliorer ses routes comme c'est aussi le cas pour d'autres pays membres.

Construction en cours du nouveau pont Juba sur le Fleuve Nil au Soudan du Sud



Tableau 11: Condition of Road Sections in South Sudan as of March 2019

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	Conçu	Attend d'être construite			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				Deux voies	0	0	192	3,351

Source: Ministère des Infrastructures 2020

2.4 Réseau des oléoducs dans le Corridor Nord

Le transport par oléoducs au Kenya est géré par la Compagnie des Oléoducs du Kenya (KPC) qui a été établie en 1973 et a commencé les opérations commerciales en 1978. KPC est mandatée pour transporter, stocker et manutentionner les produits pétroliers à travers le réseau d'oléoducs. La ligne s'étend de la raffinerie de pétrole à Mombasa via Nairobi, Eldoret et Kisumu et dessert les Etats Membres de l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et l'Est de la RDC par le de transbordement dans des camions citernes sur les routes du Corridor Nord.

Le système d'oléoducs installé au Kenya comprend 1 792 kilomètres d'oléoducs avec une capacité de manipulation d'environ 6,9 milliards de litres de produits pétroliers annuellement. 7 dépôts de chargement

existent sur le réseau à savoir : l'Aéroport International Moi, la Station du Terminal de Nairobi, l'Aéroport International Jomo Kenyatta, le Terminal de Stockage de Pétrole de Kipevu, la Station du Terminal de Nakuru, la Station du Terminal d'Eldoret, et la Station du Terminal de Kisumu. La ligne a aussi 14 stations de pompage. Le **tableau 12** ci-dessous montre la capacité de stockage des oléoducs.

La capacité des oléoducs a été limitée afin de traiter la demande accrue en produits pétroliers dans le pays et dans d'autres pays enclavés dépendant du Kenya pour leurs produits. Cela a créé le besoin de construire une ligne de 20 Inches de diamètres de Mombasa à Nairobi avec un flux plus élevé de 1,9 millions de litres par heures, d'ici 2023.



Jetée pétrolière de Kisumu

[Photo: KPC]

Tableau 12: Stockage des oléoducs

F a c i l i t é Stockage (M litres)	Storage (M liters)
Kipevu (Mombasa)	326
Moi Airport (Mombasa)	7
KPRL (Changamwe) additional juillet2017	140
Terminal de Nairobi	233
JKIA (Nairobi)	54
Nakuru	31
Eldoret	48
Kisumu	45
TOTAL	884

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



[Photo: KPC]

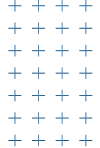
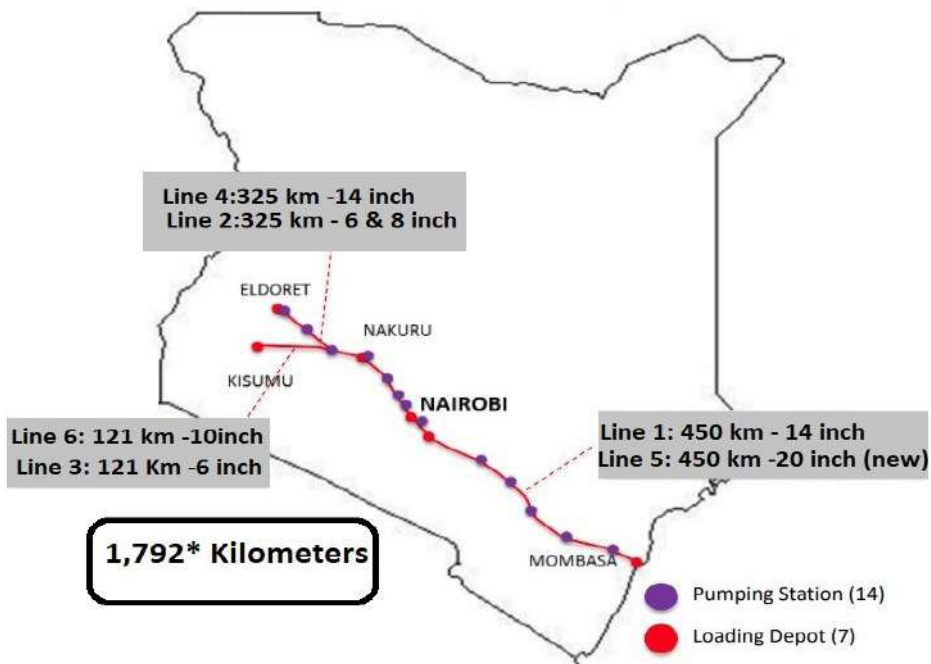


Figure 4: Réseau des oléoducs du Kenya



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

Tableau 13: Réseau d'oléoducs au Kenya

Line Section	Longueur (Km)	Diamètre (Inches)	Taux de débit installé (M3/Hr.)	Nombre 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) nouveau	450	20		
Sinendet-Kisumu (Ligne VI)	121	10	350	-
Ligne secondaire allant de KOSF au Terminal pétrolier de Shimanzi	2.8	12	450	1
Changamwe -Airport International Moi	3.8	6	120	1

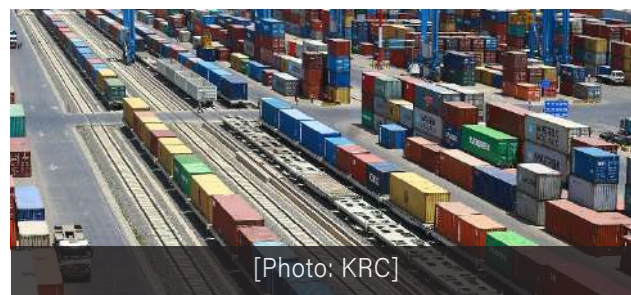
Source: <https://www.kpc.co.ke/pipelinenetwork>



2.5 Réseau Ferroviaire dans le Corridor Nord

Le chemin de fer à écartement standard (SGR) relie la ville portuaire de Mombasa à Nairobi sur une distance de 480 Km de longueur et Nairobi à Naivasha sur une distance de 120 Km. Le réseau de chemin de fer à écartement métrique (MGR) s'étend à une distance de 1.083 Km de Mombasa à Malaba et de 217 Km de Nakuru à Kisumu. En Ouganda, la réseau MGR s'étend de Tororo et bifurque vers l'ouest jusqu'à Jinja, Kampala, et Kasese et vers le nord jusqu'à Mbale, Soroti, Lira, Gulu, et Pakwach.

La Compagnie de Chemin de Fer du Kenya procède à la liaison du chemin de fer à écartement standard (SGR) et le Chemin de fer à écartement métrique (MGR) pour le premier et le dernier Km de connectivité. La construction de 23,35 Km de liaisons MGR entre l'ICD Naivasha et la



station de Longonot est en cours. La réhabilitation de 17 Km de la ligne MGR Nakuru-Kisumu pour faciliter le transport des marchandises au Port- Bell, en Ouganda, via le Lac Victoria et la réhabilitation de 465 Km de la section de la ligne MGR Longonot- Malala sont également en cours de réalisation.

Tableau 14: Capacité actuelles du SGR

LOCOMOTIVES			
Type	Capacités /type	No.	Charge remorquée sur différents gradients
cargaisons	DF8-B Model CCD5B1	43	2 600
Manoeuvre	DF7-G Model CCD5D1	8	2 600
Passagers	DF11 Model CCD5C1	5	
WAGONS			
S/No.	Description	Modèle	Quantité
1	wagons découverts découverts	C70	490
2	Wagons plats à utilisation générale	X70	820
3	Wagons plats – Long	NX70	150
4	Wagons couverts	P70	80
5	Wagons porte-conteneurs à deux niveaux de chargemen	X2K	80
Nombre Total			1620

Source : Chemin de Fer du Kenya

Tableau 15: Etat et capacité des sections de chemin de fer au Kenya et en Ouganda

Ligne de de chemin de fer	Type de chemin de fer	Limites de la charge à l'essieu (Tonnes)	Longueur en Km	Etat
Mombasa – Malaba	Chemin de fer a écartement métrique	18	1083,32	Opérationnel
Nakuru – Kisumu	Chemin de fer a écartement métrique	13	217,074	En cours de réhabilitation
Mombasa - Nairobi	Chemin de fer a écartement standard	25	480	Opérationnel
Nairobi - Naivasha	Chemin de fer a écartement standard	25	120	Opérationnel
Malaba – Tororo	Chemin de fer a écartement standard			Opérationnel
Tororo - Gulu	Chemin de fer a écartement standard		342	En cours de réhabilitation
Tororo - Kampala	Chemin de fer a écartement standard			
Kampala - Kasese	Chemin de fer a écartement standard		333	En cours de réhabilitation
Kisumu – Butere	Chemin de fer a écartement standard	12.5	71.2	En cours de réhabilitation
Leseru – Kitale	Chemin de fer a écartement standard	12.5	65,123	Pas opérationnel
Rongai – Solai	Chemin de fer a écartement standard	12.5	42,464	Pas opérationnel
Gilgil – Nyahururu	Chemin de fer a écartement standard	12.5	76,8	En cours de réhabilitation
Nairobi – Thika	Chemin de fer a écartement standard	18	58,5	Opérationnel
Thika – Nanyuki	Chemin de fer a écartement standard	12.5	177,2	Opérationnel
Konza – Magadi	Chemin de fer a écartement standard	18	144	Opérationnel
Voi – Taveta	Chemin de fer a écartement standard	12.5	120	Pas opérationnel

Source: Kenya Railways

2.6 Dépôts Intérieurs de Conteneurs

Au Kenya, les Dépôts Intérieurs de Conteneurs (ICD) sont géré par l'Autorité des Ports du Kenya (KPA) et se trouvent à Nairobi, Naivasha, Kisumu et Eldoret. Ces dépôts sont reliés au Terminal des Conteneurs du Port de Mombasa par les connexions et services ferroviaires. L'ICD Nairobi est le plus grand et le plus actif du Kenya et il est équipé de 4 Grues portiques montées sur rails, 8 grues portiques à pneus en caoutchouc, 10 Gerbeurs à bras, 30 Tracteurs Terminaux, 67 Remorques, et 16 Chariots élévateurs à fourches pour soutenir les opérations de chargement et de déchargement à l'ICD.

Similairement, l'ICD Naivasha relié au Port de Mombasa par la ligne SGR. L'ICD a commencé les opérations commerciales du fret en mai 2020. Il est équipé de 4 gerbeurs à bras et 7 tracteurs terminaux. L'aire d'attente des camions à l'ICD a une capacité d'environ 150 camions mais elle n'est pas encore bitumée. Cependant l'ICD manque de baie de vérification, d'entrepôts, de scanner et de pont-basculé. En outre, l'espace pour les agences de réglementation est inadéquat ainsi que les services de fournisseurs tels que les agents de dédouanement et les fournisseurs de services financiers. Les installations sanitaires sont inadéquates et les restaurants, les services de transport aux villes les plus proches représentent aussi un défi.

Le Rwanda possède deux principaux ICD dont le Dépôt Intérieur de Magerwa et la plateforme logistique de Kigali.

L'Ouganda a plusieurs ICD qui manutentionne 50.000 EVP par an.

Tableau 16: Les Dépôts Intérieurs des Conteneurs (ICD) le long du Corridor Nord

Pays	Nom du DCI	Capacités Totales Available Disponibles (EVP)	Commentaires
Kenya	Nairobi	450,000	Niveau optimal fonctionnel 2019 utilisé à environ 93 pour cent
Kenya	Kisumu	15,000	Plans sont en cours pour transformer le port sec de Kisumu en un point de transbordement
Kenya	TaitaTaveta	*	Etudes de Faisabilité finalisées. Terrain attribué pour la construction.
Kenya	Naivasha	4,000	Opérationnel. Occupation actuellement à environ 14 pour cent. 1.000 hectares de terres adjacents à l'ICD ont été désignés pour le développement d'une zone économique/ parc industriel. 50 acres sont désignés aux pays de transit pour le développement des stations de fret.
Rwanda	Magerwa	*	-
Rwanda	Plateforme de Logistique de Kigali	50,000	Opérationnel depuis Septembre 2018 en mode d'essai
Ouganda	Multiple ICD	50,000	Finalisé en 2015. L'ICD ne possède pas de disposition de stockage des vides

Source: Transport Observatoire de Transport du Corridor Nord

2.6.1 Dépôt Intérieur de Conteneurs de Nairobi

Le dépôt a manutentionné 393.152 EVP en 2020 en comparaison avec les 418.830 EVP de l'année précédente, ce qui reflète une diminution de 25.228 EVP, soit de 6%.

- Les importations ont enregistré 234.676 EVP pendant l'année sous étude, en comparaison avec les 262.445 EVP réalisées pendant l'année 2019. Ce qui traduit une diminution de 27.769 EVP soit 10,6%.
- Les exportations se sont chiffrés à 15.200 EVP pendant l'année 2020, en comparaison avec les 13.777 EVP réalisées pendant l'année 2019. Il y a eu donc une augmentation de 1.423 EVP soit 10,3%.
- Le trafic des exportations vide a été de 143.276 EVP en 2020, comparé aux 142.148 EVP réalisés en 2019, soit une augmentation de 1.128 EVP ou 0,8%.
- En 2020, les importations se sont chiffrés à 59,7%, les exportations à 3,9 % et le trafic vide a totalisé 36,4%, ceci en comparaison respectivement aux 62, 8%, 3,3% et 33,9% en 2019

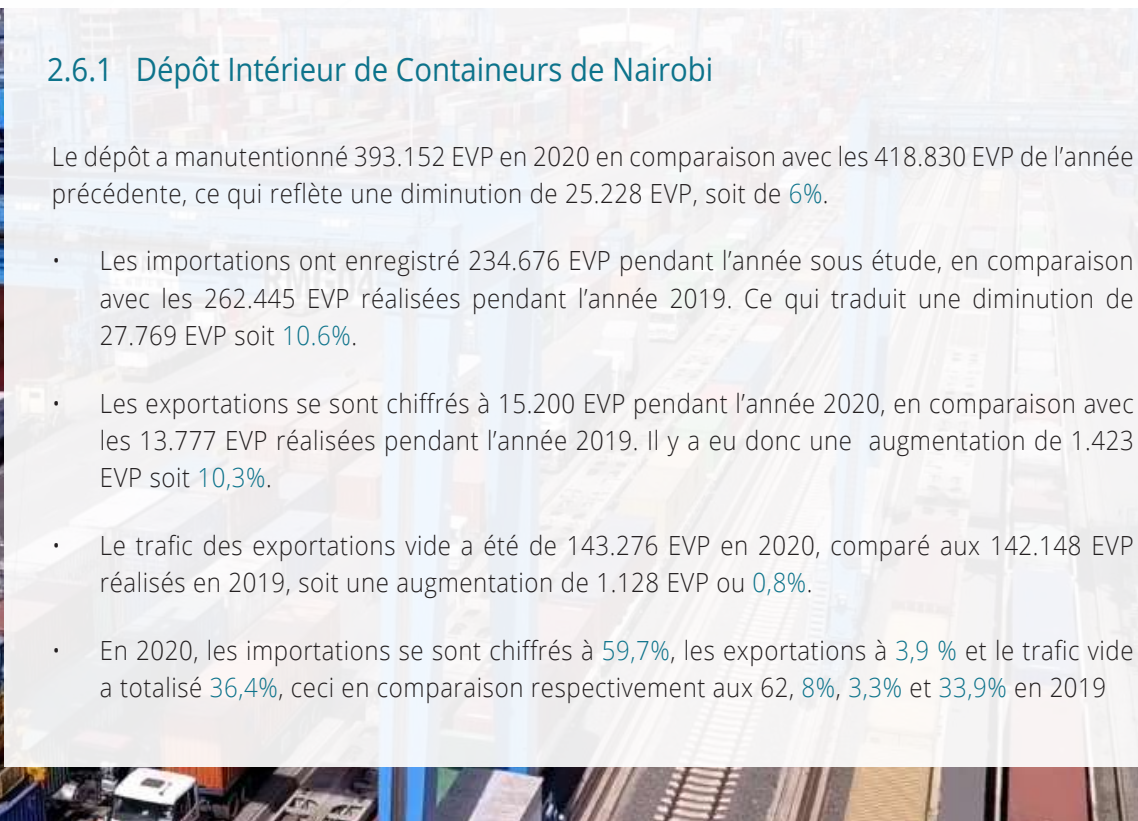


Tableau 17: Trafic au Dépôt Intérieur de Containeurs de Nairobi

MOIS	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS		EXPORT(VIDE)		TOTAL EVP	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
JAN	23,386	23,946	1,077	844	11,895	14,530	36,358	39,320
FEV	19,030	18,202	1,188	811	11,298	12,424	31,516	31,437
MAR	19,200	15,444	1,199	1,244	10,559	9,482	30,958	26,170
AVR	22,323	18,994	1,071	997	9,993	9,046	33,387	29,037
MAI	22,066	17,846	1,065	1,283	10,706	12,245	33,837	31,374
JUIN	21,315	17,862	1,104	1,188	11,654	12,398	34,073	31,448
JUI	24,236	19,922	1,367	1,504	14,214	12,628	39,817	34,054
AOÛT	23,150	21,744	1,302	1,916	12,499	12,697	36,951	36,357
SEP	21,975	20,548	1,297	1,526	13,285	12,476	36,557	34,550
OCT	22,294	20,506	1,094	1,214	12,064	11,820	35,452	33,540
NOV	22,364	20,000	1,014	1,314	12,630	10,826	36,008	32,140
DEC	21,106	19,662	999	1,359	11,361	12,704	33,466	33,725
TOTAL	262,445	234,676	13,777	15,200	142,158	143,276	418,380	393,152

Source: ICDN

2.6.2 Temps de séjour des camions au DICN

Pendant la période de janvier à décembre 2020, il a fallu une moyenne de 330 minutes pour le temps de rotation d'un camion, comparé au 300 minutes observées en 2019.

Tableau 18: Temps de rotation des camions (Minutes) analyses de Jan-Déc 2020

Année	Jan-20	Feb-20	Mar-20	Avr-20	Mai-20	Juin-20	Juil-20	Août-20	Sep-20	Oct-20	Nov-20	Dec-20
Importations	393	317	264	602	417	313	283	287	277	287	290	493
V I D E S / Exportations	379	246	193	477	500	221	270	237	264	233	251	421
Temps (Minutes) <small>moyen</small>	386	282	229	540	459	267	277	262	271	260	271	457

FSCU 888756 5



CAUTION
96
HIGH



TCNU 645422 2

CAUTION
96
HIGH



CBHU 908509 0

CAUTION
96"
HIGH
CONTAINER



Chapitre **3**

Volume et Capacité



中远集团

6 68 13 67

3.1 Introduction

Ce chapitre présente l'analyse du volume et de la capacité des débits de cargaisons manutentionnées au Port de Mombasa et le long du Corridor Nord à travers le transport intermodal de surface. La section examine les indicateurs suivants :

- i. Débits des cargaisons par le Port de Mombasa
- ii. Volume de transit par le Port de Mombasa
- iii. Trafic des conteneurs par le port de Mombasa en EVP
- iv. Volume de marchandises transportées par voie ferrée
- v. Volume de produits par oléoducs
- vi. Performance des Dépôts Intérieurs de Conteneurs

3.2 Débit de cargaisons au port de Mombasa

Le débit de marchandises mesure le volume total des cargaisons déchargées et chargées au port. Il inclut : les marchandises diverses, le liquide en vrac, les produits solides en vrac, les marchandises conteneurisées et le transbordement.

Tel que le montre le **tableau 14** ci-après, le débit de marchandises a progressivement augmenté annuellement, passant de **27 millions** de tonnes en 2016 à **34 millions** de tonne en 2020. Cette croissance est attribuée à une tendance d'augmentation des cargaisons en conteneurs et du débit du fret liquide. La Charte de la Communauté du Port de Mombasa et du Corridor Nord vise à atteindre un débit total des marchandises de **35,90 millions** de tonnes d'ici décembre 2020. Un total de **34,13 millions** de tonnes a été manutentionné en 2020, ce qui signifie que **1,8 millions** de tonnes manquent pour atteindre la l'objectif ciblé de **35,90 millions** de tonnes. Il est important de noter que la pandémie et les mesures de contrôle ont ralenti l'activité domestique et interrompu le commerce mondial. Si l'on compare avec 2019, le Port de Mombasa a connu un déclin marginal du débit de cargaison de **0,9%** en 2020.

Cette diminution est principalement attribuée aux interruptions de la chaîne d'approvisionnement à cause

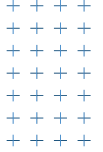
des confinements mondiaux imposées en raison de la pandémie du Covid-19. Il y a eu des interruptions dans les chaînes de valeur de l'approvisionnement et les configurations de commerce, ce qui a réduit l'activité, en particulier dans les secteurs de la manufacture et du transport parmi tant d'autres. L'importation de produits pétroliers raffinés des marchandises de la Chine a été énormément affectée, ce qui a entraîné un déclin marginal général dans le débit de fret au port. Par ailleurs, les compagnies maritimes ont été obligées d'ajuster leurs opérations pour répondre à la demande réduite à travers le globe menant ainsi à un déclin du transbordement et en conséquence aux cargaisons conteneurisées.

