

RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD

14^{ème} Edition

Juin 2019



Un Commerce Transfrontalier Renforcé



Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord

Partenaires



Partenaires au Développement



Table Des Matières

LISTE DES TABLEAUX	I
LISTE DES FIGURES	III
ABREVIATIONS	V
AVANT PROPOS	VI
REMERCIEMENTS	VII
RESUME SOMMAIRE	VII
<hr/>	
PREMIER CHAPITRE : INTRODUCTION	1
1.1 Contexte général	3
1.2 Le Corridor Nord	4
1.3 Indicateurs démographiques et macro-économiques des Etats Membres du Corridor Nord	5
1.4 Facilité de faire les affaires par rapport au commerce transfrontalier	6
1.5 Indice de performance logistique (LPI)	6
<hr/>	
DEUXIEME CHAPITRE : SECTION SPECIALE SUR LA MISE EN OEUVRE DES POSTES FRONTIERES A ARRET UNIQUE	8
2.1 Etat de mise en œuvre des PFAU sur les itinéraires du Corridor	11
2.2 Mesure du temps de traitement à la frontière en utilisant les données du Territoire Douanier unique (TDU) en Ouganda	12
<hr/>	
TROISIEME CHAPITRE : VOLUME ET CAPACITE	14
3.1 Volume total de Marchandises au Port de Mombasa	15
3.2 Volume de transit par le Port de Mombasa par pays de destination	17
3.3 Taux de conteneurisation au Port de Mombasa	18
3.4 Volume de cargaisons par mode de transport	19
<hr/>	
QUARTIEME CHAPITRE : TARIFS ET COUTS DE TRANSPORT	28
4.1 Tarifs de transport routier au Burundi	29
4.2 Tarifs de transport routier en RDC	31
4.3 Tarifs de transport au Kenya	31
4.4 Tarifs de transport au Rwanda	31
4.5 Tarifs de transport routier au Soudan du Sud	33
4.6 Tarifs de transport en Ouganda	33
<hr/>	
CINQUIEME CHAPITRE : EFFICACITE ET PRODUCTIVITE	36
5.1 Temps de rotation des navires au port de Mombasa	37
5.2 Temps d'attente des navires avant accostage au port de Mombasa	38
5.3 Productivité des navires (mouvements bruts par heure) au port de Mombasa	39
5.4 Temps de séjour des cargaisons conteneurisées au Port de Mombasa	40
5.5 Temps pris pour le dédouanement au centre de Traitement des Documents (DPC)	41
5.6 Temps pris après la mainlevée douanière au Port de Mombasa	41
5.7 Temps de dédouanement au Guichet Unique	42
5.8 Temps de séjour au dépôt Intérieur des Conteneurs - ICD de Nairobi	42
5.9 Temps de rotation des camions au port	43
5.10 Temps de rotation à ICD de MAGERWA au Rwanda	43

SIXIEME CHAPITRE : QUALITE DES INFRASTRUCTURES	46
6.1 Etat des routes du Corridor Nord au Kenya	47
6.2 Etat des routes en Ouganda le long du Corridor Nord	50
6.3 Etat des routes au Rwanda le long du Corridor Nord	51
6.4 Etat des routes au Burundi le long du Corridor Nord	52
6.5 Etat des routes en RDC le long du Corridor Nord	53
6.6 L'état des routes au Soudan du Sud le long du Corridor Nord	54
6.7 Trafic aux ponts bascules dans les Etats Membres du Corridor Nord	55
6.8 Conformité à la limite de poids aux ponts bascules le long du Corridor Nord	57
SEPTIEME CHAPITRE : TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS	60
7.1 Temps de transit au Kenya – en utilisant le RECTS	61
7.2 Temps de transit en Ouganda – en utilisant les données du Système RECTS	63
7.3 Temps de transit au Rwanda en utilisant le RECTS	66
7.4 Temps de transit au Burundi	68
HUITIEME CHAPITRE : COMMERCE INTRA-REGIONAL	70
8.1 Commerce Formel du Burundi	71
8.2 Commerce formel entre la RDC et les autres Etats Membres du Corridor Nord	74
8.3 Commerce Formel entre le Kenya et les autres Etats Membres du Corridor Nord	77
8.4 Commerce Formel au Rwanda	80
8.5 Commerce Formel au Soudan du Sud	82
8.6 Commerce Formel en Ouganda	82
8.7 Commerce Transfrontalier Informel	85
NEUVIEME CHAPITRE : SECURITE ROUTIERE	88
9.1 Sécurité routière au Burundi	90
9.2 Sécurité routière au Kenya	90
9.3 Sécurité routière au Rwanda	92
9.4 Sécurité routière Ouganda	92
DIXIEME CHAPITRE : ENQUETE ROUTIERE	96
10.1 Résultats de l'enquête Routière sur Telephone Mobile	97
10.2 Echantillonnage	97
10.3 Temps de traversé au pont-basculé et la frontière	98
10.4 Nombre d'arrêts et les raisons d'arrêts	99
10.5 Proportion d'arrêts qui occasionnent des frais/dépenses	100
DIXIEME CHAPITRE : RECOMMANDATIONS	104