Une analyse plus approfondie montre que les importations ont la part du lion du total des marchandises, s'élevant à **80 pour cent**, ce qui se traduit par une balance commerciale déficitaire. Cela indique que les pays utilisant le Port de Mombasa sont des importateurs nets. Les statistiques montrent que les produits pétroliers et lubrifiants, les briques vitrifiées, le blé, le fer et l'acier, l'huile de palme/végétale, les engrais, le charbon, le riz et le sucre figurent parmi les principales marchandises importées à travers le port de Mombasa avec l'Asie en tant que partenaire importateur majeur. Les exportations ont un effet néfaste sur les gains en raison de la faible demande de ces marchés.

Tableau 19: Débit de marchandises annuel au port de Mombasa en '000' en TM

Type of Cargo	2016	2017	2018	2019	2020
Importations	23,116	25,604	25,475	27,558	27,803
Exportations	3,659	3,794	4,125	4,277	4,187
Transbordement	589	874	1,247	2,495	2,031
Restows	-	73	76	110	109
Debit '000' MT	27,364	30,345	30,923	34,440	34,130
Change Annuel %	2.4	10.9	1.9	11.4	-0.9

Source : Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2016- 2020



3.3 Volume de Transit au port of Mombasa

Le volume du transit est la quantité de marchandises qui est déchargée et destinée aux pays en dehors du port de chargement ou de déchargement. Dans le cadre de ce rapport, le port concerné est Mombasa. La méthodologie appliquée pour la détermination du volume de transit est la somme de l'ensemble des poids des marchandises en tonnes métriques, manipulée au port de Mombasa par pays de destination.

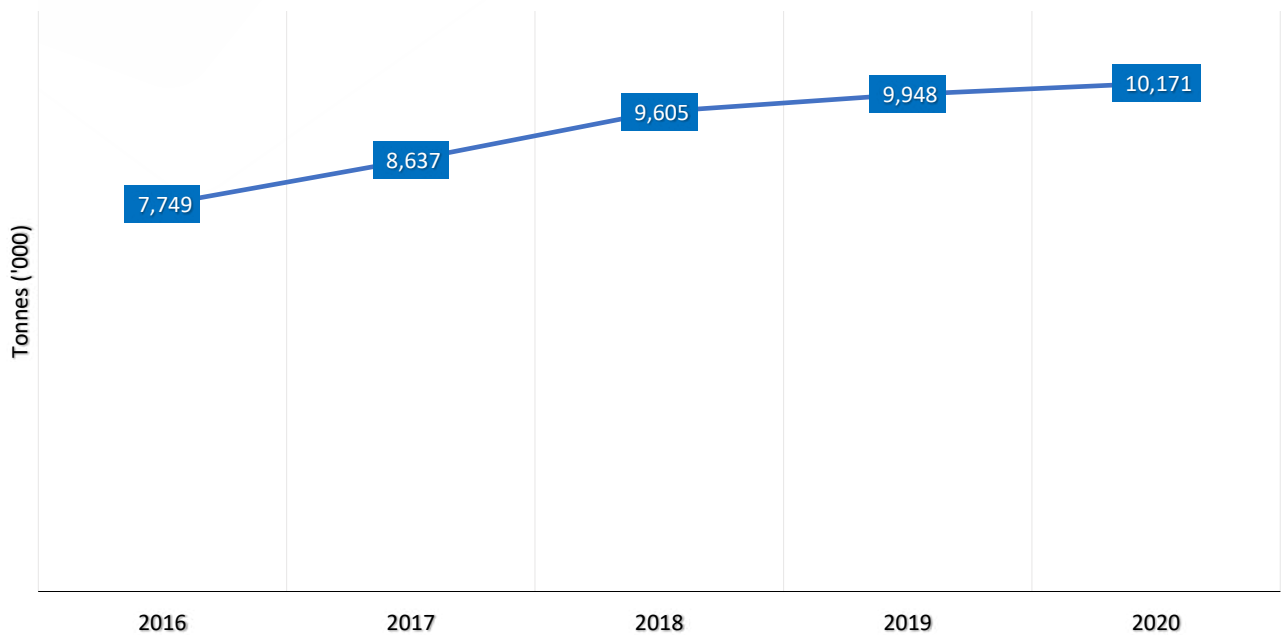
Il ressort de la **Figure 5** que la part des marchandises de transit au port de Mombasa a augmenté annuellement. Comme mentionné ci-dessus, les pays qui utilisent le Port de Mombasa sont des importateurs nets. Les déséquilibres commerciaux constituent une raison majeure de la rapide croissance du nombre de conteneurs vides à travers le monde. En se basant sur les données ci-dessus, les exportations représentent une part minime du débit de marchandises, soit moins de **20 pour cent**, alors que les importations occupent la majorité de la part du débit des marchandises de transit,

qui est légèrement supérieure à **80 pour cent** pendant la même période.

Les pays de transit comprennent l'Ouganda, le Soudan du Sud, la RDC, la Tanzanie, le Rwanda, le Burundi, la Somalie et l'Éthiopie. L'analyse révèle que l'Ouganda



Figure 5: Volume de Transit par port de Mombasa en ('000) MT



Source : Autorité des Port du Kenya (KPA), 2016- 2020

occupe la plus grande part du trafic de transit par le port de Mombasa, s'élevant à approximativement 76% du trafic du transit, le Soudan du Sud a 10% et la RDC occupe environ 7%, comme le montre le **tableau 20** ci-dessous.

En 2020, le volume total des cargaisons de transit a augmenté de 2% pour atteindre 10 171 millions de tonnes, en comparaison aux 9 947 millions de tonnes réalisés en 2019. Le trafic du transit pour le Rwanda,

Mombasa. La campagne menée la mi-décembre 2019 a aussi fait la promotion de l'utilisation du SGR pour le transport des cargaisons de Mombasa à l'ICD Naivasha. Cette campagne a été conjointement menée par le secrétariat du Corridor Nord et les Parties prenantes du secteur public et privé des Etats Membres du Corridor Nord du Burundi, la République Démocratique du Congo, le Kenya et le Rwanda.

Tableau 20: Part du Marché de Transit à travers le Port de Mombasa ('000'TM)

Part du Marché du Transit ('000'TT)						Variation de 2019 à 2020	
	2016	2017	2018	2019	2020	Volume	% de variation
Ouganda	6,347	7,113	7,889	8,133	7,698	-435	▼ 5%
Soudan du Sud	598	674	734	770	1056	286	▲ 37%
R.D. Congo	377	360	471	547	732	185	▲ 34%
Rwanda	194	180	231	231	427	196	▲ 85%
Tanzanie	183	272	248	255	253	-2	▼ 1%
Burundi	36	22	22	2	1	-1	▼ 50%
Autres	15	17	9	9	4	-5	▼ 56%
Total	7,750	8,638	9,604	9,947	10,171	224	▲ 2%

Source : Autorité des Port du Kenya (KPA), 2016- 2020

le Soudan du Sud et la RDC a enregistré une énorme croissance respectivement de 85%, 37% et 34%, alors que l'Ouganda a enregistré un diminution de 5% et le Burundi de 1%.

L'augmentation des cargaisons de transit en 2020 pourrait être attribuée en partie aux raisons suivantes :

a) Une intense campagne de sensibilisation de multiple agences en vue de promouvoir l'utilisation des nouveaux itinéraires plus courts pour le transit, du Burundi, la RD et le Rwanda jusqu'au port de

b) Une Communauté d'Affaires du Rwanda et les parties prenantes issues des agences multiple ont concerté des efforts pour améliorer l'efficience du port de Mombasa et des nœuds de transit du Corridor Nord dans l'objectif de compléter les interactions quotidiennes de l'Autorité des Ports du Kenya avec la communauté d'affaire du rwandaise à travers l'Office de Liaison de Kigali de l'APK depuis 2013. La communauté d'affaires obtient un soutien personnalisé, en temps opportun et immédiat pour les services et requêtes au Rwanda sans nécessairement se déplacer jusqu'à Mombasa, réduisant ainsi le coût et le temps des affaires.



c) L'impact du transport des marchandises par SGR de Mombasa à Naivasha et la croissance économique avant survenue de la pandémie du COVID-19 a aussi encouragé la communauté des affaires du Rwanda

de s'engager envers l'utilisation accrue du Port de Mombasa, ce qui s'est traduit par une augmentation de cargaisons de transit en 2020, si l'on compare avec les années précédentes.

3.4 Taux de Conteneurisation

La conteneurisation des marchandises renforce la normalisation pour une expédition et une manutention efficaces 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 Equivalents 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, ce qui a exercé une forte pression sur la demande de fret conteneurisé au niveau international.



Le **tableau 21** présente les dix premiers ports africains ayant le débit de conteneurs au Port le plus élevé en 2019. Selon les statistiques de la CNUCED, en 2019, un total de **811 millions** d'EVP a été enregistré comme débit annuel au port de conteneurs dans le monde, dont seulement **4%** attribué aux ports africains. Tel que présenté dans le tableau, le trafic de conteneurs a diminué dans certains ports, notamment en Egypte, en Afrique du Sud, au Nigeria et en Côte d'Ivoire.

Dans l'analyse de la tendance du débit de conteneurs, le débit de conteneurs du Kenya a augmenté de manière significative, de **1,1 million** d'EVP en 2016 à **1,42 million** d'EVP en 2019 maintenant une croissance annuelle régulière de **37 pour cent** tout au long de la période

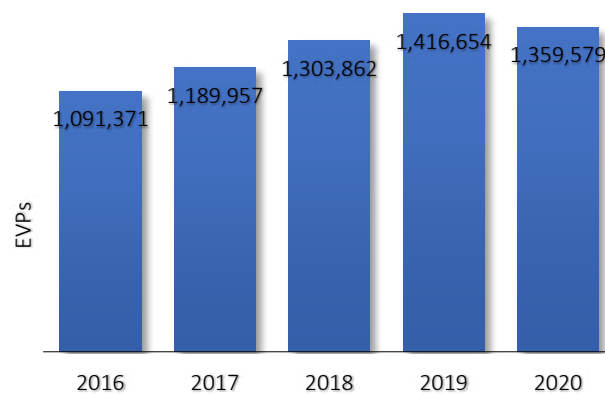
Tableau 21: Débit annuel des conteneurs au port en 2018 pour les ports d'Afrique

Débit annuel des conteneurs au port	2018	2019
Egypte	6,369,600	6,306,866
Maroc	4,711,200	6,040,400
Afrique du Sud	4,892,400	4,769,700
Togo	1,395,700	1,503,169
Nigeria	1,560,000	1,484,000
Kenya	1,328,100	1,425,000
Ghana	1,063,000	1,100,205
Algérie	1,032,000	1,080,000
Djibouti	859,000	932,000
Côte d'Ivoire	919,000	913,300

Source : Centre de données CNUCED <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> consulté en mars 2021

de quatre ans. Cependant, le débit de conteneurs a diminué en 2020 de 4 pour cent. Cette baisse a été principalement attribuée aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement en raison des confinements généraux imposés en raison de la pandémie de Covid-19 qui faisait rage.

Figure 6: Total du trafic annuel des conteneurs (EVP)

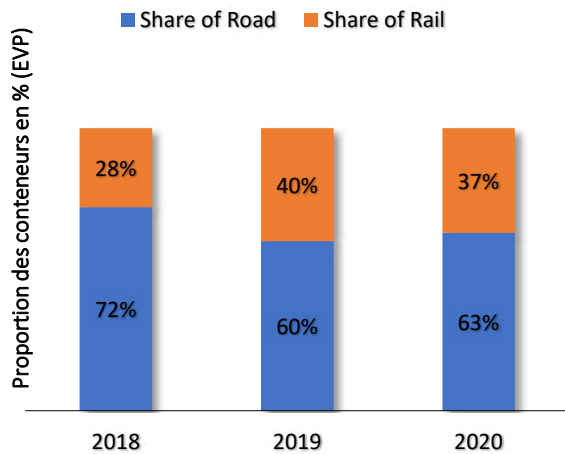


Source : Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2016- 2020

3.5 Débit ferroviaire

Le total du transport par voie ferroviaire a connu une augmentation considérable, enregistrant une part de 20 % du débit total depuis le lancement des services de fret par SGR en janvier 2018. Le secteur ferroviaire évacue actuellement 21% des marchandises conteneurisées sur base du débit au port, le SGR transporte environ 19,12% des marchandises conteneurisées. La Charte communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord a pour objectif d'atteindre un taux d'évacuation des marchandises par la voie ferroviaire de 40 % d'ici 2022.

Figure 7: Parts du transport de marchandises conteneurisées par voie ferroviaire et par route



Source : Données de KPA de 2018 à 2020

Le volume total transporté en tonnage (net) par Chemin de fer à Ecartement Métrique (MGR) pour 2020 a atteint 623.916 tonnes nettes, comme le montre le **tableau 22** ci-dessous. Kilindini et Mombasa ont représenté la plus grande part. Les marchandises transportées par voies ferroviaires comprennent le blé, l'huile végétale, l'acier, le mazout, la soude en vrac, le diesel, les engrais, les lubrifiants, l'essence, les pneus en caoutchouc et le sel, entre autres.



Tableau 22: Volume de marchandises transportées par voie ferroviaire à écartement métrique d'avril à Septembre 2020.

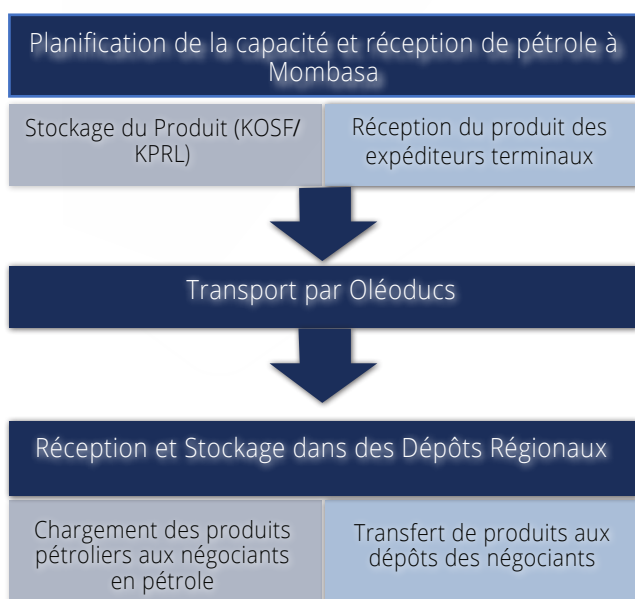
Origin	Net Tonnes
Jinja	474
Embakasi	605
Makadara	841
Namanve	1,519
Athi River	1,838
Mukono	3,649
Malaba	4,460
Changamwe	4,778
Kampala	9,693
Eldoret	11,700
Kisumu	25,596
Thika	25,818
Konza	96,503
Mombasa	97,060
Kilindini	339,382
Grand Total	623,916

Source : Compagnie de Chemin de Fer du Kenya (KRC) 2020

3.6 Débit des oléoducs

Le monde dépend des produits pétroliers pour la fourniture d'énergie destinée à diverses applications domestiques et industrielles dans plusieurs secteurs. Les principaux produits transportés par oléoduc sont le gazole automobile (GA), l'essence pour moteur (EM), le kérosène d'éclairage (KE), le kérosène à double usage (KDU) et le SLOP – la pente désigne les boues pétrolières provenant des raffineries, des terminaux de réservoirs, des oléoducs et des usines pétrochimiques. Les marchandises liquides transportées en vrac sont essentiellement du pétrole brut ou des produits de distillation du pétrole, ou des gaz liquides transportés à très basse température (-160° pour le gaz naturel et -80° pour le gaz de pétrole liquéfié). Le schéma ci-

Figure 8: Processus suivi pour le transport par oléoduc à partir de Mombasa.



Source: KPC 2020

dessous illustre le processus entrepris pour le transport par oléoducs depuis Mombasa.

En 2020, les oléoducs du Kenya ont transporté un total de 3.277.959 m3 de produits pétroliers destinés à diverses destinations. Le **tableau 17** montre les volumes des différents produits pétroliers vers les divers pays de destination. L'Ouganda a exporté la plus grande quantité de produits pétroliers avec 1.739.804

Tableau 23: Volumes totaux en m3 par produit, par départ et par destination 2020

ECONOMIE	TOTAL DES EXPORTATIONS (NET EN M3)
Tanzanie	33
Burundi	66
République Centrafricaine	219
Rwanda	11,940
Soudan	354,875
RDC	246,059
Kenya	924,964
Ouganda	1,739,804
Total	3,277,959

Source: KPC 2020

m3, suivi par le Kenya avec 924.964 m3. La République centrafricaine, le Burundi et la Tanzanie ont reçu les plus faibles volumes de produits pétroliers au cours de cette période.

La capacité totale de stockage des oléoducs est de 645.637.000 litres répartis entre les dépôts situés à Mombasa, au Station de stockage de Pétrole de Kipevu et à l'aéroport International Moi; les dépôts situés à Nairobi, à l'aéroport JKIA et au Terminal de Nairobi, les dépôts situés à Nakuru, Eldoret, Kisumu et Konza.





Chapitre 4

Efficacité et Productivité



4.1 Introduction

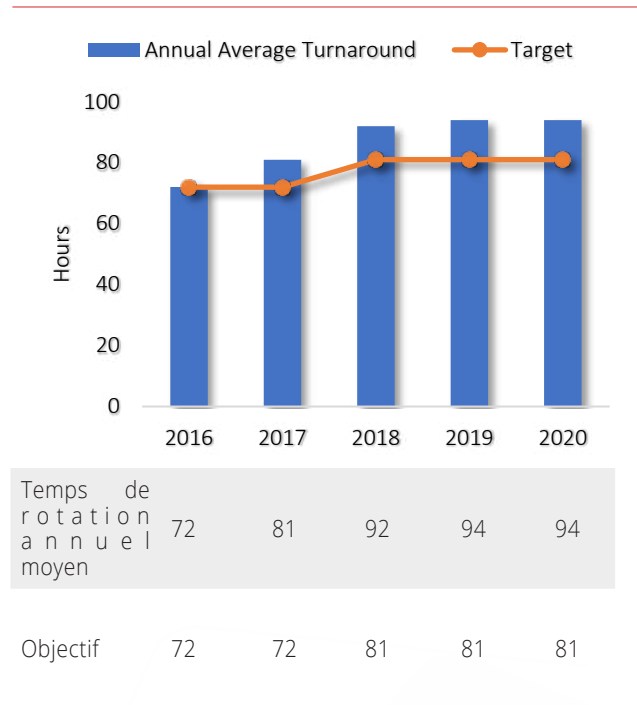
L'analyse de l'efficacité et de la productivité sur le Corridor Nord de transports prend en compte divers facteurs qui affectent la maximisation des résultats en utilisant le moins possible d'intrants, de coûts et de temps. Certains de ces indicateurs comprennent : le temps du séjour d'un navire au port, le processus, la durée et les procédures d'évacuation des cargaisons. 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. Ce chapitre présente une analyse approfondie des indicateurs d'efficacité et de productivité du port de Mombasa et du Corridor Nord en général.

4.2 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 importants, le temps de service des navires 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** pour la rotation des navires d'ici décembre 2020, de **75 heures** d'ici décembre 2022 et de **67 heures** d'ici décembre 2024. Au niveau mondial, l'objectif ultime est d'atteindre le temps de référence mondial de **24 heures** (1 jour) pour la rotation des navires. La **Figure 9** présente une performance annuelle sur cinq ans pour la rotation des navires au Port de Mombasa depuis 2016 jusqu'en 2020. Le nombre de navires ayant fait escale au Port de Mombasa a légèrement diminué, passant de 530 en 2019 à 526 en 2020. Des navires de plus grande taille ont accosté au Port maritime de Mombasa. Les statistiques indiquent que **25%** des navires ont enregistré un temps de rotation moyen de **53 heures** en 2020 ; cumulativement, **50 %** des navires ont enregistré un temps de rotation moyen de **80 heures** (voir annexe

Figure 9: Temps moyen de rotation des navires au port de Mombasa en heures de 2016 à 2020



Source : Données de KPA de 2016-2020

tableau 1v). En outre, les données montrent une performance constante pour le temps de rotation des navires au cours des trois dernières années. Le temps de rotation moyen n'atteint pas l'objectif de **81 heures**. Cela pourrait être en partie attribué aux retards rencontrés par les transporteurs pour respecter les protocoles sanitaires liés au COVID-19.



[Photo: KPA]]



[Photo: KPA]

4.3 Temps d'attente des navires avant l'accostage au Port de Mombasa

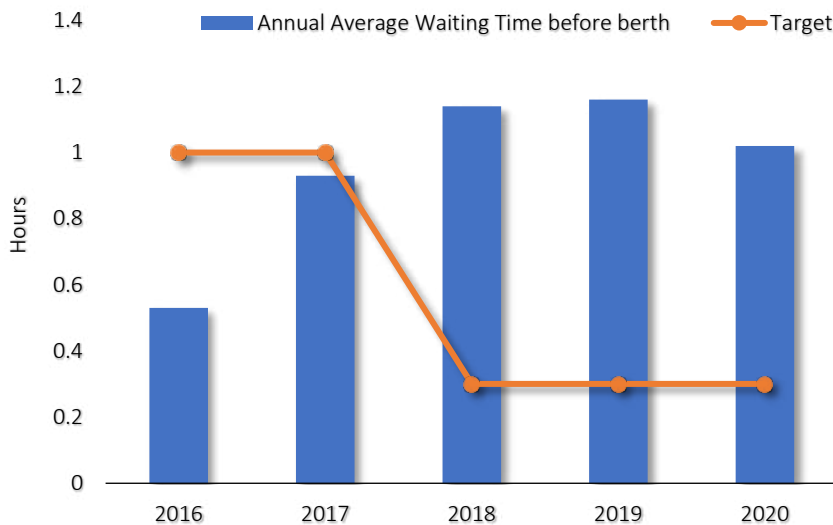
Le temps d'attente avant accostage est la moyenne de la différence de temps en heures entre le moment où le navire entre dans la zone portuaire et le moment de l'accostage.

Cet indicateur fait partie du temps de rotation des navires ou des bateaux. La Charte communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord a établi un objectif de **0,3 jour** d'ici décembre 2020. La **Figure 10** montre le temps d'attente moyen des navires au Port maritime de Mombasa depuis 2016. La performance pour cet objectif au cours des trois dernières années n'a pas atteint l'objectif fixé de **0,3 jour**. Cette mauvaise performance pourrait être en partie attribuée aux retards rencontrés par les acteurs portuaires pour répondre aux protocoles sanitaires du COVID-19. Au cours de l'an 2020, environ cinquante pour cent des navires ont passé un temps cumulé ne dépassant pas **0,4 jour**. Une légère reprise de l'économie chinoise et mondiale à la fin de l'année a entraîné une augmentation du trafic maritime, ce qui s'est traduit par des files d'attente et des temps

d'attente médiocres pour les navires. L'insuffisance de la main d'œuvre disponible et les longues procédures de dédouanement des navires mises en place, avant de commencement du travail, pour endiguer la propagation du virus de Covid 19 ont entraîné une diminution du temps de rotation des navires.

Toutefois, il convient de noter que l'Autorité des Ports du Kenya a entrepris d'énormes initiatives au port de Mombasa au fil des ans, notamment la mise en œuvre d'un Guichet fixe d'accostage pour permettre aux compagnies maritimes de planifier leur temps, l'amélioration de la productivité des grues et une capacité de terminal suffisantes. Par ailleurs, les investissements dans les équipements à terre et en mer ont augmenté, notamment l'acquisition de remorqueurs et de bateaux-pilotes modernes qui ont stimulé les opérations d'accostage.

Figure 10: Temps d'attente médian des navires avant l'accostage au port de Mombasa en heures



Temps d'attente moyen annuel avant l'accostage	0.53	0.93	1.14	1.16	1.02
Objectif	1	1	0.3	0.3	0.3

Source : Données de KPA de 2016 à 2020



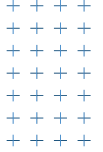
4.4 Temps de séjour des marchandises conteneurisées au port de Mombasa

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 du port après l'obtention de tous les permis et autorisations.

La portée de ce rapport est basée sur le temps de séjour du fret conteneurisé pour les conteneurs d'importation. La méthodologie appliquée pour l'analyse du temps de séjour consiste à considérer le fret arrivé au cours d'un mois civil (c'est-à-dire en fonction de la date d'entrée dans le pays). Aux fins de l'analyse, les cas aberrants d'envois dont le dédouanement a été retardé de plus de 21 jours en raison de problèmes de non-conformité ou d'affaires judiciaires, entre autres, sont exclus. Le rapport utilise la "date de sortie" pour regrouper les

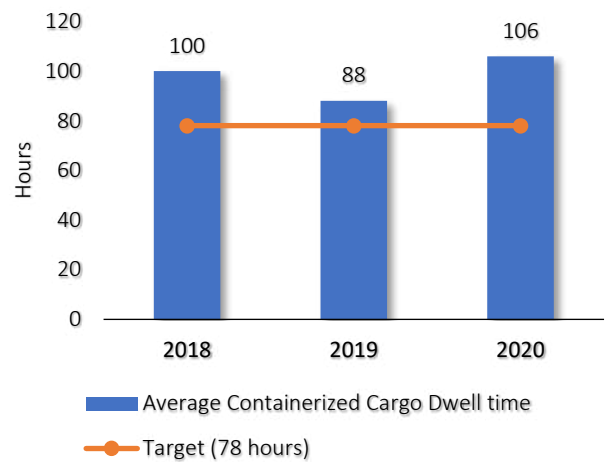
données sur une base mensuelle, le dernier jour du mois étant la date limite (à minuit) ; une période de grâce de 21 jours est appliqué pour filtrer les cas aberrants.

La **Figure 11** présente une analyse comparative du temps de séjour moyen des marchandises conteneurisées importées au Port de Mombasa de 2018 à 2020. Le temps de séjour moyen s'est considérablement amélioré, passant de 100 heures en 2018 à 88 heures en 2019. Ce temps s'est dégradé à 106 heures en 2020, ce qui pourrait être lié à l'allongement du temps de rotation des navires au cours de la même année. La performance de cet indicateur n'a pas atteint l'objectif de 78 heures fixé par la Charte. Cette mauvaise performance pourrait être attribuée à l'allongement du temps nécessaire à



la finalisation des formalités de dédouanement des marchandises et au temps de stockage temporaire. KPA a augmenté la période de stockage gratuit depuis le 18 mai 2020, conformément aux efforts continus et délibérés visant à protéger les clients des effets du COVID-19 qui a eu un impact sur l'ensemble de la chaîne logistique du transport. Les mesures rigoureuses mises en place pour protéger la population, telles que le couvre-feu et la distanciation sociale, ainsi que le nombre croissant d'infections ont eu un impact direct sur la disponibilité de la main-d'œuvre au port. De même, les difficultés de dédouanement des marchandises en transit, en raison des changements institués par les pays de transit à la suite de la pandémie, ont affecté la fluidité des sorties de marchandises du port. Les équipements manquaient parfois d'opérateurs, ce qui entraînait des retards dans le transfert des conteneurs et donc une augmentation du temps de séjour au port.

Figure 11: Moyenne annuelle du temps de séjour des importations conteneurisées en heures



Source: KPA data 2018 to 2020

Tableau 24: Moyenne annuelle du temps de séjour des importations conteneurisées en heures

Temps d'attente moyen des marchandises conteneurisées	2018	2019	2020
0-4 jours	60.3%	61.9%	59.4%
4-10 jours	27.4%	28.1%	25.3%
10-20 jours	9.4%	9.7%	12.0%
Plus de 20 jours	2.9%	0.3%	3.3%

Source : Données de KPA de 2018 à 2020

La majorité des conteneurs (plus de 60%) ont été évacués en 4 jours. Au total, 80 pour cent des conteneurs ont enregistré un temps de séjour de 4 à 10 jours avant de quitter les enceintes du ports après l'obtention de tous les permis et autorisations. Cette tendance à la baisse est attribuable à l'amélioration des procédures de dédouanement des marchandises, à l'augmentation des tarifs de stockage et à l'amélioration des transports

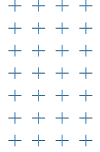
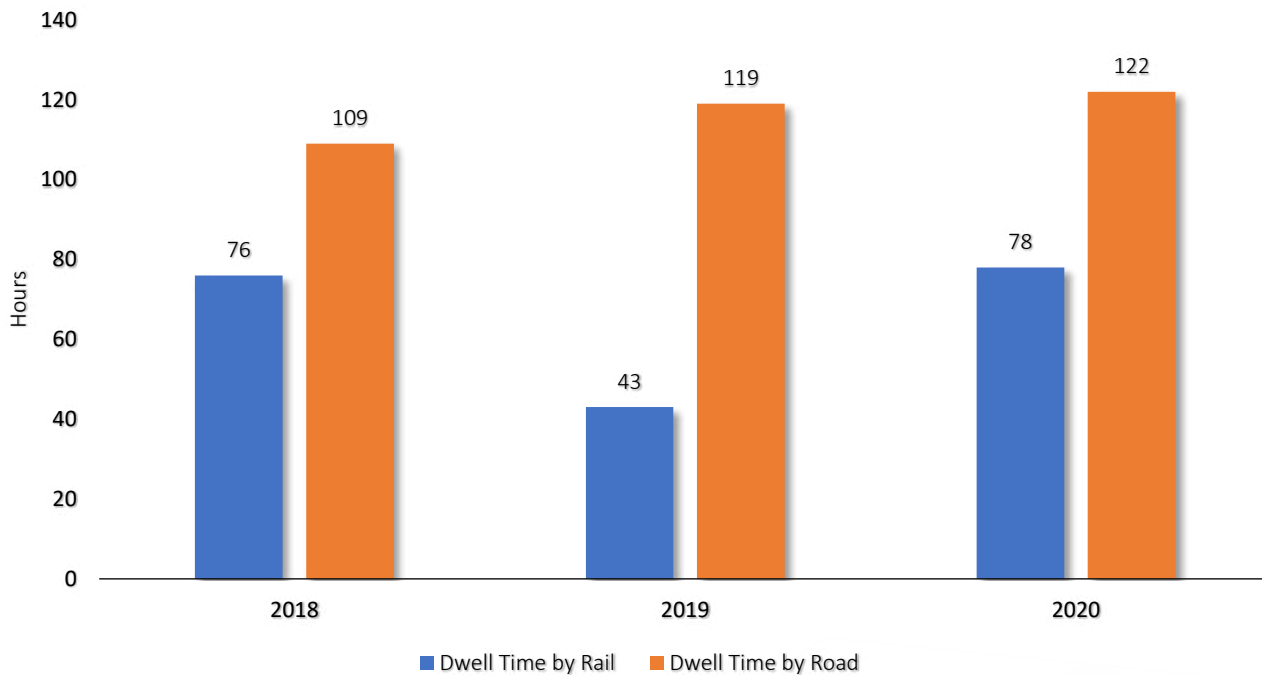


Figure 12: Temps de séjour pour le fret ferroviaire et le fret routier



Source: Données de KPA de 2018 à 2020

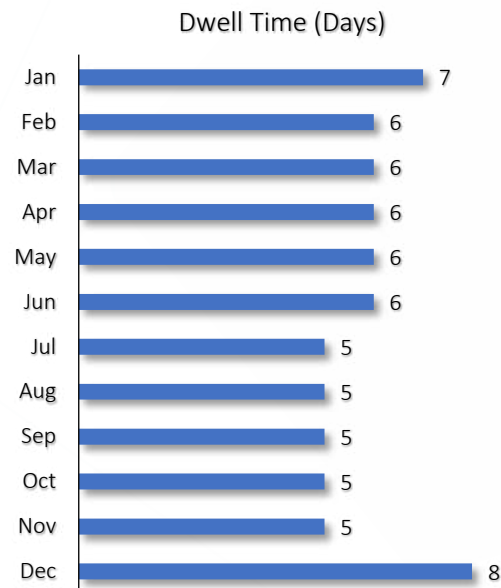
terrestres, qui ont permis aux marchandises de circuler plus facilement dans le port et en dehors de ce dernier.

Une analyse approfondie du temps de séjour des marchandises conteneurisées par mode d'évacuation des marchandises est présentée dans la **Figure 12** ci-dessous. Les résultats montrent que le temps de séjour des conteneurs évacués par voies ferroviaires était plus rapide que celui des conteneurs évacués par la route.

La pénurie des Systèmes Electroniques Régionaux de Surveillance des Cargaisons (RECTS) apposés sur les conteneurs en transit a eu un impact sur le temps de séjour des conteneurs au port et au Dépôt Intérieur des Conteneurs de Nairobi (ICND).

- Les autorités fiscales, l'Autorité de Ports et les compagnies maritimes doivent travailler à la mise en place d'un dédouanement avant l'arrivée des navires afin de réduire les temps de dédouanement des marchandises.
- Les Parties prenantes devraient envisager le paiement à l'avance des frais portuaires pour les importations et les exportations afin d'assurer le

Figure 13: Temps d'attente à l'ICD en jours



Source : Données de KPA de 2020

succès du traitement avant l'arrivée, ce qui, en fin de compte, contribuera à réduire le temps de séjour des cargaisons.

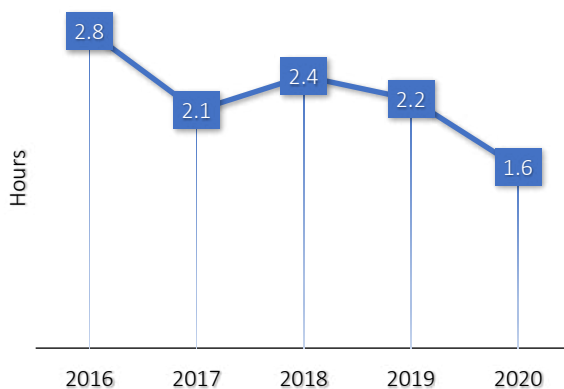
4.5 Temps de dédouanement au Centre de Traitement des Documents (DPC)

Il s'agit du temps pris par la douane pour enregistrer une déclaration présentée par un agent de dédouanement. Ce temps est proportionnel au temps total de séjour dans le port.

La Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord a établi une base de référence de **2,3 heures** en décembre 2018 comme temps moyen pour l'objectif du temps au DPC et vise à ce que cet objectif soit en temps réel/instantané d'ici décembre 2020.

La performance de cet objectif pour la période de cinq ans se terminant en 2020 est illustrée dans la **Figure 14** ci-dessous. D'après l'analyse, le temps au DPC s'est amélioré au fil des ans. Les déclarations déposées et autorisées se sont améliorées, passant de **2,4 heures** en 2018 à **2,2 heures** en 2019, ensuite à **1,6 heure** en 2020. Le retard dans la mise en œuvre complète du système de iCMS a toutefois retardé la réalisation de l'autorisation instantanée des déclarations sur base d'une automatisation du profilage des risques.

Figure 14: Temps moyen pris au Centre de Traitement des Documents



Source : Données de KPA de 2016 à 2020

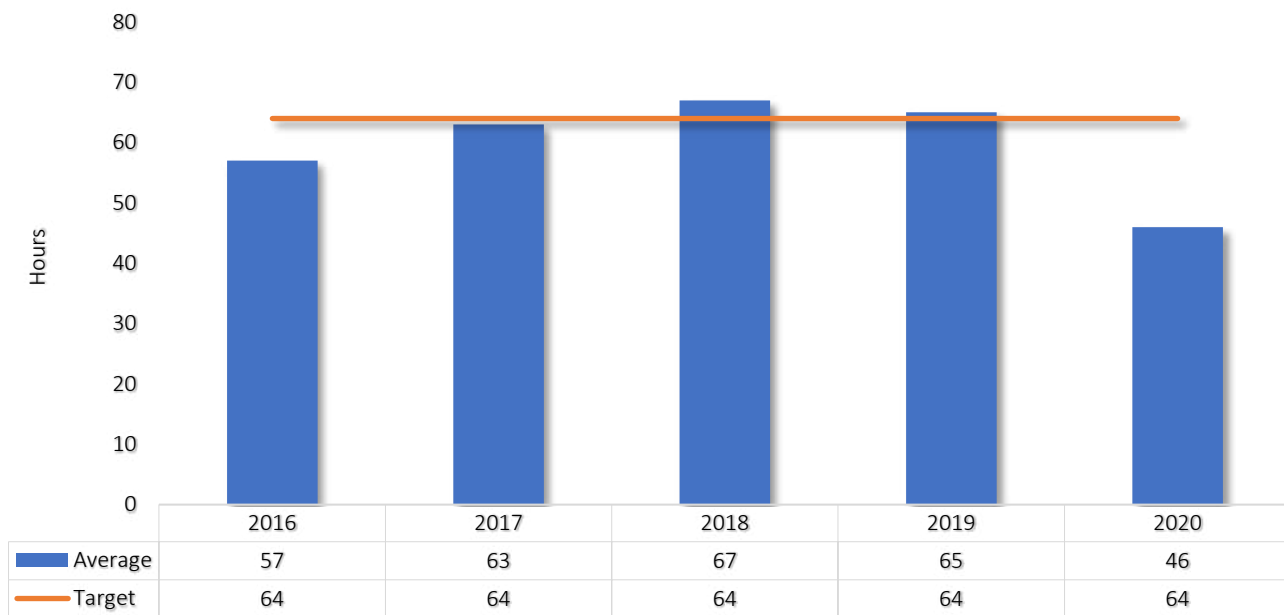
4.6 Temps de dédouanement du Centre à Guichet Unique au port de Mombasa

Le temps de dédouanement au 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 visait à atteindre **64 heures** comme temps moyen de dédouanement au centre à guichet unique d'ici décembre 2020.

La **Figure 14** montre la performance annuelle du temps de dédouanement du guichet unique au port de Mombasa depuis l'année 2016 jusqu'en 2020. Les performances des deux dernières années ont enregistré des résultats positifs dans le cadre de l'objectif fixé de **64 heures**. Certains des engagements visant à améliorer les performances pour cet objectif comprennent la vérification et l'inspection conjointes et la garantie d'opérations pendant **24 heures** sur 24. Il est toutefois nécessaire de concilier la durée de performance clé de **5 jours** pour l'inspection locale dans le cadre de l'accord de niveau de service du Bureau National de Normalisation du Kenya et de l'Autorité des Recettes du Kenya, qui prévoit **36 heures** pour la mainlevée des marchandises.



Figure 14: Temps de dédouanement au Centre de guichet unique au Port de Mombasa

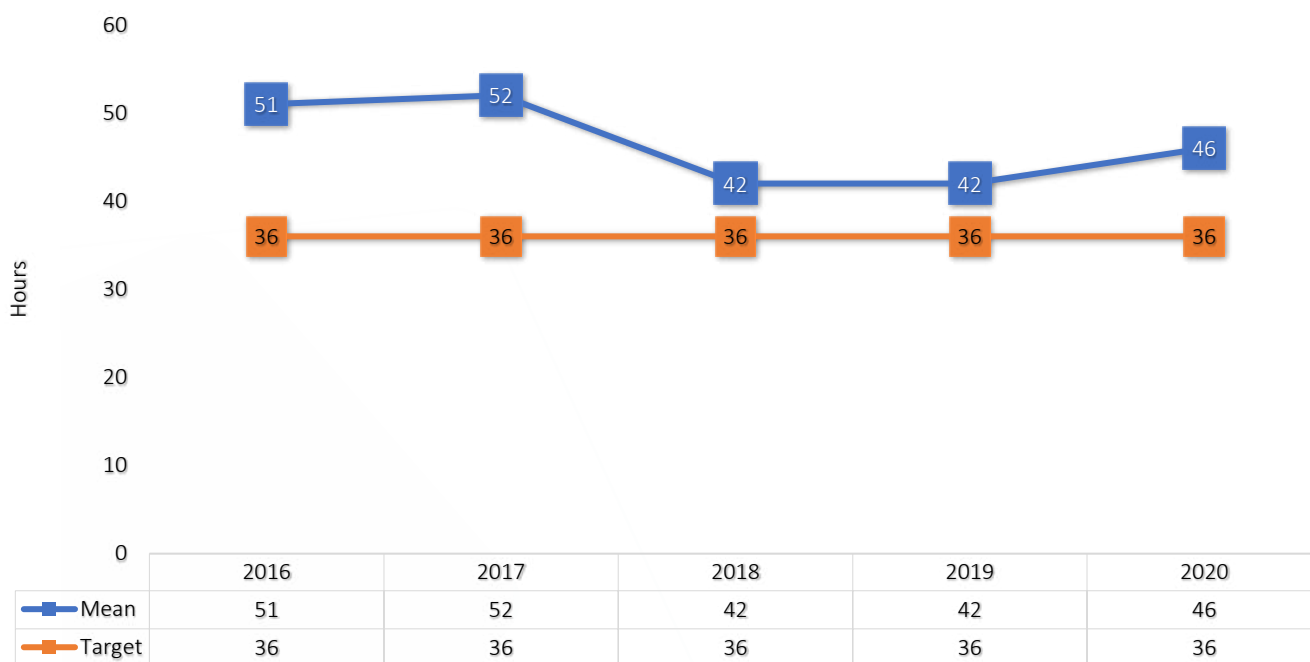
Source: KRA 2016 to 2020 data

4.7 Retard après le dédouanement au port de Mombasa

Le retard après le dédouanement fait référence au temps pris pour évacuer la cargaison du port après qu'elle ait été officiellement autorisée par les douanes.

Les résultats présentés dans la **Figure 16** montrent le temps pris après que les douanes aient délivré au transporteur un ordre de mainlevée pour la sortie effective du port pour les années 2016 à 2020. Les performances se sont améliorées au fil des ans, passant de **51 heures** en 2016 à **42 heures** en 2019. Toutefois, en 2020, les performances se sont légèrement détériorées, passant à **46 heures**, alors que l'objectif fixé était de **36 heures**, en raison des retards rencontrés par les transporteurs pour respecter les protocoles sanitaires du COVID-19. Le temps pris après la mainlevée douanière a une incidence importante sur le temps de séjour au port. Parmi les engagements visant à améliorer les performances pour cet objectif figurent l'automatisation des procédures de dédouanement

et la garantie d'un fonctionnement **24 heures** sur 24, qui ont été pleinement mis en œuvre. En outre, l'infrastructure routière autour du port maritime et du Corridor en général s'est considérablement améliorée, de même que la mise en œuvre d'un réseau ferroviaire à écartement standard, ce qui a contribué à l'amélioration de cet indicateur. Parmi les engagements visant à améliorer les performances pour cet objectif figurent l'automatisation des procédures de dédouanement et la garantie d'un fonctionnement **24 heures** sur 24. Les transporteurs et le secteur privé devraient résoudre les problèmes liés à la documentation non finalisée par les agents de dédouanement et à la réception en temps voulu de la notification d'enlèvement de la cargaison, qui entraînent des retards ou l'impossibilité pour les propriétaires de cargaisons de récupérer ces dernières après le dédouanement.