Liste des Tableaux

Tableau 1	Indicateurs démographiques et économiques	4
Tableau 2	Facilités des affaires pour les pays membres du Corridor Nord	5
Tableau 3	Indice de Performance Logistique pour les États membres du Corridor Nord	5
Tableau 4	Postes frontières communs désignés comme PFAU	10
Tableau 5	Etat de mise en œuvre des PFAU (OSBPs)	11
Tableau 6	Volume total de cargaisons en Tonnes métriques ('000')	15
Tableau 7	Volume de cargaisons en TPL de janvier à Mars 2019	16
Tableau 8	Trafic de transit en tonnes métriques	17
Tableau 9	Trafic par le port de Mombasa par pays de destination de Janvier à Mars 2019	17
Tableau 10	Patrimoine du SGR en mars 2019	19
Tableau 11	Patrimoine du MGR en mars 2019	19
Tableau 12	Nombre de trains par rapport au volume de cargaisons par type, en EVP	20
Tableau 13	Transport des cargaisons conventionnelles	20
Tableau 14	Tarifs normaux pour les conteneurs transportés par SGR	21
Tableau 15	Tarif du dernier kilomètre à partir de l'ICD Nairobi vers Nairobi et ses environs	21
Tableau 16	Nombre de passagers utilisant le SGR	22
Tableau 17	Volume de marchandises transportées par MGR d'Avril à Septembre 2018	22
Tableau 18	Réseau d'oléoducs au Kenya	23
Tableau 19	Volume en M ³ par type de produits distribué aux Etats Membres	23
Tableau 20	Volumes en Transit de Carburant distribués (M ³) aux dépôts de Nakuru, Kisumu et Eldoret	24
Tableau 21	Tarifs de transport pour les camions citernes de carburant appliqué par les Transporteurs du Rwanda	24
Tableau 22	Nombre de voyages aller-retour au Burundi	28
Tableau 23	Tarifs de transport actuels en USD pour les transporteurs de la RDC	29
Tableau 24	Nombre de voyages aller-retour au Kenya	30
Tableau 25	Nombre de voyages aller-retour par mois	31
Tableau 26	Tarif de transport actuel en USD pour les transporteurs du Soudan du Sud	31
Tableau 27	Nombre de voyages aller-retour	32
Tableau 28	Productivité des navires au port de Mombasa, d'Avril à Septembre 2018	38
Tableau 29	Etat des routes du Kenya le long du Corridor Nord à partir du port de Mombasa	46
Tableau 30	D'autres sections de routes qui ne sont pas dans l'Accord mais faisant partie du Corridor Nord reliant aux frontières de la Tanzanie et le Soudan du Sud	46
Tableau 31	Projets sur les routes du Corridor Nord au Kenya	46
Tableau 32	Travaux de développement routier le long du Corridor Nord au Kenya	47
Tableau 33	Etat des sections de routes du Corridor Nord en Ouganda en 2019	48
Tableau 34	Etat des routes au Rwanda	49
Tableau 35	Etat des tronçons routiers au Burundi	50