Figure 16: Temps pris après la mainlevée des douanes en 2019 au port de Mombasa

Source : Données de KRA de 2016 à 2020



4.8 Temps de dédouanement et retards de l'Autorité des Recettes du Rwanda (RRA)

La Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord engage l'administration fiscale du Rwanda à faciliter le traitement rapide de la mainlevée des marchandises en transit et à réduire les temps de dédouanement des marchandises en transit. Le **tableau 25** présente le temps pris pour les procédures

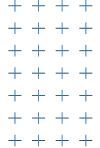
du Territoire Douanier Unique (TDU) pour l'année 2020 à partir du système SYDONIA. Les indicateurs analysés comprennent le temps de dédouanement, le temps de traitement et les retards et après dédouanement.

Le temps de dédouanement : le temps moyen en heures entre le passage /acceptation de l'entrée en douane enregistrement et délivrance de l'ordre de mainlevée des douanes.

Le temps de traitement et des retards : le temps moyen entre la déclaration d'entrée en douane/enregistrement et le paiement est fait par l'agent.

Après dédouanement : le temps moyen entre la livraison de l'ordre de mainlevée des douanes et heure de sortie.

Comme on peut le constater, le temps moyen entre l'enregistrement/l'acceptation de l'enregistrement de la déclaration en douane et l'émission de l'ordre de mainlevée était de **25 heures** en 2020, avec une médiane de **3 heures**. 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, était de **43 heures** pour la même année. Le



temps de traitement des retards a été de 29 heures au cours de l'année considérée. Dans l'ensemble, l'échange automatisé de données entre les Etats membres participant dans le cadre du TDU pour le dédouanement des marchandises reste un défi qui se traduit par des inefficacités. A ce défi s'ajoutent les exigences en matière de distance sociale et d'amélioration de l'hygiène qui ont sans aucun doute entraîné un ralentissement du trafic

aux points de collecte des marchandises, les prestataires de services de transport s'efforçant de se conformer aux nouvelles réglementations. Afin de résoudre ce problème, le rapport recommande l'adoption d'un système de transit unique pour le Corridor Nord pour le dédouanement des marchandises faisant l'objet d'un commerce international, comme l'ont recommandé les études antérieures.

Tableau 25: Mainlevée de RRA dans TDU au port de Mombasa

2020		Compte	Moyenne	25%	50%	75%
RRA autorisation	après	39 802	25	1	3	17
Mainlevé douanes	des	43 588	43	3	22	50
Retard du temps de traitement		43 511	29	2	16	27

Source : Données de l'Autorité des Recettes du Rwanda

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

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

Le **tableau 26** illustre le trafic quotidien moyen sur cinq ponts-basculés pour les camions entrants et sortants. Le pont-basculé d'Ati-River a enregistré la moyenne

annuelle la plus élevée de trafic aux ponts-basculés, tandis que les ponts-basculés de Webuye et Busia ont enregistré un faible trafic, composé principalement de marchandises en transit vers les postes frontaliers respectivement de Malaba et Busia.

La **Figure 17** illustre le trafic moyen pour les ponts-



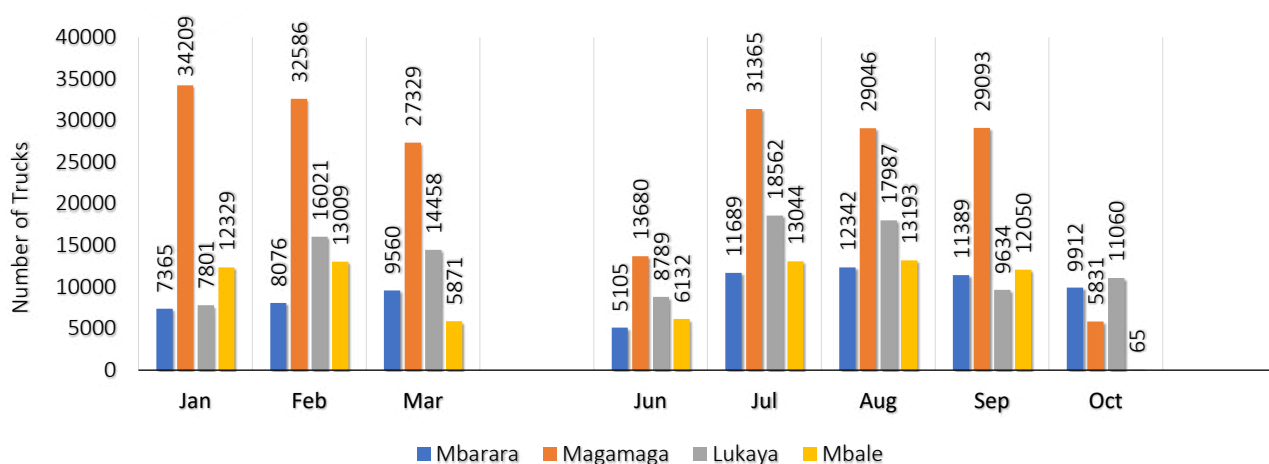
**Tableau 26:** Trafic mensuel moyen quotidien par les ponts-basculés au Kenya

Mois	Mariakani		Athi River		Gilgil		Webuye		Busia	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Janvier	2,445	2,321	9,356	7,093	4,479	5,942	2,412	1,721	535	601
Février	1,811	2,039	11,789	9,563	4,206	3,921	1,664	941	406	408
Mars	2,093	2,321	9,528	7,754		4,112	2,519	894	422	391
Avril	5,329	1,984	8,284	5,937	2,604	3,395	1,830	1,033	696	737
Mai	5,641	2,014	9,387	8,084	2,810	6,103	1,160	1,643	694	541
Juin	5,540	5,842	8,028	10,562	2,599	4,928	1,113	1,875	677	756
Juillet	2,739	3,827	10,709	9,531	4,396	7,307	1,444	1,881	611	702
Août	2,327	3,083	5,880	8,041	6,697	7,403	1,555	1,643	454	654
Septembre	2,007	2,921	3,548	7,039	6,285	6,992	1,545	1,503	646	594
Octobre	2,687	6,092	10,228	8,464	6,537	3,063	1,774	951	680	593
Novembre	2,539	4,102	10,805	8,754	6,102	3,108	1,613	1,002	576	583
Décembre	2,259	5,987	11,755	9,042	6,102	2,901	1,817	1,103	471	677

Source : Autorité des Routes Nationale du Kenya, 2019-2020

basculés ougandais le long du Corridor Nord pour la période allant de janvier à octobre 2020. L'analyse révèle que les ponts-basculés de Magamaga et Busitema ont enregistré le trafic le plus élevé, soit respectivement de 379.961 et 310.249, au cours de cette période, tandis

que le pont-basculé d'Elegu a enregistré le trafic le plus faible.

Figure 17: Trafic mensuel moyen par les ponts-basculés en Ouganda

Source : Données d'UNRA, 2020

4.10 Performance des ponts-bascules en termes de conformité le long du Corridor Nord

Cet indicateur mesure le pourcentage de camions qui sont conformes aux limites de poids brut et de la charge par essieu du véhicule avant et après la redistribution de la cargaison, comme le stipule la loi de l'EAC sur le contrôle de la charge des véhicules.

La loi de l'EAC sur le contrôle de la charge des véhicules, qui a été publiée au journal officiel en 2016, limite les poids sur les routes et prévoit des sanctions sévères à l'encontre des personnes reconnues coupables d'avoir enfreint les règles établies. Les véhicules d'un poids brut de 3,5 tonnes et plus doivent être pesés aux ponts-bascules qu'ils traversent et tout transporteur qui contourne, s'absente ou se soustrait à une station de pesage est passible de poursuites. Le poids à l'essieu des pneus super simples a été abaissé à 8,5 tonnes, au lieu de 10 tonnes. Selon la Loi de 2016 sur le contrôle de la charge des véhicules dans la Communauté de l'Afrique de l'Est, le poids brut maximal autorisé (PNBV) est de 56 tonnes sous réserve des conditions suivantes :

- Le véhicule a un maximum de sept (7) essieux ; et
- Le poids brut du véhicule doit être limité en relation avec la répartition spatiale de la charge par essieu du véhicule d'utiliser la formule du pont.

La loi permet de redistribuer la cargaison dans les limites de la tolérance avant de procéder à une nouvelle pesée pour tout véhicule dont il est établi qu'il est surchargé sur l'essieu ou le groupe d'essieux, mais qui reste dans les limites du poids brut du véhicule prescrit selon la configuration des essieux. Ces véhicules ne seront pas pénalisés. Toutefois, un véhicule dont l'essieu ou le groupe d'essieux est surchargé et qui ne peut redistribuer sa cargaison dans les limites de la tolérance permise sera pénalisé. Une marge de 5% a été accordée sur les limites légales de poids par essieu et par groupe d'essieux pour tenir compte du mouvement éventuel de la cargaison en fonction des limites légales autorisées.

Tableau 27: Loi de l'EAC sur le contrôle de la charge des véhicules pour le poids autorisé

Configuration du véhicule et de la charge par essieu	Poids max. brut du véhicule (kg)
Véhicule à 2 essieux	18,000
Véhicule à 3 essieux	26,000
Véhicule et semi-remorque avec un total de 3 essieux	28,000
Véhicule à 4 essieux	30,000
Véhicule et semi-remorque avec un total de 4 essieux	36,000
Véhicule et remorque à timon avec un total de 4	36,000
Véhicule et semi-remorque avec un total de 5 essieux	44,000
Véhicule et remorque à timon avec un total de 5 essieux	44,000
Véhicule et semi-remorque avec un total de 6 essieux	50,000
Véhicule et remorque à timon avec un total de 6 essieux	52,000

Source: KeNHA

Le tableau 28 indique les limites maximales admissibles de charge par essieu pour les Etats Membres de la Communauté de l'Afrique de l'Est selon la seconde annexe de la loi EAC VLC 2016. La tolérance de 5% de la charge maximale admissible par essieu sera autorisée sur les limites de charge par essieu. En plus, la loi limite le nombre maximal d'essieux dans tous les groupes d'essieux à 3 essieux.

Tableau 28: Limites maximales admissibles de charge par essieu

Type d'essieu	Nombre de pneus sur l'essieu	Type de pneu	Limite admissible (tonnes)
Simple	2	Conventionnel	8
Simple	4	Conventionnel	10
Tandem	8	Conventionnel	18
	4	Super simple	16
Tridem	12	Conventionnel	24
	6	Super simple	22.5
Simple relevable	4	Conventionnel	10
Simple relevable	2	Super Simple	8.5

Le **tableau 29** présente le niveau de conformité des ponts-basculés kenyans le long du

Corridor Nord pour les camions entrants et sortants pour l'année 2020. L'Autorité des Routes Nationales du Kenya (KNHA) a installé un Système de Pesage Routier Dynamique à Grande Vitesse (HSWIM) et des ponts-basculés entièrement automatisés à Mariakani,

Tableau 29: Conformité des ponts-basculés au Kenya

Mois	Mariakani	Athi River	Gilgil	Webuye	Busia
Jan	96	99	95	91	82
Fév	97	98	94	96	78
Mar	98	99	95	97	77
Avr	97	97	93	93	87
Mai	97	98	95	92	79
Juin	99	98	97	92	82
Juil	99	99	95	96	84
Août	99	98	98	97	90
Sept	96	98	98	95	89
Oct	97	98	96	96	88
Nov	99	98	96	91	90
Déc	99	98	94	97	81

Source: Données de KNHA de 2020

Athi River, Gilgil et Webuye. Dans l'analyse, les ponts-basculés ont enregistré une performance stable en termes de niveaux de conformité de plus de 95%, à l'exception du pont-basculé de Busia dont le niveau de conformité est resté stable à une moyenne de 84 % en 2020. La faible conformité du pont-basculé de Busia pourrait être attribuée à l'application de la conformité aux essieux individuels alors que les autres ponts-basculés se concentrent sur les essieux collectifs. En outre, il est possible que le pont-basculé de Busia traite les marchandises provenant de la région qui n'ont pas été pesées ailleurs. L'objectif de conformité à 100 % n'a pas encore été atteint.

En Ouganda, la limite de poids brut des véhicules est fixée à 56 tonnes. La mise en application est basée sur les limites de poids brut et de charge à l'essieu. Le **tableau 30** illustre le niveau de conformité des ponts basculés en Ouganda le long du Corridor Nord. Tous les ponts-basculés signalés ont enregistré des performances très faibles en termes de niveaux de conformité, supérieurs à 90 %. L'objectif de conformité de 100% n'a pas encore été atteint. Cependant, la conformité aux limites de la charge à l'essieu reste faible (variant entre 12 et 23 pour cent sur tous les ponts basculés).

Tableau 30: Pourcentage de conformité des véhicules au poids bruts aux ponts-basculés en Ouganda en 2020

	Mbarara	Magamaga	Lukaya	Mbale
Jan	99.7	99.7	99.7	99.4
Fév	98.8	99.7	99.6	99.2
Mar	97.0	99.8	99.7	99.0
Juin	96.6	99.5	99.6	98.8
Juil	97.4	99.6	99.7	99.2
Août	97.9	99.6	99.7	99.3
Sept	98.0	99.6	99.8	98.1
Oct	96.9	99.4	98.7	95.4

Source : UNRA, de jan à oct 2020



AK2050038

[Photo: envato.com]



Chapitre **5**

Tarifs et Coûts



5.1 Introduction

Le coût du transport de marchandises est un indicateur économique clé de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. Les coûts de transport sont la somme des divers coûts encourus pour déplacer un passager ou une unité de fret entre une origine et une destination spécifiques. Les coûts sont classés en gros comme suit :

Les coûts opérationnels : ils comprennent les dépenses engagées dans le fonctionnement quotidien d'une entreprise. Ils sont internes aux transporteurs et comprennent les coûts fixes et variables. Parmi les exemples de ces coûts, citons la main-d'œuvre, le carburant, l'entretien des véhicules, l'assurance, l'achat initial des véhicules/matériel roulant, les frais de manutention et une série de taxes et de redevances gouvernementales, notamment les accises sur le carburant et l'immatriculation des véhicules.

La valeur du temps : ce facteur représente la valeur des coûts non monétaires tels que le temps de transit et les coûts liés à la qualité du service. Quelques exemples de la valeur des facteurs de temps sont la fiabilité et la durée du voyage qui auront un impact sur la sélection de la compagnie maritime et le choix du mode de transport.

Les coûts externes : ces coûts ne sont pas directement supportés par l'exportateur et peuvent entraîner une divergence entre les coûts imposés à la société et la décision à laquelle est confronté l'exportateur. Les coûts environnementaux, de congestion et d'accident sont des exemples de coûts externes.

Ces coûts sont souvent répercutés sur les consommateurs à travers le coût total des marchandises et varient considérablement d'un pays à l'autre. Le coût total du transport peut être déduit de l'ensemble des coûts associés à la chaîne logistique.

Ce chapitre analyse certains 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 sera guidée par les données

obtenues auprès de diverses Parties prenantes, notamment les autorités portuaires, ferroviaires et d'oléoducs, les entreprises de camionnage et de transport dans les Etats Membres respectifs du Corridor Nord, ainsi que par les sources de données secondaires pertinentes sur le transport modal de surface.

5.2 Frais portuaires et maritimes - Port maritime de Mombasa

Le port de Mombasa sert de point d'échange entre le transport terrestre et maritime. La prestation des services, l'entretien et l'utilisation des installations et des services créent un flux de coûts et de bénéfices respectivement pour l'entité portuaire et les utilisateurs. Il existe trois catégories de coûts associés : les coûts d'escale au port, les coûts de manutention au terminal et les prix des concessions. Les coûts d'escale englobent tous les coûts de manutention des navires, tels que les coûts de tous les services offerts au navire, allant de l'accès au quai ou au terminal au pilotage, en passant par l'approvisionnement en eau et le soutage. Les coûts de manutention au terminal couvrent tous les services nécessaires au déplacement de la cargaison dans le port et le long de la chaîne d'approvisionnement. Ils comprennent les coûts de chargement ou de déchargement, de stockage, de dédouanement, de reconditionnement et d'expédition. Les coûts de concession de terminal, quant à eux, correspondent au coût d'acquisition d'un terminal dédié.

Les redevances portuaires désignent toutes les sommes reçues ou à recevoir, facturées ou facturables pour ou à l'égard des navires ou des cargaisons ou de tout autre service effectué ou pour les installations fournies par KPA. Cette dernière est responsable des services suivants: aides à la navigation, pilotage, remorquage, accostage/déchargement, manutention de la cargaison sur le quai, stockage, pesage, pointage des marchandises, la construction et l'entretien, entre autres. Certains des frais portuaires au port de Mombasa sont présentés ci-dessous.

Les frais de pilotage sont appliqués à tous les navires, y compris les barges et les navires de ravitaillement. Les frais par opération sont soumis à une charge minimale de 150 USD. Les frais de pilotage comprennent les mouvements de navires entrants, sortants et internes, le RORO, les mouvements de navire privé d'énergie, les mouvements de navires entrants, sortants et internes annulés ou la détention du pilote. Lorsqu'une exemption de pilotage a été accordée à un navire, un certificat d'exemption valable d'un an est délivré au capitaine du navire. Un tarif de 2.000 USD est appliqué pour la licence d'exemption de pilotage pour les mouvements de navires entrants, sortants et internes.

Services de remorquage : Services d'amarrage - Tous les navires, y compris les barges et les navires de soutage, sont tenus d'accepter les services d'un ou de plusieurs remorqueurs à la discrétion du port. Le service est réputé avoir été fourni, afin que le ou les remorqueurs soient en attente ou utilisés. Les frais par remorqueur et par opération sont les suivants, avec un minimum de 300 USD par remorqueur. Les services de remorquage comprennent l'accostage et le débarquement de navires, les mouvements internes dans un rayon de 2 miles nautiques, les mouvements RORO, les mouvements de navires morts, les mouvements entre les limites du port et un point situé au-delà de 2 miles nautiques des limites du port, les remorqueurs commandés et présents au moment du service mais non utilisés par le navire dans les 30 minutes sans qu'il y ait faute de la part de l'Autorité, le remorquage d'allèges, de grues flottantes, de pontons ou de petites embarcations de moins de 500 TB par remorqueur (si disponible). Chaque amarrage ou désamarrage d'un navire, y compris les barges, constitue une opération distincte.

Les redevances légères sont perçues sur tous les navires par escale à un taux minimum de 5,50 USD par 100 TB ou partie de ceux-ci ou en payant une redevance annuelle minimum de 150 USD. Toutefois, les navires qui résident dans un port kényan doivent payer une redevance annuelle de 600 USD payable annuellement à l'avance. Les droits portuaires sont perçus sur tous les navires, y compris les barges et les navires de soutage, par escale. Les droits d'amarrage sont perçus sur tous les navires, y compris les barges et les navires de soutage, qu'ils soient amarrés ou à double bord, par mètre et par heure ou partie d'heure. En outre, les navires désarmés sont facturés par semaine de sept (7) jours civils ou partie de celle-ci. Les droits de sûreté sont perçus sur tous les navires par escale au tarif de 3,30 USD ou au minimum au tarif de 100 USD par 100 TB ou partie de celui-ci pour les navires autres que ceux payant une redevance annuelle. Les navires qui résident dans un port kényan peuvent demander de payer une redevance annuelle.

Les droits de quai^[1] sont perçus sur toutes les marchandises, y compris les conteneurs vides, passant sur les quais, les jetées et les bouées. Les cargaisons en transbordement qui sont exclusivement manutentionnées par l'Autorité sont exemptées de cette redevance. La manutention à terre signifie la manutention, le transfert ou l'enlèvement de la cargaison vers ou depuis le quai ou la jetée et les hangars de transit, les entrepôts ou les parcs d'empilage. Les conteneurs vides destinés à être rapatriés sont exemptés du paiement des frais de manutention à terre. Le stockage est une redevance perçue sur les marchandises restant dans la zone portuaire après l'expiration de la période de franchise autorisée.

L'arrimage désigne le transfert ou le déplacement de la cargaison à l'intérieur du navire et/ou entre le navire et le quai ou le mode de transport suivant. Les frais d'arrimage sont perçus sur les cargaisons sèches générales, les cargaisons sèches en vrac et les cargaisons liquides en vrac par tonne portuaire.



[Photo: KPA]]

1 Se référer au Manuel de KPA sur les tarifs pour les détail des coûts applicables

5.3 Tarifs/Charges Ferroviaires

Les services ferroviaires au Kenya sont fournis par le Chemin de Fer à Écartement Standard (SGR) et le Chemin de Fer à Écartement Métrique (MGR). La longueur totale de la ligne SGR est de 561 Km de Mombasa à l'ICD Naivasha, répartis en 472 Km de Mombasa à Nairobi en passant par les gares intermédiaires (gares de voyageurs et de marchandises), et 89 Km de Nairobi à l'ICD Naivasha. La ligne ferroviaire à voie étroite couvre une distance de 1.083 Km de Mombasa à Malaba, 217 Km de Nakuru à Kisumu et 165 Km du réseau de banlieue à Nairobi.

Le **tableau 31** présente les tarifs standard pour le transport de marchandises par SGR à destination et en provenance de Kilindini (Port Reitz) à l'ICD Nairobi/Terminus de fret de Nairobi. Les tarifs ne comprennent pas le coût du dernier kilomètre. Les statistiques montrent que le transport de marchandises de Nairobi à Mombasa coûte **250 USD** pour un conteneur de 20 pieds, tandis qu'un conteneur de 40 pieds pesant jusqu'à 20 tonnes coûte **350 USD** et **375 USD** pour ceux pesant entre 21 et 30 tonnes.

D'autre part, le transport d'un conteneur de 20 pieds de Mombasa à Nairobi coûte **500 USD**, tandis qu'un conteneur plus grand de 40 pieds coûtera jusqu'à **700 USD**. Pour les remises sur le volume dans le sens



[Photo: ICDN]

ascendant, le maximum autorisé est de **20 %** du montant cumulé à payer sur base du tarif standard autorisé par unité et ne s'applique qu'entre Kilindini comme origine et ICD Nairobi/Terminus de fret de Nairobi comme destination.

La cargaison conventionnelle est facturé au tarif de **0,044 USD** par tonne/Km.

Pendant la pandémie du Covid-19, les chemins de fer du Kenya ont réduit les frais de transport des cargaisons de **510 USD** à **480 USD** pour un conteneur de 20 pieds et de **725 USD** 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 attirer les importateurs de marchandises ainsi qu'à rendre le port sec de Naivasha économiquement viable. Le **tableau 32** ci-dessous résume les tarifs de relance de Mombasa à l'ICD Naivasha.

Tableau 31: Tarifs standard du SGR

Mombasa- Nairobi Cargaison conteneurisée du DIC					
Taille	Gamme de poids en tonnes	Tarif - Conteneur chargé (USD)		Tarif - Retour des conteneurs vides (USD)	
		Direction vers le haut	Direction vers le bas	Movement par Rail	Mouvement Par Route
Conteneur 20 pieds	Gamme complète	500	250	100	150
Conteneur 40 pieds	Jusqu'à 20 tonnes	700	350	100	150
	21- 30 Tonnes	750	375	100	150
Mombasa- Naivasha Cargaison conteneurisée du DCI					
Conteneur 20 pied	Gamme complète	510	255	120	180
Conteneur 40 pieds	Jusqu'à 20 Tonnes	725	360	120	180
	De 21 30 Tonnes	775	390	120	180

Source : Compagnie de Chemin de fer du Kenya (KRC)

Tableau 32: Tarif standard du SGR pour les Cargaisons conteneurisées de Mombasa à l'ICD Naivasha (tarif de stimulation)

Taille	Gamme de poids en Tonnes	Tarif de Conteneur Chargé (USD)		Conteneurs vides (USD)	
		De Mombasa à l'ICD Naivasha	De l'ICD Naivasha à Mombasa	De l'ICD Naivasha à Mombasa	
Conteneur pieds	20	Gamme complète	480	240	120
Conteneur pieds	40	Jusqu'à 20 Tonnes	680	340	120
		De 21 à 30 Tonnes	728	364	120

Source : Compagnie de Chemin de fer du Kenya (KRC)

5.4 Tarifs/coûts des oléoducs

Le transport par oléoduc constitue un mode de transport complémentaire pour le transport des produits pétroliers. L'efficacité du transport et de la distribution des produits pétroliers garantit que les bons volumes de produits sont livrés, au bon prix, et de manière durable. Au port de Mombasa, les marchandises liquides comprennent le pétrole brut, les produits de distillation du pétrole et les gaz liquides transportés à très basse température (-160° pour le gaz naturel et -80° pour le gaz de pétrole liquéfié). Les achats mondiaux de pétrole brut importé ont totalisé **1,056 trillion USD** en 2019, ce qui reflète une forte demande pour ce produit. Le transport par oléoducs au Kenya est géré par la Compagnie des Oléoducs du Kenya (KPC). Cette dernière a pour mandat de transporter les produits pétroliers de Mombasa vers l'arrière-pays.

Au Kenya, les tarifs de transport par oléoducs sont publiés par l'Autorité de Régulation de l'Énergie et du Pétrole (AREP) de temps à autre. L'Autorité de Régulation de l'Énergie et du Pétrole (AREP), conformément à l'Article 11 (b) de la Loi de 2019 sur l'énergie. Le **tableau 33** présente les tarifs pratiqués par KPA pour le stockage et la distribution des produits pétroliers raffinés. Le coût du transport indique une baisse des coûts au fil du temps, par exemple le tarif par Km par mètre cube pour l'année 2020/2021 était de **0,0481 USD** contre **0,0507 USD** facturés pour la période 2019/2020. La réduction des coûts est attribuable à l'amélioration et à l'expansion de l'infrastructure des oléoducs.



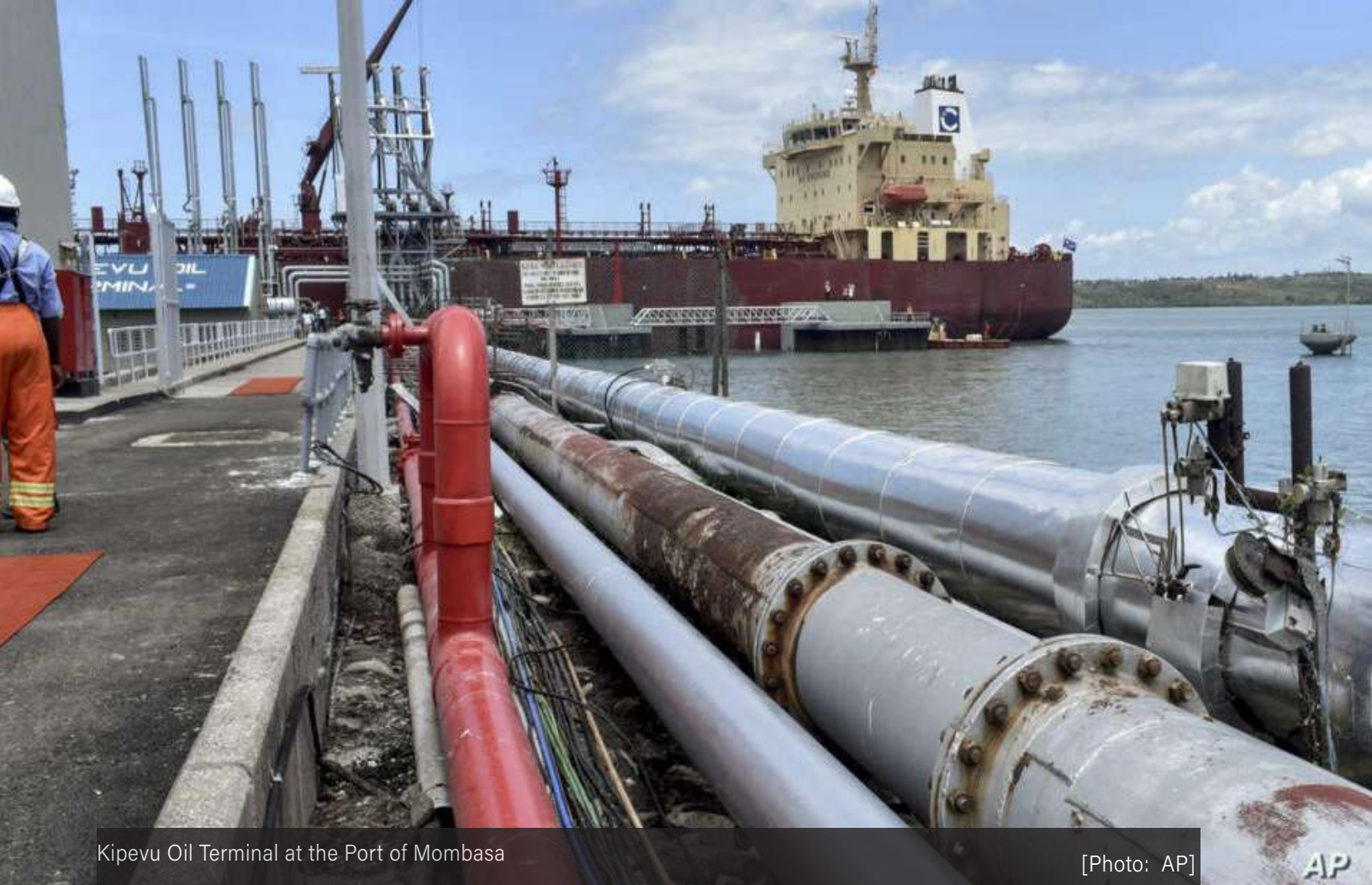
[Photo: KPC]

Tableau 33: Tarifs (USD/m³/Km)

Catégorie	2019/2020	2020/2021	2021/2022
Transport, stockage et distribution de produits pétroliers raffinés	0,0507	0,0481	0,0461

Source: KPC 2020

Les tarifs de transport au terminal pétrolier de Kipevu, en USD par m³, varient considérablement en fonction du produit de service pour l'exercice 2019/2020, comme présenté dans le **tableau 34** ci-dessous. A titre d'exemple, le stockage primaire a été facturé plus cher à **4,19 USD/ m³** alors que la manutention sur la jetée a été facturée à **0,99 USD/ m³** au cours de la même période.



Kipevu Oil Terminal at the Port of Mombasa

[Photo: AP]

Tableau 34: Tarifs du terminal pétrolier de Kipevu (USD/ m³ (2019/2020))

Produits de service	Tarif en USD/m ³
Manutention sur la jetée	0,99
Stockage principal	4,19
Frais de location de ligne pour les produits liquides	3
Frais de pompage vers les terminaux de Mombasa	1
Installations de chargement des camions	1

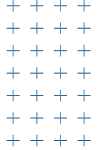
Source: KPA, 2020

Note : Les frais sont hors TVA

Tableau 35: Tarifs d'exportation (USD/m³, hors TVA) par dépôt de chargement

Dépôt de chargement	2019/2020	2020/2021
Nakuru	30.98	29.39
Eldoret	39.84	37
Kisumu	39.79	80
Aéroport International Moi	22.52	37.75
Aéroport Jomo Kenyatta	22.52	21.37
Terminal Pétrolier de Shimanzi	1	1

Source: KPC 2020



5.5 Tarifs Routiers

Le transport routier joue incontestablement un rôle crucial dans l'économie, en transportant des volumes importants de marchandises le long du Corridor Nord. Le rapport présente les taux moyens pratiqués par les différents transporteurs sur les routes des États membres du Corridor Nord. Les tarifs de transport élevés constituent une entrave au commerce, il incombe aux décideurs politiques sur les routes qui rapportent les coûts élevés de travailler à l'élimination des goulots d'étranglement logistiques et infrastructurels qui peuvent exister. Le coût du transport est déterminé par les facteurs tels que la distance, l'emplacement, l'état des infrastructures, les barrières administratives, le choix énergétique de la chaîne d'approvisionnement et du mode de transport et d'autres coûts indirects (cachés).

5.5.1 Tarifs et coûts de transport routier au Kenya

Le **tableau 36** présente une comparaison des tarifs de transport routier de marchandises au Kenya vers différentes destinations le long du Corridor, en dollars américains. Les tarifs de transport routier des marchandises de Mombasa vers les États membres ont augmenté en 2020 par rapport aux années précédentes. L'augmentation des tarifs de transport moyens de Mombasa vers ces destinations a été attribuée à l'épidémie du coronavirus (COVID-19). La pandémie a limité les opérations logistiques, ce qui a entraîné des retards de livraison, des encombrements et des tarifs de transport plus élevés. Une analyse plus approfondie a révélé que les goulots d'étranglement logistiques transfrontaliers ont eu un impact

négalif sur le coût du transport des marchandises vers les différentes destinations. Parmi les autres facteurs qui ont entraîné une hausse des coûts, citons les coûts liés aux tests de COVID 19 pour des conducteurs, y compris la quarantaine, les taxes aux frontières multiples et l'état des routes.

A mesure que la pandémie se propage, les États Membres ont restreint ou interdit le transport transfrontalier de marchandises. Le confinement a créé une pénurie de chauffeurs routiers combinée à une disponibilité réduite des employés (en raison des restrictions liées au COVID-19), ce qui a entraîné une réduction du nombre de voyages, comme le montre le tableau ci-dessous. Les procédures et la documentation aux postes frontaliers sont les principaux obstacles qui créent un temps de rotation élevé.

La Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord fixe un objectif de 120.000 à 150.000 Km par an et par camion comme distance annuelle que les camions doivent parcourir pour se conformer aux normes internationales. La distance moyenne

(Km) parcourue par camion en 2020 varie considérablement selon les transporteurs, allant de 60.000 Km à 72.000 Km, ce qui reste inférieur à l'objectif à atteindre qui est de 120.000 Km. Le COVID-19 a également été classé comme un contributeur clé à la distance moyenne parcourue par les camions.



[Photo: unsplash.com]

Tableau 36: Tarifs moyens de transport (USD) vers diverses destinations à partir du port de Mombasa

De	à	Distance (Km)	Tarif par conteneur/Km en USD			Nombre de voyages	
			2016	2018	2020	2019	2020
Mombasa	Nairobi	481	1.78	1.62	1.77	8	6
Mombasa	Kampala	1,169	1.86	1.79	1.88	4	2
Mombasa	Kigali	1,682	2.16	2.23	2.08	2	2
Mombasa	Bujumbura	1,957	2.55	3.07	3.07	1	1
Mombasa	Goma	1,840	3.33	3.13	3.53	1	1
Mombasa	Juba	1,662	2.86	3.01	2.29	2	2

Source: KTA, Données de 2016-2020



5.5.2 Tarifs et coûts de transport routiers en Ouganda

Les résultats du **tableau 37** indiquent les tarifs de transport en Ouganda, en USD, pour un conteneur d'équivalent à vingt pieds. Les statistiques montrent que le coût du transport des exportations est plus élevé que celui des importations. De même, les tarifs de transport ont augmenté en 2020 par rapport à 2018, en partie en raison des mesures mises en place pour contenir la propagation de la pandémie de COVID-19. Il faut indiquer que les transporteurs de Kampala effectuent plus de voyages vers Kigali et Nairobi en un mois par

rapport aux autres destinations. D'après les données, l'objectif de 120 000 Km pour le kilométrage moyen des camions n'a pas été atteint pour la route Kampala-Mombasa qui a enregistré une distance annuelle de 57.000 Km. Les défis et les retards associés aux frais de tests du COVID19 ont contribué à l'augmentation des tarifs de transport. L'augmentation des barrages routiers pendant la période de la pandémie a également été soulignée comme un défi.

**Tableau 37:** Tarifs de transport moyens (USD) vers diverses destinations à partir du port de Mombasa

De	A	Distance	Tariff Per Container/Km in USD		Number of trips	
			(Km)	Tarif Par Conteneur/Km en USD	Nombre de voyages	2020
				2018		2020
Nairobi	Kampala	688	2.33	2.62	-	-
Juba	Kampala	653	2.3	1.53	-	-
Bujumbura	Kampala	788	2.03	1.27	-	-
Kigali	Kampala	513	1.95	1.95	-	-
Goma	Kampala	669	2.24	1.49	-	-
Kampala	Bunia	718	0.42	4.87	3	2
Kampala	Butembo	577	7.8	5.20	3	2
Kampala	Goma	669	2.99	3.74	4	2
Kampala	Kigali	513	3.31	3.12	6	4
Kampala	Bujumbura	788	3.93	3.81	4	2
Kampala	Juba	653	3.22	2.76	3	3
Kampala	Nairobi	688	1.16	1.16	5	4
Kampala	Mombasa	1,169	0.86	0.86	4	4

Source : UNTA, données de 2020



5.5.3 Tarifs et coûts de transport routiers au Rwanda

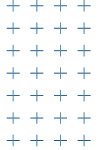
Le tableau 38 présente les tarifs de transport des conteneurs au Rwanda en USD par kilomètre. Les coûts les plus élevés ont été enregistrés sur les routes Kigali -Bujumbura, Goma et Juba, les transporteurs facturant respectivement **6,55 USD**, **6,41 USD** et **6,43 USD** par kilomètre. Les coûts les plus bas ont été enregistrés sur les routes Kigali - Nairobi et Mombasa, qui présentaient les coûts le plus équitables pour les trajets d'importation et d'exportation. Les transporteurs sont facturés 2,38 dollars par conteneur et par kilomètre depuis Mombasa et 2,50 dollars depuis Nairobi. Le coût de retour sur ces routes était respectivement de 1,78 \$ et 1,67 \$. En général, comme dans les autres États membres, le coût du transport des conteneurs destinés à l'exportation est moins élevé que celui des importations.

En 2020, la distance moyenne parcourue par camion était faible (environ 60.000 kilomètres par an) en raison des procédures transfrontalières liés au COVID-19 qui ont été mises en place, affectant ainsi la distance annuelle moyenne (Km) parcourue par camion. Le trajet Kigali - Kampala a enregistré le plus grand nombre d'allers-retours avec une moyenne de 6 allers-retours, suivi de près par le trajet Kigali- Goma qui a enregistré 5 allers-retours, 4 pour Bujumbura, 3,5 pour Nairobi, et 2,5 pour Mombasa sur la même période. Il est évident que malgré les coûts de fret plus élevés auxquels il a été fait allusion précédemment, Goma reste l'une des principales destinations de fret pour Kigali. En outre, le nombre de voyages aller-retour effectués en un mois a diminué en raison des procédures transfrontalières du COVID 19.

Tableau 38: Tarifs de transport actuel par les transporteurs routiers au Rwanda en USD

De	A	Distance (Km)	Tarif/Conteneur (USD)	Tarif/Conteneur / Km (USD)	Nombre d'aller-retour 2019	Nombre d'aller-retour 2020
Mombasa	Kigali	1,682	4,000	2.38	-	-
Nairobi	Kigali	1,201	3,000	2.50	-	-
Bujumbura	Kigali	275	1,500	5.45	-	-
Kampala	Kigali	513	2,000	3.90	-	-
Goma	Kigali	156	1,000	6.41	-	-
Kigali	Goma	156	1,000	6.41	6	5
Kigali	Kampala	513	2,000	3.90	7	6
Kigali	Bujumbura	275	1,800	6.55	5	4
Kigali	Juba	1,166	7,500	6.43	1	1
Kigali	Nairobi	1,201	2,000	1.67	4	3.5
Kigali	Mombasa	1,682	3,000	1.78	2.5	2.5

Source: ACPLRW, Décembre 2020



Les données du Rwanda montrent également les tarifs de transport appliqués aux camions citernes par mètre cube et par kilomètre. Le coût du transport d'un camion-citerne depuis Mombasa et Dar-es-Salaam était de 130 dollars par mètre cube. Le coût du transport d'un camion-citerne depuis Eldoret et Kisumu était de 60 dollars par mètre cube, 70 \$ depuis Nakuru, et 90 \$ depuis Nairobi. Le facteur principal du transport par camions citernes est la distance parcourue.

Tableau 39: Tarifs de transport pour les camions citernes de carburant

DE/ A	Kigali
Mombasa	130 USD / M ³
Nairobi	90 USD / M ³
Nakuru	70 USD / M ³
Kisumu	60 USD / M ³
Eldoret	60 USD / M ³
Dar-es salaam	130 USD / M ³

5.5.4 Tarifs et coûts de transport routiers au Soudan du Sud

Le **tableau 40** indique les tarifs de transport routier au départ ou à destination de Juba et d'autres villes des Etats 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. Les tarifs de transport varient d'un Etat membre à l'autre, les exportations de Juba à Mombasa bénéficiant d'un tarif inférieur de **2,11 USD** par EVP et par kilomètre, quelle que soit la distance. Les importations de Nairobi à Juba ont attiré un coût de **2,18 USD** pour un 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 indique 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 40: Tarifs actuels du transport en USD par les transporteurs du Soudan du Sud en 2020

De	A	Distance (Km)	Tarif par EVP par Km en USD 2020
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





5.5.5 Tarifs et coûts de transport routiers au Burundi

Le **tableau 41** résume les coûts de transport par kilomètre et par tonne à destination et en provenance de Bujumbura en USD pour les conteneurs de 20 pieds à partir de 2020. Les tarifs pour les importations en provenance de Kampala et de Kigali vers Bujumbura étaient beaucoup plus élevés, soit respectivement **0,13 USD** par kilomètre par tonne et **0,15 USD**. Les tarifs en provenance de Mombasa et de Nairobi étaient les plus bas, soit respectivement **0,08 USD** et **0,09 USD** par kilomètre et par tonne.

Il existe trois itinéraires alternatives entre le Kenya et Bujumbura. L'utilisation de la route de Taita Taveta et de la route de Namanga passant par la Tanzanie offre des itinéraires alternatifs plus courts et moins chers, avec moins de barrières non tarifaires, contrairement à l'itinéraire traditionnel du corridor qui passe par l'Ouganda et le Rwanda. En outre, l'état des routes sur ces itinéraires est bon et asphalté. La route de Namanga n'a qu'un seul pont-bascule mobile et un péage routier d'environ **30 USD**. Les tarifs de transport de Nairobi et Mombasa à Bujumbura par la route Taveta/Holili sont respectivement de 2,6 et 2,9 USD par tonne.

Tableau 41: Tarifs actuels de transport en USD pour les transporteurs du Burundi en 2020

De	A	Distance (Km)	Tarifs par EVP par Km en USD 2020
Mombasa	Bujumbura	1,957	0.08
Nairobi	Bujumbura	1,476	0.09
Kampala	Bujumbura	788	0.13
Kigali	Bujumbura	275	0.15
Bujumbura	Mombasa	1,957	0.08
Bujumbura	Nairobi	1,476	0.09
Bujumbura	Kampala	275	0.08

Source : "Association des Transporteurs Internationaux du Burundi", Décembre 2020





Chapitre **6**

Temps de Transit et Retards



6.1 Introduction

Le temps de transit est un indicateur clé de l'efficacité sur le corridor et a une incidence directe sur les coûts des marchandises. Ce chapitre examine les indicateurs suivants :

- ★ Temps de transit dans les Etats Membre States du Corridor Nord respectivement
- ★ Temps de passage des frontières,
- ★ Temps de passage au pont-bascule,
- ★ Les emplacement et les causes des arrêts et les retards aux principaux nœuds du corridor

Les sources de données qui suivent sont utilisées pour l'analyse des temps de transit et des retards le long du corridor Nord : les systèmes électroniques des autorités fiscales et les données des enquêtes routières sur les téléphones mobiles utilisant l'application ArcGIS Mobile.