Tableau 36	Les ponts le long du Corridor Nord	50
Tableau 37	Tronçons de transit en RDC	51
Tableau 38	Etat des routes en RDC	51
Tableau 39	Etat des tronçons de routes au Soudan du Sud en Mars 2019	52
Tableau 40	Moyenne du trafic quotidiennement pesé sur les ponts bascules au Kenya	53
Tableau 41	Moyenne mensuelle du trafic pesé sur les ponts bascules en Ouganda	54
Tableau 42	Niveau de conformité du poids aux ponts bascules au Kenya	54
Tableau 43	Niveau de conformité au poids aux ponts bascules en Ouganda	55
Tableau 44	Temps de Transit du Port de Mombasa à la frontière de Malaba (Mars 2018 à Mars 2019) en Heures	60
Tableau 45	Temps de transit de Mombasa à la frontière de Busia (Mars 2018 à Février 2019) en heures	60
Tableau 46	Temps de Transit de Gatuna/ Rwanda vers diverses destinations	65
Tableau 47	Part des importations du Burundi en USD, Janvier 2018 – Mars 2019	70
Tableau 48	Part des exportations du Burundi en USD, de Janvier 2018 – Mars 2019	71
Tableau 49	Part des importations de la RDC en USD Jan 2018 – Mar 2019	73
Tableau 50	Part des exportations de la RDC en USD Jan 2018 – Mar 2019	74
Tableau 51	Part des importations du Kenya en USD Jan 2018 – Mar 2019	76
Tableau 52	Part des exportations locales du Kenya en USD Jan 2018 – Mar 2019	77
Tableau 53	Part des réexportations du Kenya en USD Jan 2018 – Mar 2019	78
Tableau 54	Part des importations du Rwanda en USD, de Janvier 2018 – Mar 2019	80
Tableau 55	Part des exportations du Rwanda en USD Janvier 2018 – Mar 2019	81
Tableau 56	Part des exportations du Rwanda en USD Janvier 2018 – Mar 2019	82
Tableau 57	Volume total du commerce et sa valeur en USD en Ouganda 2018	83
Tableau 58	Part des importations en Ouganda en USD	83
Tableau 59	Part des exportations de l'Ouganda en USD	84
Tableau 60	Commerce informel transfrontalier du Rwanda pour les importations et exportations en USD pour la période d'Octobre 2018 à Mars 2019	86
Tableau 61	Décès sur le Corridor Nord - Octobre 2018 - Mars 2019	90
Tableau 62	Décès sur le Corridor Nord- Octobre 2018- Mars 2019	90
Tableau 63	Répartition des décès par sexe le long du Corridor Nord	91
Tableau 64	Nombre d'accidents répartis par tronçon routier (Octobre à Mars 2019)	91
Tableau 65	Nature des accidents de la route en Ouganda	91
Tableau 66	Répartition des accidents en Ouganda en 2017	92
Tableau 67	Causes d'accidents en Ouganda en 2017	92
Tableau 68	Voyages par destination	95
Tableau 69	Synthèse des arrêts et les durées	96
Tableau 70	Proportion des raisons d'arrêts occasionnant des dépenses	97

Liste des Figures

Figure 1	Carte des Etats Membres du Corridor Nord et principales statistiques	X
Figure 2	Carte de l'emplacement des PFAU	10
Figure 3	Temps médiane de dédouanement à la frontière	12
Figure 4	Débit total des cargaisons au Port de Mombasa et Dar es Salam Port de 2016 à 2018	16
Figure 5	Comparaison entre le Port de Mombasa et le Port de Dar en tonnes métriques	17
Figure 6	Trafic des conteneurs (EVP) par le Port de Mombasa	18
Figure 7	Tarif de transport actuel par kilomètre par tonne en USD (importation)	27
Figure 8	Tarif de transport actuel en USD par km par tonne pour les importations vers Bujumbura	28
Figure 9	Tarifs de transport au Kenya à partir du Port de Mombasa vers différentes destinations, en USD	29
Figure 10	Tarifs de transport vers différentes destinations en USD	29
Figure 11	Tarifs de transport actuels jusqu'à Kigali, en USD (Importations)	30
Figure 12	Tarif de transport actuel en USD à partir de Kigali (exportations)	30
Figure 13	Tarifs de transport actuels en USD (\$) pour les transporteurs ougandais sur les Importations	31
Figure 14	Tarifs de transport actuels en USD (\$) pour les transporteurs ougandais sur les exportations	32
Figure 15	Temps de rotation du navire au port de Mombasa en valeur médiane; de 2015 à 2018	35
Figure 16	Temps de rotation des navires de Jan 2018 à Fév. 2019 (valeur médiane)	36
Figure 17	Temps médiane d'attente moyen des navires avant accostage au port de Mombasa (Janvier - Mars 2019)	36
Figure 18	Heures médianes pour l'attente des navires avant accostage au port de Mombasa (janvier 2018 à février 2019)	37
Figure 19	Moyenne du temps de séjour des cargaisons conteneurisées (en heures) d'Avril à Septembre 2018	38
Figure 20	Temps pris au Centre de Traitement des Documents (DPC)	31
Figure 21	Moyenne du temps pris après la mainlevée douanière	31
Figure 22	Temps de dédouanement au Centre de Guichet Unique	40
Figure 23	Résumé de l'analyse chronologique des importations en mars 2019 (En EVP)	40
Figure 24	Temps moyen de rotation des camions au Port, Avril – Septembre 2018, en heures	41
Figure 25	Moyenne de temps de rotation à l'ICD MAGERWA au Rwanda	41
Figure 26	Moyenne du trafic quotidiennement pesé sur les ponts bascules au Kenya	55
Figure 27	Moyenne mensuelle du trafic pesé sur les ponts bascules en Ouganda	63
Figure 28	Niveau de conformité du poids aux ponts bascules au Kenya	63
Figure 29	Niveau de conformité au poids aux ponts bascules en Ouganda	64
Figure 30	Niveau de conformité au pont-basculé de Mbarara en Ouganda	65

Figure 31	Temps moyen de transit du Port de Mombasa vers diverses destinations (de Mars 2018 à Mars 2019)	65
Figure 32	Temps moyen de transit de /à Kampala et le Port de Mombasa (de Mars 2018 à Mars 2019)	65
Figure 33	Temps moyen de transit de Kampala à Elegu et Oraba	66
Figure 34	Temps moyen de transit de Kampala à Katuna (de Mars 2018 à Février 2019)	67
Figure 35	Temps moyen de Transit de Kampala vers diverses frontières en RDC (de Mars 2018 à Mars 2019)	68
Figure 36	Temps moyen de transit de Mirama Hills à Mpondwe en heures	68
Figure 37	Temps de Transit de Gikondo/ Kigali à Rubavu-Corniche, d'Oct. 2018 à Mar 2019 (heures)	71
Figure 38	Temps de Transit de Cyanika à Rubavu-Corniche, de Novembre 2018 à Mars 2019 (heures)	73
Figure 39	Temps de Transit de Bujumbura aux frontières de Gasenyi et Kanyaru Haut avec le Rwanda en heures	74
Figure 40	Temps de Transit de Kayanza à Gasenyi et Kanyaru Haut en heures	75
Figure 41	Part du commerce du Burundi avec le Corridor Nord en 2018 (de Janvier à Décembre en US\$)	76
Figure 42	Principaux marchés des exportations du Burundi en US\$ de Janvier 2018 – Mars 2019	76
Figure 43	Principaux marchés des importations du Burundi en provenance du monde en US\$ Jan 2018 – Mar 2019	77
Figure 44	Part du commerce de la RDC avec les Etats Membres du Corridor Nord en 2018 (Jan à Déc en US\$)	79
Figure 45	Principaux marchés des importations de la RDC en provenance du monde en US\$	79
Figure 46	Principaux marchés des exportations de la RDC vers le monde en US\$	80
Figure 47	Part du commerce du Kenya dans le CN en 2018 (Jan à Déc en US\$)	80
Figure 48	Principaux marchés des exportations du Kenya au monde en million US\$ Jan 2018 – Mar 2019	82
Figure 49	Principaux marchés des importations du Kenya en provenance du monde en US\$ Jan 2018 – Mar 2019	84
Figure 50	Principaux marchés des importations du Kenya en provenance du monde en US\$, de Jan 2018 à Mar 2019	85
Figure 51	Part du commerce du Rwanda avec le Corridor Nord en 2018 (Janvier à Décembre en US\$)	86
Figure 52	Part du commerce en Ouganda avec le Corridor Nord en 2018 (Jan to Déc en US\$)	86
Figure 53	Principaux marchés des importations d'Ouganda en provenance du monde en US\$	98
Figure 54	Principaux marchés des exportations de l'Ouganda dans le monde en US\$	98
Figure 55	Commerce transfrontalier informel – exportations de l'Ouganda en US\$ en 2018	99
Figure 56	Commerce transfrontalier informel – importations de l'Ouganda en US\$ en 2018	99
Figure 57	Temps moyen de passage de divers ponts bascules, en minutes	99
Figure 58	Temps moyen de traversée de la frontière à Malaba et Busia en heures	99
Figure 59	Nombre moyen d'arrêts par raison d'arrêt et par trajet	99

Abreviations

ACPLRWA

Association des Conducteurs des Camions de longue Distance du Rwanda

ACTTCN

Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord

ASYCUDA

SYDONIA (Système Douanier Automatisé)

BI

Burundi

CCTTFA

Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central

CFS

Stations pour cargaisons Conteneurisées

DGDA

Direction Générale des Douanes Et Accises

RDC

République Démocratique du Congo

TPL

Poids en Tonnes

ECTS

Système Electronique de Surveillance des Cargaisons

FEC

Fédération des Entreprises du Congo

PIB

Produit Intérieur Brut

GPS

Système de Localisation Universel (Global Positioning System)

HSWIM

Pesage Dynamique Routier à Grande Vitesse

IABT

Association Internationale des Transporteurs du Burundi

ICBT

Commerce Informel Transfrontalier

ICD

Dépôt Intérieur pour Conteneurs

TIC

Technologies de l'Information et de la Communication

IRI

Indice de Rugosité Internationale

KE

Kenya

KeNHA

Office des Routes Nationales du Kenya

KPA

Office des Ports du Kenya

KPC

Compagnie de gestion de l'Oléoducs du Kenya

KRA

Office des Recettes du Kenya

KTA

Association des Transporteurs du Kenya

LPI

Indice de performance de la logistique

KWATOS

Système des