6.2 Temps de Transit

Le temps de transit est mesuré par le temps moyen que mettent les camions de transit de se déplacer d'un point d'origine à la destination.

6.2.1 Temps de transit au Kenya sous le régime SERSM

Le Kenya, le Rwanda et l'Ouganda ont commencé à mettre en œuvre un Système Électronique Régional de Surveillance des Marchandises (RECTS) en 2018. Le RECTS permet aux autorités fiscales des trois États membres de suivre et de surveiller conjointement et électroniquement les marchandises (dont les taxes n'ont pas été payées) le long du Corridor Nord, du chargement à la destination.

Le temps de transit jusqu'aux frontières de sortie du Kenya - Malaba et Busia

Busia et Malaba se trouvent respectivement à environ 947 Km et 933 Km de Mombasa. Ces deux frontières sont

les premiers points de sortie du Kenya vers l'Ouganda le long du Corridor Nord. L'objectif visé pour le temps de transit pour les marchandises de Mombasa à Malaba et Busia est de **72 heures**. La Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord vise à atteindre un objectif de temps de transit moyen de **60 heures** de Mombasa à Malaba et de **65 heures** de Mombasa à Busia d'ici décembre 2020. La **Figure 18** fournit une analyse comparative du temps de transit à partir du port de Mombasa de 2018 à 2020 sur ces itinéraires.

Pour l'analyse, 1.059, 235, 20, et 286 camions ont constitué l'échantillon sur l'itinéraire Mombasa -Malaba respectivement pour les années 2018, 2019 et 2020. Sur la même note, un total de 186 camions a constitué l'échantillon pour l'analyse sur la route Mombasa-Busia en 2018 ; 55 camions pour 2019 et 1.672 camions pour 2020. L'augmentation du temps de transit est attribuée aux perturbations causées par les restrictions introduites en réponse aux mesures de endiguement de la pandémie COVID-19, notamment les tests sur les chauffeurs, les fermetures, les couvre-feux et les mesures de distanciation sociale qui ont ralenti les processus contribuant ainsi à un temps de transit élevé.

Temps de transit du port de Mombasa vers différentes destinations

La **Figure 19** présente le temps de transit entre le port de Mombasa et Kampala/Ouganda, Kigali/Rwanda, la frontière Elegu-Nimule/Soudan du Sud et Mpondwe/



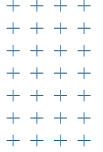
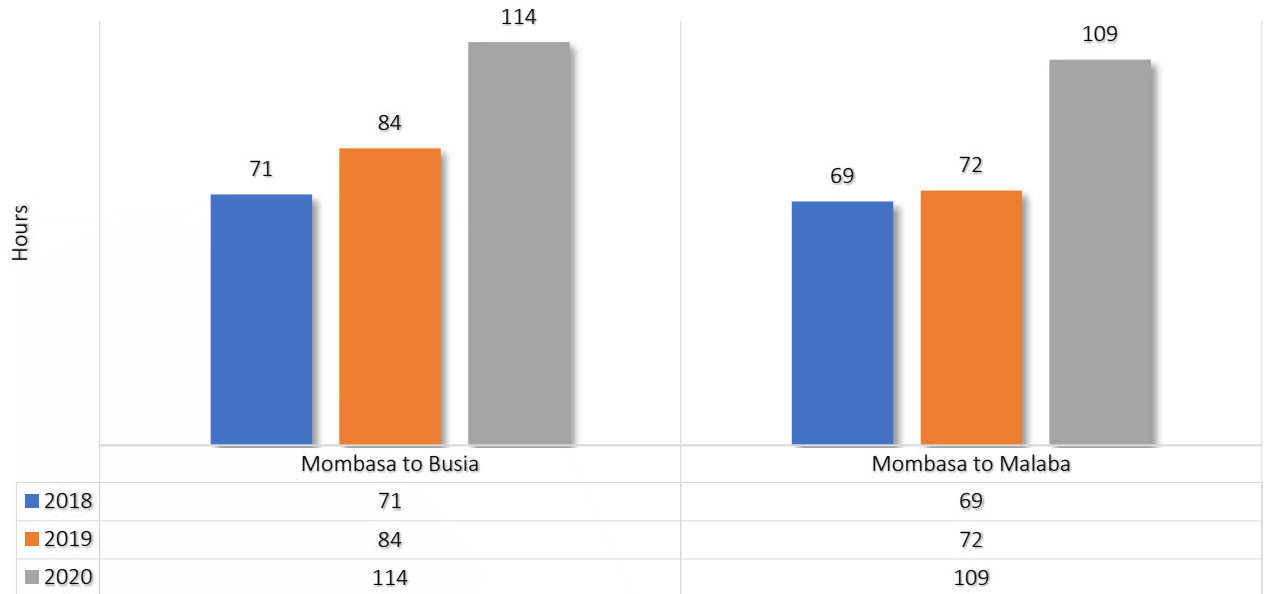


Figure 18: Temps de transit de Mombasa aux frontières de Malaba et Busia

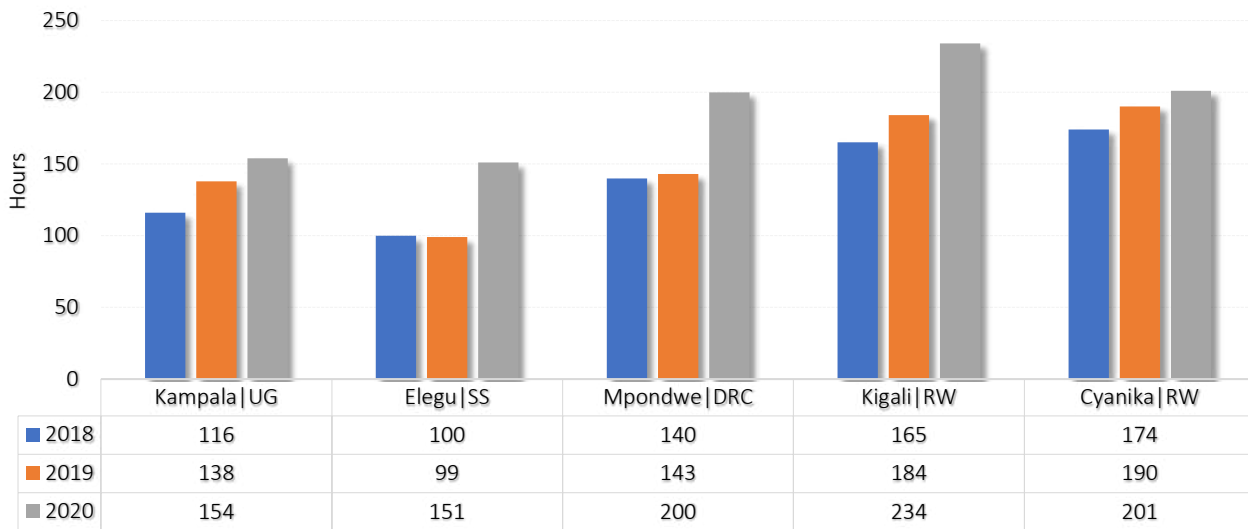


Source : KRA, données de RECTS de 2018 à 2020



RDC pour les trois années allant de 2018 à 2020. L'itinéraire allant du port de Mombasa à Kampala couvre une distance de 1 169 Km, à Kigali 1 682 Km, à Elegu 1 430 Km, et à Mpondwe 1 611 Km. Le temps de transit varie sur les différents itinéraires en fonction de plusieurs facteurs tels que la distance, l'état de la route, les barrières non tarifaires, entre autres. Les statistiques montrent une augmentation des temps de transit moyens au cours de la période analysée, avec un pic en 2020. En outre, on peut également noter que la route de Mombasa à Kigali était la plus lente avec une moyenne de 7,2 Kms par heure, comparé à la route de Mombasa à Elegu qui était en moyenne de 9,5 Kms par heure en 2020, ce qui suggère que certains facteurs limitent le mouvement des marchandises sur ces routes. Parfois, il faut plus de temps pour désactiver les gadgets RECTS lorsqu'un camion est déjà arrivé, ce qui peut contribuer à augmenter le temps de transit.

Figure 19: Temps de transit du port de Mombasa vers diverses destinations



Source : KRA, Données RECTS de 2018 à 2020

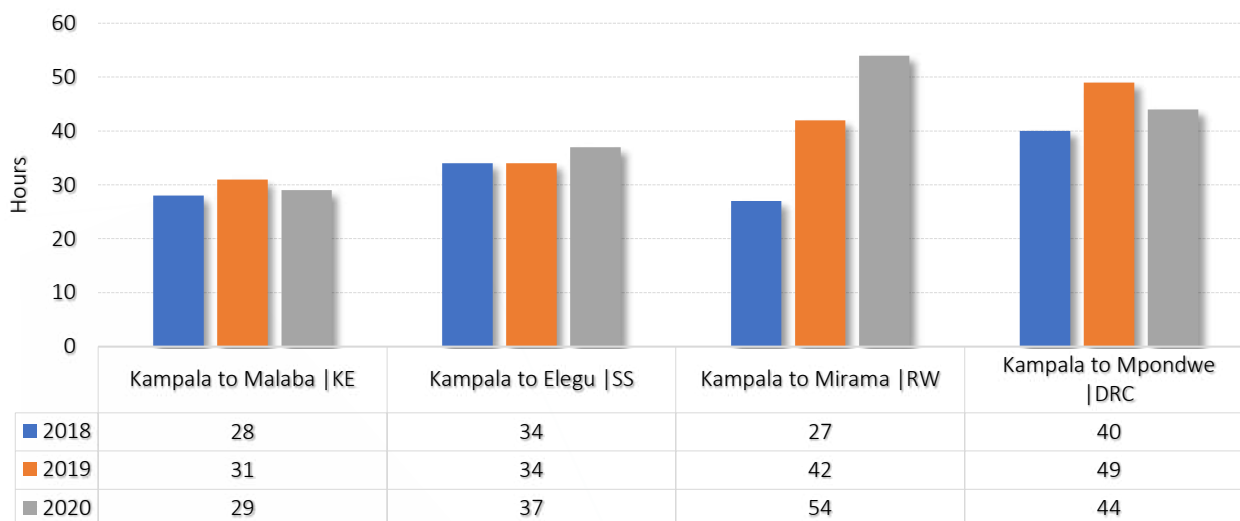
6.2.2 Temps de transit en Ouganda d'après le système électronique régional de suivi des marchandises

Le temps de transit en Ouganda est défini comme étant le temps pris pour acheminer les marchandises des deux postes frontaliers d'entrée de Malaba et Busia vers les différentes destinations en Ouganda.

La **Figure 20** présente le temps de transit des exportations de Kampala vers les différentes frontières des Etats Membres du Corridor Nord entre 2018 et 2020. Toutes ces frontières sont des postes-frontaliers à guichet unique pour assurer une circulation fluide des marchandises. Au cours des trois années, le trafic sur la

route de Kampala à Elegu a été le plus élevé avec environ 20.767 camions, suivi de celui de Kampala à Mpondwe avec environ 4.783 camions équipés du gadget SERSM. Toutes les destinations au départ de Kampala ont connu une augmentation marginale des temps de transit moyens en 2020 par rapport à 2019 et 2018. En outre, l'analyse révèle que l'itinéraire de Kampala à Miramas Hills/Kagitumba était le plus lent, avec une moyenne de 7 Km par heure, malgré la distance plus courte, comparé à l'itinéraire Kampala-Elegu, avec une moyenne de 12 Km par heure en 2020.



Figure 20: Temps de transit de Kampala vers diverses destinations en heures

Source : URA, Données RECTS de 2018 à 2020

6.2.3 Temps de transit au Rwanda à partir des données du système SYDONIA

L'indicateur mesure le temps à partir duquel un camion est autorisé (électroniquement dans le système de l'Autorité des Recettes du Rwanda) à commencer le voyage de transit jusqu'au moment où la caution est annulée à la frontière de sortie.

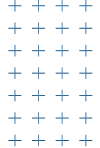
Le Rwanda a trois frontières d'entrée, à savoir Kagitumba/Mirama Hills ; Gatuna/Katuna et Cyanika/Cyanika. Les frontières de sortie du Rwanda sont les suivantes : Rubavu/Goma ; Akanyaru Haut/Kanyaru Haut ; Mururu/Rusizi et Nemba/Gasenyi.

Le **tableau 42** ci-dessous montre les temps de transit au Rwanda, de Kagitumba à Cyanika, Mururu et de Cyanika à Rubavu. Selon l'analyse, le temps de transit moyen varie selon les itinéraires en fonction de la distance et des mesures mises en place pour faire face à la pandémie de COVID-19. L'itinéraire de Cyanika à Rubavu était le plus lent avec une vitesse moyenne de 3 Km par heure, bien qu'il s'agisse de l'itinéraire le plus court par rapport à celui de Kagitumba. L'itinéraire de Rusizi é été le plus rapide avec une vitesse moyenne de 5 Km par heure.

Tableau 42: Temps de transit en heure au Rwanda en 2020

Itinéraire	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
De Kagitumba à Kigali	49	25	25	41	33	37	30	68	48	75	89	103
De Kagitumba à Rubavu	38	30	32	48	58	46	31	-	49	30	63	43
De Kagitumba à Rusizi	66	58	51	83	66	59	69	63	67	216	-	-
De Cyanika à Rubavu	19	23	15	23	24	27	34	36	52	38	31	19

Source : RRA, Données d'ASYCUDA de Janvier à Décembre 2020



6.2.4 Temps de transit au Burundi à partir des données du système SYDONIA

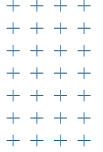
L'itinéraire principal du Corridor Nord va de Kanyaru-Haut/Akanyaru Haut à Bujumbura et se connecte à la RDC par le poste frontalier de Gatumba/Kamvira. En outre, l'itinéraire passant par Gasenyi-Nemba se connecte à l'itinéraire principal à Kayanza. Dans le cadre du système SYDONIA, les temps de transit moyens de Bujumbura à Kanyaru-Haut et Nemba/Gasenyi et les routes d'importation pour l'année 2020 sont indiqués dans le **tableau 43** ci-dessous. Les données montrent que le temps de transit a été irrégulier au cours de la période, variant de **299 heures** à **99 heures** sur l'itinéraire de Kanyaru. Ces résultats montrent également que

les obstacles à la circulation fluide des marchandises existent toujours le long de ces routes, ce qui entraîne des inefficacités. De même, les camionneurs de Bujumbura à la frontière Gasenyi/Nemba ont mis en moyenne **137 heures** à **299 heures** pendant la même période sous étude. Les statistiques pour les routes d'importation de Kanyaru Haut à Bujumbura et de Gasenyi/Nemba à Bujumbura se sont améliorées de manière significative, enregistrant un temps de transit moyen respectivement de **46 heures** et **56 heures**.

Tableau 43: Average Transit Time in Burundi along the Corridor in hours

Temps de Transit moyen	Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc
De Bujumbura à Gasenyi/Nemba	225	280	292	299	293	182	137	186	282	299	293	182
De Bujumbura à Kanyaru Haut	99	117	180	240	299	261	178	188	181	240	299	261
De Gisenyi à Bujumbura	79	158	45	38	73	25	74	20	34	38	73	25
De Kanyaru Haut à Bujumbura	43	91		39	46			17		39	46	

Source : OBR, de janvier à décembre 2020



6.3 Temps de passage aux ponts-basculés le long du Corridor Nord

Le temps de passage aux ponts-basculés est un facteur déterminant du temps nécessaire au transport des marchandises le long du Corridor. La Figure 20 montre le temps moyen de passage aux ponts-basculés le long du Corridor Nord en heures pour l'année 2020. D'après les résultats, le temps moyen de passage aux ponts-basculés est de 3 heures. Les ponts-basculés au Kenya ont mis en œuvre un système de pesage routier dynamique à grande vitesse (HSWIM) ainsi que l'installation de la technologie de pont-basculé virtuel qui a été déployée le long du Corridor Nord. Deux ponts-basculés virtuels ont été installés et mis en service à Eldoret et Ahero le long du Corridor Nord. La construction et l'installation de quatre autres ponts-basculés virtuels le long du Corridor Nord à Malili, Mau Summit, Cheptiret et Malaba sont en cours.

Les données montrent également que le temps de passage des frontières était élevé en 2020.

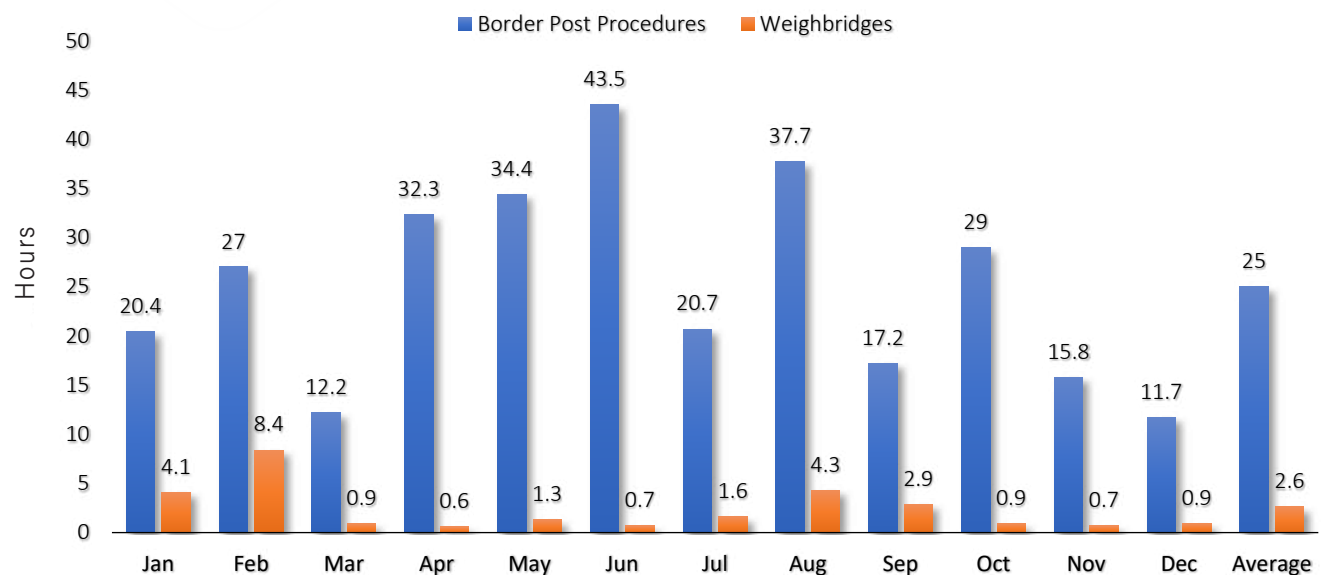
La procédure au poste frontière a duré en moyenne 25 heures en 2020 contre 7,7 heures en 2019. Ce temps était à son pic depuis le mois d'avril 2020 jusqu'en août 2020. L'augmentation du temps pour la procédure au poste frontière était attribuée surtout à la fermeture



A truck trailer is weighed along the Northern Corridor

de certaines frontières le long du Corridor Nord comme mesure pour contenir la propagation de la pandémie de COVID-19. Les procédures de test pour le COVID-19 a pris la plupart du temps. Les avantages de Territoire Douanier Unique et de la Poste Frontière à Arrêt Unique (OSBP) ne sont pas encore pleinement ressentis à la frontière. Il est nécessaire d'améliorer la connectivité des systèmes et la mise à disposition de parkings pour les camions à la frontière pour réduire les embouteillages.

Figure 21: Temps pris au pont-basculé et temps de passage de la frontière en heures



Source : Enquête sur le transports routiers, 2020

6.4 Raisons des arrêts des cargaisons le long du Corridor Nord

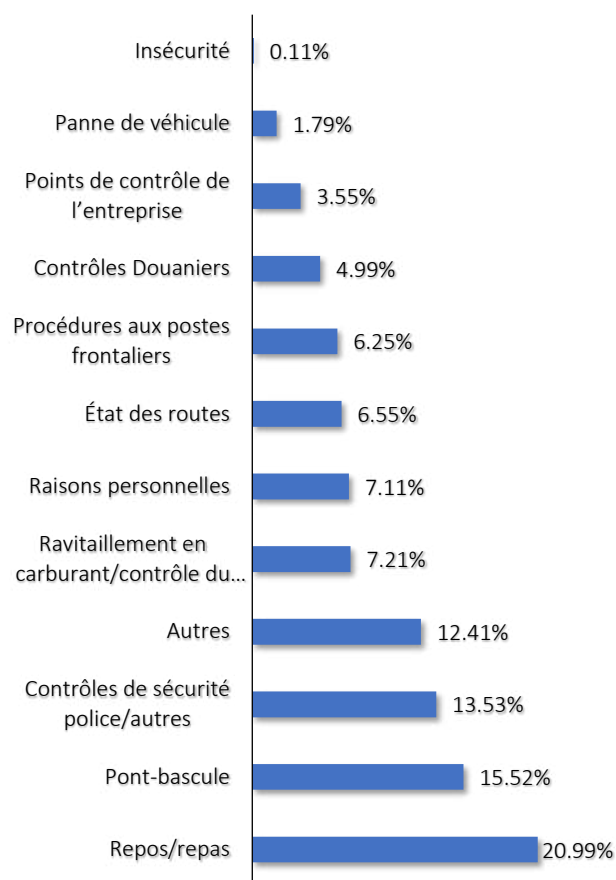
Les arrêts le long du Corridor sont un facteur majeur d'inefficacité sur le Corridor. Les arrêts et autres retards entraînent des coûts administratifs et opérationnels élevés pour le transport des marchandises le long du Corridor et constituent une entrave au commerce dans la région. La **Figure 21** ci-dessous présente les raisons des arrêts par les conducteurs le long du Corridor avec leur pourcentage respectif d'occurrence. Le repos/repas des conducteurs et l'arrêt aux ponts bascules représentent les pourcentages les plus élevés avec respectivement 21% et 16% de tous les arrêts. De plus, l'analyse montre que les 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 entre autres.

Les contrôles de police/autres contrôles de sécurité et les autres raisons ont représenté respectivement 14 % et 12 %. La plupart des arrêts classés dans la catégorie " autres " comprenaient principalement les retards rencontrés par les transporteurs pour respecter les protocoles sanitaires du COVID-19. Ces arrêts se traduisent par un coût plus élevé des affaires ainsi que par une inefficacité. Ainsi, la rationalisation des procédures visant à enrayer la propagation de la maladie de COVID-19 réduirait les barrières non tarifaires le long du Corridor.

Ces nombreux arrêts se traduisent par un manque d'efficacité dû aux retards qui se répercutent sur le coût des affaires dans le Corridor Nord. Il en résulte des coûts de transport élevés pour les commerçants qui se traduisent par des prix de produits élevés pour les consommateurs, ce qui détériore les moyens de subsistance. Le Secrétariat du Corridor Nord, en collaboration avec les États Membres, procède à la mise en place des Stations d'Arrêt et de Repos doté d'une variété de commodités et des centres de bien-être pour

les conducteurs le long du Corridor. Cela permettra de réduire les retards causés par les arrêts inutiles le long du Corridor.

Figure 22: Prévalence des raisons d'arrêt de travail en pourcentage 2020



Source : Enquêtes sur le transport routier, 2020



[Photo: unsplash.com]

Chapitre **7**

Commerce Intrarégional



7.1 Introduction

Ce chapitre présente une analyse des flux commerciaux entre les États membres du Corridor Nord. Les statistiques agrégées sont présentées pour les différents États Membres pour l'année 2020. Une analyse comparative est également effectuée avec les années précédentes de 2018 et 2019. Les données ont été obtenues à partir des données commerciales fournies par les pays.

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

Le **tableau 44** ci-dessous, montre les tendances du commerce global du Burundi. Les statistiques présentées montrent que la tendance a augmenté de manière significative au fil des ans, l'année 2020 enregistrant une valeur globale du commerce de 1,07 mille milliard USD, contre 96 millions USD connue en 2019. Une analyse plus approfondie révèle que la part des importations représentait plus de 70 %, tandis que la part des exportations était d'environ 15% en 2020. Cela indique que le Burundi est un importateur net

Tableau 44: Part du commerce global du Burundi dans le Corridor Nord en USD

	2018	2019	2020
Exportations	26,118,985	24,010,615	162,050,383
Importations	66,236,402	72,253,073	909,485,542
C O M - M E R C E TOTAL	92,355,387	96,263,688	1,071,535,925
Parts des Exportations	28%	25%	15%
Parts des Importations	72%	75%	85%

Source : Bureau des Statistiques du Burundi (ISTEEBU) 2018- 2020

étant donné que les importations sont plus en demande que les exportations.

Le **tableau 45** 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 des importations pour l'année 2020 a été évaluée à environ 103 millions USD, soit une croissance de 43 pour cent par rapport à 2019 qui a enregistré une valeur globale de 72,3 millions USD. De même, le volume des exportations a connu une augmentation significative passant de 65%, à 24 millions USD en 2019 à 39,6 millions USD en 2020. Le Kenya et l'Ouganda ont représenté la majorité des importations et des exportations du Burundi, soit respectivement environ 37% et 34% du commerce total avec les Etats Membres du Corridor Nord. La RDC a représenté la majorité des importations en provenance du Burundi, soit 80% du total des exportations avec les Etats Membres du Corridor Nord.

Tableau 45: Résumé du commerce du Burundi avec les autres États membres du CN en USD

Pays	Valeur des Importations en 2020	Exports Value 2020	Total
RDC	Valeur des Exportations en 2020	Total	40,213,812
Kenya	47,173,299	5,361,714	52,535,013
Rwanda	2,028,585	78,001	2,106,585
Ouganda	45,745,907	2,392,958	48,138,864

Source : Bureau des Statistiques du Burundi (ISTEEBU) 2018- 2020



Tableau 46: Comparaison de la valeur Totale du commerce du Burundi avec d'autres Etats Membres du Corridor Nord, en USD, de 2018 à 2020

Importations	2018	2019	2020	Exportations	2018	2019	2020
RDC	3,920,505	2,461,927	8,460,341	RDC	18,903,800	14,842,098	31,753,471
KENYA	39,224,585	36,121,229	47,173,299	KENYA	3,792,278	2,095,079	5,361,714
RWANDA	4,545,349	5,805,098	2,028,585	RWANDA	5,250,359	2,416,610	78,001
OUGANDA	40,742,858	27,864,819	45,745,907	OUGANDA	4,440,169	4,656,828	2,392,958
TOTAL	88,433,297	72,253,073	103,408,132	TOTAL	32,386,606	24,010,615	39,586,144

Source : Bureau des Statistiques du Burundi (ISTEEBU) 2018- 2020

Les Emirats Arabes Unis a occupé une proportion importante du marché des exportations burundaises. La RDC était également en tête du marché africain des exportations burundaises, comme le montre le **tableau 47** ci-dessous. La majorité des importations burundaises proviennent d'Asie, principalement de la Chine, d'Arabie Saoudite, d'Inde et des Emirats Arabes Unis. Le bloc des pays de l'EAC, en particulier la Tanzanie, le Kenya et l'Ouganda, figurait parmi les dix premiers marchés.

Tableau 47: Principaux marchés pour les exportations et les importations en USD -2020

Pays	Valeur des exportations en USD - 2020
Emirats Arabes Unis	52,331,500
RDC	31,825,548
Pakistan	9,028,058
Tanzanie	8,583,160
Belgique	8,086,046
Suisse	8,017,021
Allemagne	6,083,513
Soudan	6,075,198

Pays	Valeur des exportations en USD - 2020
Oman	5,808,935
Kenya	5,379,661
Pays	Valeur des importations en USD- 2020
Chine	141,807,528
Arabie Saoudite	107,660,121
Inde	86,200,512
Tanzanie	78,020,492
Emirats Arabes Unis	62,234,215
Belgique	47,852,271
Kenya	47,231,108
Ouganda	45,762,166
Japon	37,155,608
Zambie	32,839,772

Source : Bureau des Statistiques du Burundi (ISTEEBU), 2018-2020

7.3 Commerce formel entre la RDC et les autres Etats Membres du Corridor Nord

En 2020, la RDC a réalisé un commerce global de 1,1 milliards USD avec les Etats Membres du Corridor Nord à l'exception du Soudan du Sud. La part des exportations représentait 59% tandis que la part des importations absorbait 41% comme le montre le **tableau 47** ci-dessous. D'après les statistiques commerciales, il est évident que la RDC est un importateur net dans ses échanges avec les autres États Membres du Corridor Nord.

En 2020, le Rwanda était le premier marché pour les importations de la RDC, alors que le Kenya était le premier marché pour les exportations de la RDC. Les importations formelles de la RDC vers les États Membres du Corridor Nord ont été évaluées à environ 1,08 milliards USD, tandis que les exportations formelles ont été évaluées à 55,6 million USD au cours de la même période.

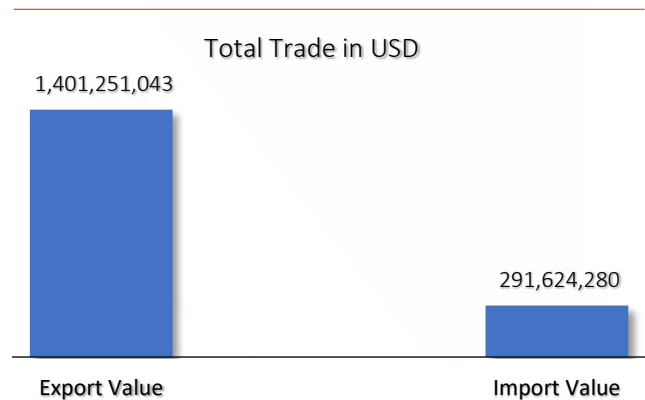
Tableau 48: Part du commerce de la RDC avec les pays Corridor Nord en USD

	Importations	Exportations	Commerce Total	Part du Commerce
Burundi	31.753.471	8.460.341	40.213.812	4%
Kenya	142.980.691	27.543.548	170.524.239	16%
Rwanda	596,373,434	9,116,286	605.489.720	55%
Ouganda	267.185.897	10.438.359	277.624.256	25%
Total	1,038,293,493	55,558,534	1,093,852,027	100%

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

Le commerce entre le Kenya et les autres Etats Membres du Corridor Nord était important en 2020, les importations ne représentant que 17 %, ce qui suggère un excédent commercial. La **Figure 23** suggère que le Kenya est un exportateur net dans la région étant donné que la valeur des exportations totales est environ trois fois supérieure à celle des importations totales. Cette situation est principalement attribuée à la libéralisation du commerce dans le cadre des régimes de l'Union Douanière et du Marché Commun. La majeure partie des exportations est constituée de matières premières et de produits primaires, tandis que les importations sont constituées de capitaux à forte valeur ajoutée et de produits finis.

Figure 23: Part du commerce du Kenya dans le Corridor Nord en 2020, en USD



Source : KNBS, données sur le commerce en 2020

Le **tableau 49** illustre les statistiques commerciales entre le Kenya et autres Etats Membres du Corridor Nord pour la période de trois ans jusqu'en 2020. En 2020,

les importations et les exportations s'étaient élevées remarquablement avec un taux de croissance annuel de 20%. Le commerce total était évalué à 1,7 milliard

USD en 2020, ce qui représente une hausse annuelle de 20% par rapport à 2019 comme illustré dans le **tableau 49** au-dessous. En comparaison avec les autres États Membres du Corridor Nord, le Kenya est un excédent commercial avec des exportations représentant plus de 60%.

Table 49: Le commerce total du Kenya avec les autres États membres du Corridor Nord

Total Commerce	2018	2019	2020
BURUNDI	50,448,924	56,487,587	62,341,423
RDC	146,109,896	142,491,220	170,524,239
RWANDA	163,105,096	229,932,753	272,521,176
SOUDAN DU SUD	98,320,135	105,730,345	230,851,375
OUGANDA	1,004,361,651	873,937,145	956,637,109
Total	1,462,345,702	1,408,579,050	1,692,875,323

Le **tableau 50** illustre les statistiques commerciales entre le Kenya et les autres États Membres du Corridor Nord pour l'année 2020. Les importations formelles du Kenya en provenance de la région du Corridor Nord s'élevaient à 292 million USD, tandis que les exportations vers les États Membres s'élevaient à 1.4 milliards d'USD. Cela fait du Kenya le plus grand exportateur de la région. L'Ouganda est la première destination des produits kenyans, pour ce qui est de l'importation que de

l'exportation, et représente environ 57% du commerce total de marchandises, avec une valeur d'environ 95 milliards d'USD par rapport aux autres États Membres du Corridor Nord. Les principales exportations du Kenya sont les produits horticoles, le thé, le café, le poisson et le ciment. Ses principales importations sont les machines, les équipements de transport, le pétrole, le fer, l'acier, les résines et les plastiques. Le Kenya est le plus grand importateur de véhicules automobiles d'occasion en Afrique.

Il a également été observé que le principal partenaire commercial du Kenya pour les importations était la Chine, tel que le montre le **tableau 51**. La Chine a constitué le plus grand marché d'importation du Kenya, représentant 361 milliards USD de la valeur totale des importations en provenance du reste du monde. Outre la Chine, les principaux partenaires d'importation du Kenya sont l'Inde, les Émirats Arabes Unis, le Japon, l'Arabie Saoudite, les États-Unis et l'Afrique du Sud. Le Kenya importe principalement des machines et des équipements de transport, des produits pétroliers, des véhicules à moteur, du fer et de l'acier, des résines et des plastiques. D'autre part, l'Ouganda est devenu le premier marché d'exportation du Kenya. Le Pakistan est le marché d'exportation du café, du thé, des fournitures industrielles, du carburant et des équipements de transport des fleurs du Kenya, pour une valeur de 547 million USD. Il est suivi de près par le Royaume-Uni et les États-Unis, pour des exportations d'une valeur de 500 million USD chacun.

Tableau 50: Part des importations et exportations du Kenya avec les États Membres du Corridor Nord en USD en 2020

Pays	Valeur des Exportations	Valeur des Importations	Total des échanges	Part des échanges
BURUNDI	58,788,064	3,553,359	62,341,423	4%
RDC	142,980,691	27,543,548	170,524,239	10%
RWANDA	252,112,792	20,408,384	272,521,176	16%
SOUDAN DU SUD	230,430,112	421,263	230,851,375	14%
OUGANDA	716,939,384	239,697,726	956,637,109	57%
Grand Total	1,401,251,043	291,624,280	1,692,875,323	100%

Source : KNBS, données sur le commerce en 2020

Tableau 51: Part du marché commercial du Kenya au sein du Corridor Nord USD

Principaux marchés d'importation du Kenya en 2020		Principales destinations des exportations du Kenya en 2020	
Pays d'origine	Valeur	Pays d'origine	Valeur
CHINE	3,613,646,708	OUGANDA	716,939,384
INDE	1,885,883,699	PAKISTAN	546,565,485
EMIRATS ARABES UNIS	922,828,923	ROYAUME UNI	499,209,137
JAPON	875,942,824	ETATS UNIS D'AMÉRIQUE	493,779,802
ARABIE SAOUDITE	690,024,042	PAYS-BAS	487,375,836
INDONÉSIE	626,927,067	EMIRATS ARABES UNIS	344,348,951
ETATS UNIS D'AMÉRIQUE	563,063,135	TANZANIE	313,890,635
AFRIQUE DU SUD	457,791,824	RWANDA	252,112,792
MALAISIE	455,632,616	SOUDAN DU SUD	230,430,112
EGYPTE	448,534,585	EGYPTE	189,829,555

Source: KNBS, données sur le commerce en 2020

7.5 Commerce formel entre le Rwanda et les autres Etats Membres du Corridor Nord

Le commerce total du Rwanda avec les autres États membres du Corridor Nord a augmenté au fil des ans, comme le présente le **tableau 52** ci-dessous. Le commerce total a augmenté de **26%** en 2019 et de **0,06%** en 2020, une indication de la croissance des volumes commerciaux. Les exportations ont augmenté de manière significative, passant de **333 millions USD** en 2018 à **617 millions USD** en 2019, puis à **662 millions USD** en 2020, tandis que les importations ont diminué au cours de la même période. Dans le même ordre d'idées, la part des exportations dans le total des échanges était équivalente à **75%** et celles des importations représentait les **25%** restants en 2020, faisant du Rwanda un importateur net parmi les Etats Membres du CN.

Tableau 52: Part du commerce du Rwanda au sein du CN de 2018 à 2020 en USD

Type	2018	2019	2020
Importations	372 146 545	271 096 916	226 591 411
Exportations	333 212 016	617 041 825	662 052 686
Total	705 358 561	888 138 741	888 644 097
Part des Exportations	47%	69%	75%
Variation annuelle en %		25,91%	0,06%

Source : Banque Nationale du Rwanda, Données sur le commerce de 2018 à 2020

Le **tableau 53** reprend la valeur des produits de base importés et exportés du Rwanda vers d'autres États Membres du Corridor Nord. Les importations du Rwanda en provenance du Kenya se sont taillées la part du lion avec un équivalent de 96%, tandis que la RDC représentait la plus grande part des exportations du

Rwanda avec environ 90 pour cent. Les dix principaux produits importés sont le savon et les produits connexes, les produits en fer et en acier, les tubes et tuyaux, les médicaments, l'huile de palme, le sucre et la confiserie, le sel, l'emballage de marchandises, les chaussures, les produits en coton et les instruments

Tableau 53: Part des importations et des exportations du Rwanda avec les Etats Membres du Corridor Nord en USD en 2020

Pays	Valeur des exportations USD	Valeur des Importations en USD	Total des Échanges	% de la part du total
Burundi	1 327 646	29 985	1 353 631	0,2%
RDC	596 373 434	9 116 286	605 489 720	68,1%
Kenya	17 730 071	217 015 062	234 745 134	26,4%
Soudan du Sud	12 491 098	102 484	12 593 582	1,4%
Ouganda	34 130 437	331 593	34 462 030	3,9%
Grand Total	662 052 686	226 591 411	888 644 097	100,0%

Source : Banque Nationale du Rwanda, Données sur le commerce de 2018 à 2020

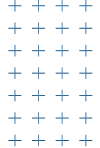
médicaux. Les principaux produits d'exportation sont constitués d'aliments et des animaux vivants, les boissons et le tabac, les matières brutes à l'exception des combustibles.

Le volume total du commerce transfrontalier informel pour 2020 est présenté dans le **tableau 54** ci-dessous. Les données disponibles portent sur 5 mois, de janvier à mars et de novembre à décembre. Le manque des données de certains mois est dû à la fermeture des frontières suite à la pandémie du Coronavirus. Le commerce total du commerce informel transfrontalier a enregistré une valeur de 39 millions d'USD. Les exportations informelles ont pris la plus grande part avec une valeur de 36 millions USD, soit 94% de tout le commerce informel enregistré au Rwanda. La RDC constitue le plus grand partenaire d'exportation informel transfrontalier pour le Rwanda, représentant 94% de tous les échanges d'exportation, tandis que l'Ouganda représente 4% et le marché commercial du Burundi est de 2% des exportations informelles.

Tableau 54: Part du commerce du commerce informel transfrontalier du Rwanda, en USD 2020

Pays	Importations	Exportations	Total du commerce informel transfrontalier
BURUNDI	713 481	595 546	1 309 027
RDC	1 030 591	34 329 417	35 360 008
TANZANIE	210 572	27 633	238 205
OUGANDA	501 718	1 633 427	2 135 145
Total	2 456 362	36 586 023	39 042 385

Source : Banque Nationale du Rwanda 2020



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

Le **tableau 55** ci-dessous montre la part du commerce du Soudan du Sud avec ses homologues des États Membres du Corridor Nord. Le Soudan du Sud a réalisé un commerce global de **498 millions** d'USD avec les États Membres du Corridor Nord, à l'exception de la RDC et du Burundi. La part des exportations représentait **18%** tandis que la part des importations absorbait **82%**. En outre, il est évident que le Soudan du Sud est un importateur net avec une balance commerciale négative

avec toutes les exportations des États Membres du Corridor Nord. Les principaux produits importés sont le sorgho, le maïs, le riz, le millet, le blé, la gomme arabique, la canne à sucre, les mangues, les papayes, les bananes, les patates douces, les graines de tournesol, le coton, les graines de sésame, le manioc (manioc, tapioca), les haricots, les arachides, les bovins et les moutons, entre autres.

Tableau 55: Part du commerce du Soudan du Sud en USD de janvier 2018 à mars 2019

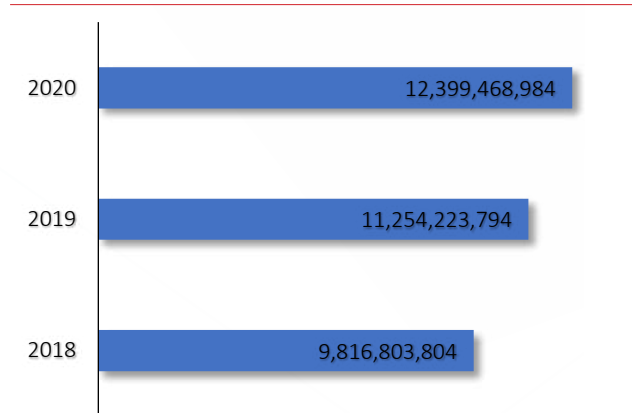
Pays	Valeur des Importations en 2020	Valeur des Exportations en 2020	Total du Commerce	% de part du Commerce
Kenya	47 173 299	5 361 714	52 535 013	1,5%
Rwanda	2 028 585	78 001	2 106 585	0,4%
Ouganda	357 339 034	86 724 298	444 063 332	89,0%

Source : Observatoire de Transport du Corridor Nord

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

Tel que le montre la **Figure 24** ci-dessous, le volume total des échanges commerciaux de l'Ouganda a augmenté de **15%** par an pour atteindre environ 11,3 milliards d'USD en 2019, puis de **10 %** pour atteindre 12,4 milliards d'USD en 2020. Les exportations représentaient environ **33 %** de la valeur commerciale totale en 2020, tandis que les importations représentaient **67%** du volume commercial total. Cela suggère que, globalement, l'Ouganda est un importateur net avec une balance commerciale déficitaire. Les principaux produits d'exportation de l'Ouganda vers le monde sont l'or semi-manufacturé, le café, les produits pétroliers, le poisson, les fèves de cacao, le ciment, le thé et le coton. Les principaux produits importés sont l'or semi-manufacturé, les produits pétroliers, les médicaments, l'huile de palme brute, le fer et l'acier.

Figure 24: Commerce total de l'Ouganda en (USD)



Source : UBOS, données sur le commerce en Ouganda, 2018 - 2020



Le volume total des échanges commerciaux de l'Ouganda avec les Etats Membres du Corridor Nord a été évalué à environ 2 milliards USD en 2020. Sur ce total, les exportations représentaient 56 %, soit 1,2 milliard d'USD, et les importations 908 millions d'USD, soit 44 % du volume total des échanges avec les autres Etats membres du Corridor Nord. Cela signifie que l'Ouganda est un exportateur, comme le montre le **tableau 56** ci-dessous. C'est une indication des accords commerciaux régionaux positifs qui ont élargi les marchés d'exportation du pays. Le Kenya est la première destination des importations et des exportations de l'Ouganda, occupant 60%, pour une valeur d'environ 1,2

milliard USD, par rapport aux autres Etats membres du corridor Nord. Le Soudan du Sud arrive en deuxième position avec environ 22% du commerce intra régional total. Les principales importations sont l'or semi-manufacturé, les lubrifiants, le fer, l'acier, le sel, les médicaments, les déchets, la ferraille de fer étamé ou d'acier et les véhicules à moteur. Les principales exportations de l'Ouganda vers les États Membres du Corridor Nord sont le ciment, le thé, l'huile de palme, le lait et la crème, les produits du sucre, le tabac, l'énergie électrique, le maïs et les produits du blé.

Tableau 56: Part du commerce de l'Ouganda avec les pays du CN en USD, 2020

Pays	Valeur des Importations	Valeur des Exportations	Total des Échanges	Proportion
BURUNDI	33 884 850	58 528 219	92 413 068	4,5%
R.D. CONGO	10 438 359	267 185 897	277 624 256	13,5%
KENYA	773 230 271	465 547 802	1 238 778 074	60,2%
RWANDA	3 458 233	2 311 943	5 770 177	0,3%
SUD SOUDAN	86 724 298	357 339 034	444 063 332	21,6%
Total	907 736 011	1 150 912 895	2 058 648 907	100%

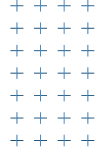
Source : UBOS, données sur le commerce, 2020

Les Émirats Arabes Unis (44%), le Kenya (11%), le Soudan du Sud (9%), la République Démocratique du Congo (6%), l'Italie et la Tanzanie étaient les principaux marchés pour les exportations de l'Ouganda en 2020.

Quant à la Chine, l'Inde, le Kenya, la Tanzanie, les Émirats Arabes Unis, le Japon, l'Arabie Saoudite, l'Afrique du Sud et la Gambie, ils étaient les principaux marchés pour les importations de l'Ouganda en 2020.

Tableau 57: Principaux marchés pour le commerce de l'Ouganda, en USD, en 2020

PAYS	VALEUR DES EXPORTATIONS EN 2020	PART DES EXPORTATIONS TOTALES
EMIRAT ARABES UNIS	1 844 838 895	44%
KENYA	465 547 802	11%
SOUDAN DU SUD	357 339 034	9%
R.D. CONGO	267 185 897	6%



PAYS	VALEUR DES EXPORTATIONS EN 2020	PART DES EXPORTATIONS TOTALES
ITALIE	138 052 360	3%
TANZANIE	95 130 574	2%
ALLEMAGNE	93 808 604	2%
SOUDAN	89 927 000	2%
PAYS BAS	78 120 883	2%
BELGIQUE	72 530 722	2%

PAYS	PREMIER MARCHÉ D'IMPORTATIONS	PART DES IMPORTATIONS TOTALES
CHINE	1 351 951 658,87	16,4%
INDE	959 110 323,52	1,6%
KENYA	773 230 271,24	9,4%
TANZANIE	743 682 293,83	9,0%
EMIRAT ARABES UNIS	495 865 657,77	6,0%
JAPON	342 871 170,74	4,2%
ARABIE SAOUDITE	274 518 994,11	3,3%
AFRIQUE DU SUD	220 872 242,81	2,7%
GAMBIE	212 871 321,91	2,6%
ZIMBABWE	203 860 627,52	2,5%

Source : UBOS, données sur le commerce, 2020

En résumé, le rapport indique que le commerce total le long du Corridor s'est élevé à environ 68,4 milliards USD. Le commerce formel entre le Kenya et l'Ouganda était le plus important avec 36,3 %, suivi par le commerce entre le Kenya et le Soudan du Sud avec 33,7 % de la

valeur totale du commerce dans la région. Les volumes commerciaux du Soudan du Sud étaient faibles, probablement en raison du manque de données.

Tableau 58: Proportion du commerce formel entre les Membres du Corridor Nord (en USD) en 2020

Origine	Destination	Valeur des Exportations 2020	des en	Valeur des Importations en 2020	Valeur Totale des Échanges	Part Totale des Échanges
Burundi	RDC	31 753 471		8 460 341	40 213 812	0,06%
Burundi	Kenya	355 335 900		47 173 299	402 509 199	0,59%
Burundi	Rwanda	25 985		2 028 585	2 054 570	0,00%
Burundi	Ouganda	33 884 850		45 745 907	79 630 757	0,12%
RDC	Kenya	2 754 354 830		14 298 069 068	17 052 423 898	24,92%
RDC	Rwanda	9 116 286		9 116 286	18 232 572	0,03%
RDC	Ouganda	10 438 359		267 185 897	277 624 256	0,41%
Kenya	Rwanda	217 015 062		2 040 838 388	2 257 853 450	3,30%
Kenya	Soudan du Sud	23 043 011 209		42 126 312	23 085 137 521	33,74%
Kenya	Ouganda	773 230 271		23 969 772 561	24 743 002 832	36,16%
Rwanda	Soudan du Sud	12 491 098		102 484	12 593 582	0,02%
Rwanda	Ouganda	3 458 233		331 593	3 789 826	0,01%
Ouganda	Soudan du Sud	357 339 034		86 724 298	444 063 332	0,65%
Total des Importations/ Exportations		27 601 454 588		40 817 675 019	68 419 129 607	100,00%

Source : ACTTCN, Analyse de l'Observatoire de Transport

*Les exportations peuvent être des importations selon la direction. Cette compilation est basée sur les données des importations de chaque pays.

Pour un pays donné, les importations sont généralement enregistrées avec plus de précision que les exportations, car les importations génèrent généralement des recettes tarifaires.



[Photo: AP]



Chapitre 8

Sécurité Routière



8.1 Introduction

La sécurité routière désigne les méthodes et les 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). En outre, des études empiriques à cet égard montrent que les accidents de la route sont prévalents dans les pays en développement, où ils représentent 93% des accidents par rapport aux économies développées (Banque mondiale 2019).

La cible 3.6 de l'Objectif de Développement Durable 3 vise à réduire de moitié le nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route d'ici 2020 (cible 3.6 de l'ODD), 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 donc devenue un défi majeur pour la région du Corridor Nord en général, malgré les efforts considérables déployés dans le développement et l'amélioration des infrastructures de transport. Ce rapport fournit les détails et les statistiques par pays sur les accidents de la route le long du Corridor Nord. Il donne également les détails sur les catégories d'utilisateurs de la route, la nature des accidents en fonction du temps, de l'âge et du sexe des usagers de la route, qui risquent le plus d'être tués ou blessés sur les routes.

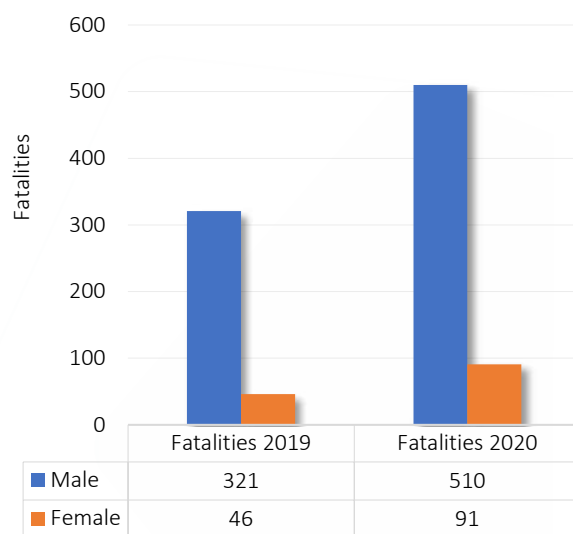
8.2 Sécurité routière au Kenya

Le Gouvernement du Kenya, à travers 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 en vies humaines dues aux accidents de la route. La **Figure 25** ci-dessous illustre la répartition des décès au Kenya le long du Corridor Nord en fonction du sexe. Les données indiquent une augmentation de 64% du nombre de décès. Se chiffrant à 367 en 2019,

ils sont passés à 601 en 2020. L'augmentation du nombre d'accidents mortels est très préoccupante car les pays africains s'étaient engagés à réduire de 50% le nombre d'accidents mortels d'ici 2020. Une analyse plus approfondie montre que les accidents de la route ont des conséquences énormes pour la nation et les sociétés en général, notamment en engendrant des handicaps et des effets psychologiques à long terme, un fardeau économique pour le public et les ménages, la mort de personnes et une baisse de la productivité.

Parmi les décès signalés le long du Corridor Nord au

Figure 25: Nombre de décès par sexe



Source : NTSA, de janvier à décembre 2019 et 2020

cours de la période considérée, on observe que les hommes en représentent une proportion importante, soit environ 86%, alors que les femmes ne représentent que 14% du total des fatalités. En outre, la plupart des accidents mortels se sont produits sur l'axe Mombasa-Nairobi-Nakuru.

Accidents mortels par catégorie d'usagers de la route

Le **tableau 59** montre la répartition des décès survenus en fonction du type de véhicule le long du Corridor Nord au cours de la même période d'examen. La plupart des décès ont été attribués à des accidents causés par les

véhicules commerciaux ou les camions (35%), suivis de près par les véhicules privés (24% en 2020). Les motos représentaient 13% et les véhicules de services publics 12%. Les véhicules de l'Etat ont réduit le nombre d'accidents mortels de 29% en 2020 par rapport à l'année précédente. Le nombre de décès causés par les motos a augmenté de 300%, tandis que les

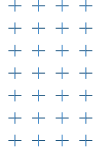
Tableau 59: Répartition des décès en fonction du type de véhicule

TYPE DE VÉHICULE	DÉCÈS EN 2019	DÉCÈS EN 2020	Variation en %
COMMERCIAL	125	213	70%
PRIVÉ	117	146	25%
VEHICULES DE SERVICE PUBLIC	53	71	34%
MOTOCYCLETTE	20	80	300%
INCONNU	45	86	91%
GOUVERNEMENT	7	5	(-29%)
TOTAL	367	601	64%

Source : NTSA, avril à décembre 2019 et 2020



[Photo: KTA]



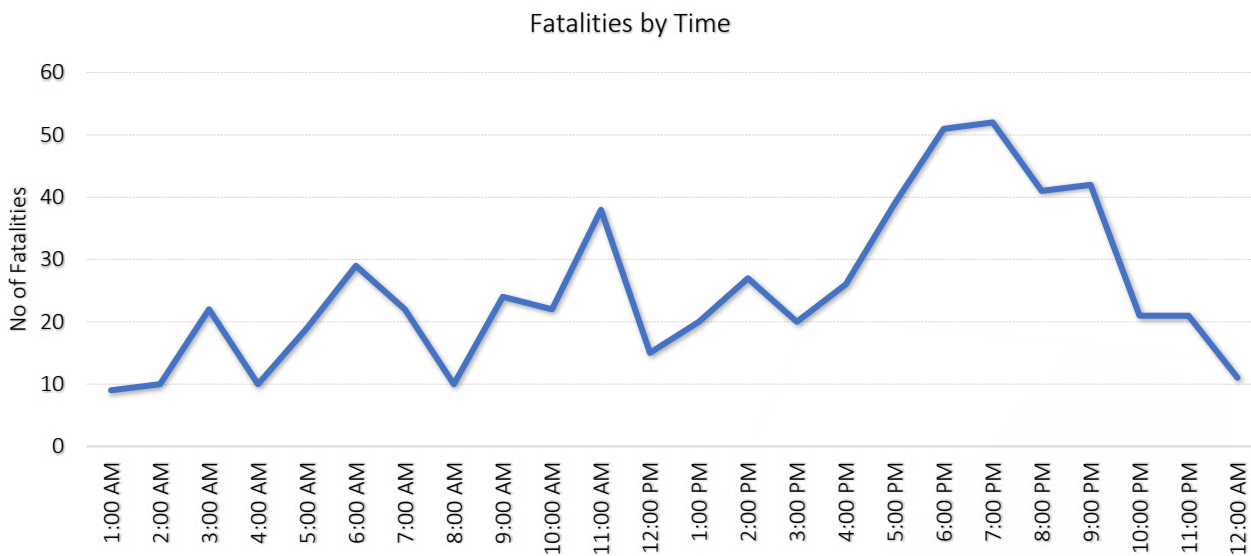
véhicules commerciaux/camions ont également connu une augmentation d'environ 70%, comme le montre le tableau ci-dessous.

Décès par heure

La **Figure 26** montre que la plupart des accidents ont lieu entre 17h00 et 21h00. Cela est dû à une mauvaise visibilité. Cela suggère que les infrastructures routières

et les signalisations devraient être améliorées pour garantir une meilleure sécurité routière pour ceux qui conduisent après la tombée de la nuit. La plupart des accidents ont été signalés le vendredi (15%), le samedi (19%) et le dimanche (18%). Le rapport recommande de prêter attention aux motocyclistes, qui ont jusqu'à présent été largement négligés dans les politiques de transport et de planification. A titre d'exemple de

Figure 26: Répartition des décès sur base du temps



Source : NTSA , Avril - Décembre 2020

mettre en place des mesures pour accroître la sécurité des piétons et des cyclistes, mettre des panneaux de signalisation clairs, entre autres.

Causes des accidents mortels

Le délit de fuite reste le facteur de causalité le plus important pour tous les décès en 2020. Ils représentent 28% de tous les accidents mortels signalés le long du Corridor Nord, suivi par la perte de contrôle et le dépassement inapproprié qui représentent respectivement 15 % et 14 %. Le non-respect du code de la route, notamment le fait de ne pas se tenir sur le côté

ou sur la voie de circulation appropriée, figure également parmi les principales causes de décès, comme le montre le **tableau 60**. Les accidents de la route entraînent la mort de personnes et pèsent lourdement sur le capital humain, la santé et les ressources financières d'un pays. En analysant la sécurité routière dans tous les contextes à l'aide de données et d'informations approfondies, les responsables politiques pourraient contribuer à modifier le comportement et les attitudes du public, à influencer les politiques et donc à sauver des vies.

**Tableau 60:** Principales causes d'accidents mortels au Kenya le long du corridor Nord

CAUSES DES ACCIDENTS MORTELS	PROPORTION
Cause non repertoriée (délit de fuite)	28%
Perte de contrôle	15%
Dépassement inapproprié	14%
Erreur de jugement que la voie est libre	7%
Ne pas se tenir sur le côté ou sur la voie de circulation appropriée	6%
Erreur de jugement	5%
Vitesse excessive	4%
Marche, marche ou course hors du sentier ou de l'accotement vers la route.	3%
L'embardée	3%
Le fait de se ranger sur le côté ou de passer d'une voie de circulation à l'autre sans précaution.	3%
Traversée de la route non masquée par un véhicule à l'arrêt	2%
Tourner à droite sans précaution	2%

Source : NTSA, avril à décembre 2020

8.3 Sécurité Routière au Rwanda

Suite à l'enquête de cartographie des points noirs menée par l'ACTTCN au Rwanda en 2019, il a été identifié que les routes Kigali -Huye -Akanyaru (NR-1), Kigali -Musanze -Rubavu (NR-2), et Kigali - Gatuna (NR-3), ont vingt-huit (28) points noirs. D'une manière générale, toutes les routes principales du Rwanda sont bien entretenues et il n'y a pas de signes de dégradation de la chaussée ou d'accotements défailants le long des routes nationales. Le Ministère des Infrastructures du Rwanda met en œuvre des mesures pour réduire la possibilité d'accidents par une application stricte et une discipline générale parmi le public et en particulier les usagers de la route.

En 2020, un total de 467 accidents a été signalé au

Rwanda le long du Corridor Nord, dont 44% étaient mortels et 56% étaient des accidents graves, comme le montre le **tableau 61** ci-dessous. Les blessures graves peuvent être définies comme une blessure qui provoque un défigurement permanent ou toute lésion permanente d'un organe interne ou externe, ou une invalidité permanente d'une membrane externe. Par rapport à l'année précédente, le nombre d'accidents de la route a diminué de manière significative, l'année 2020 ayant enregistré une baisse d'environ 20%. Cette performance positive indique que les initiatives visant à réduire le nombre de décès sur les routes donnent de bons résultats. Certaines des initiatives de sécurité routière en cours au Rwanda comprennent la réhabilitation et l'élargissement de la route Kicukiro-

Nyanza-Mugendo (12,23 Km) à quatre voies au lieu de deux dans le cadre du projet d'autoroute internationale de Bugesera, la réhabilitation et l'élargissement de la route Rubengera-Rambura (15,15 Km), entre autres.

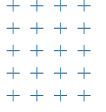
Les principales causes d'accidents ont été attribuées aux excès de vitesse, aux mauvaises manœuvres et à la conduite imprudente. Le rapport propose une application stricte de la loi contre les excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse et le non-respect du code de la route pour améliorer la sécurité routière au Rwanda.

La plupart des accidents mortels se sont produits sur le tronçon Ruhwa-Bugarama-Rusizi-Buyinga-Karongi-Rubavu (NR11), représentant 21% du total des accidents sur ce corridor au Rwanda, suivi de près par le tronçon Kigali-Huye-Akanyaru (19%). Les accidents sur la section Kigali-Huye -Akanyaru se produisent entre 12 heures et 23 heures en raison de la mauvaise visibilité. De même, les accidents sur la route Ruhwa - Rubavu se produisent à l'aube et au crépuscule.

Tableau 61: Nombre d'accidents répartis par tronçon routier (avr-déc 2020)

Nom de la route	Nombre accidents en 2019			Nombre accidents en 2020		
	Mortels	Graves	Total	Mortels	Graves	Total
Kigali-Huye -Akanyaru (NR1)	54	83	137	42	46	88
Kigali -Musanze -Rubavu (NR2)	51	44	95	35	45	80
Kigali -Gatuna (NR3)	6	12	18	1	1	2
Kigali-Kayonza (NR4)	51	79	130	44	39	83
Kicukiro -Nemba (NR5)	25	32	57	11	25	36
Huye-Kitabi -Buyinga (NR10)	8	6	14	22	12	34
Ruhwa-Bugarama-Rusizi- Buyinga-Karongi -Rubavu (NR11)	20	32	52	26	72	98
Muhanga-Rubengera (NR15)	7	13	20	4	9	13
Muhanga-Ngororero-Mukamira (NR16)	11	18	29	12	9	21
Musanze -Cyanika (NR17)	8	6	14	5	3	8
Kayonza-Gabiro-Kagitumba (NR24)	14	4	18	4	0	4
GRAND TOTAL	255	329	584	206	261	467

Source : Ministère des infrastructures/Police nationale du Rwanda



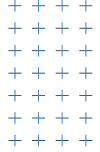




Chapitre **9**

Recommandations





Recommandations

1. Les autorités fiscales, l'autorité portuaire et les compagnies maritimes devraient travailler à la réalisation du dédouanement préalable à l'arrivée des navires afin de réduire les retards dans le dédouanement des marchandises.
2. Les Parties prenantes devraient envisager de payer à l'avance les frais portuaires pour les importations et les exportations afin d'assurer le succès du traitement avant l'arrivée, ce qui contribuera à réduire le temps de séjour des marchandises.
3. Les autorités fiscales devraient fournir davantage de scellés de Suivi Electronique Régional des Cargaisons afin de faciliter le temps de rotation des camions.
4. KRA, KPA and KRC devraient fournir de scanners appropriés aux points de déchargement pour s'assurer que tous les conteneurs, y compris les conteneurs empilés soient scannés.
5. Les transporteurs et le secteur privé devraient résoudre les problèmes liés aux documents non finalisés par les agents de dédouanement et la réception en temps voulu de la notification d'enlèvement de la cargaison, qui entraînent des retards ou l'impossibilité pour les propriétaires de cargaisons de récupérer leur cargaison après le dédouanement.
6. Suite à l'automatisation, il est nécessaire de revoir le cadre politique et juridique pour s'assurer que les documents électroniques pour le dédouanement des marchandises sont acceptés sans qu'il soit nécessaire de présenter des copies en papier, ce qui va à l'encontre de l'objectif de l'automatisation.
7. Résoudre la question d'insécurité le long de l'autoroute Nimule -Elegu pour réduire le coût des affaires.



Annexes et Références

1. Objectifs de Développement Durable, Agenda 2030
2. Source de données ouvertes de la Banque Mondiale : <https://data.worldbank.org/indicator/IT>
3. Tableau Sommaire sur le temps de rotation

Année	Count	Mean	Min	25%	50%	75%
2016	435	72	12	52	68	89
2017	567	81	10	52	75	100
2018	541	92	3	53	79	111
2019	530	94	6	54	84	122
2020	526	94	8	53	80	114



AUTORITE DE COORDINATION
DE TRANSIT ET DE TRANSPORT
DU CORRIDOR NORD



TRADE
MARK
EAST AFRICA

Growing Prosperity Through Trade



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



@NorthernCorridor



NorthernCorridor

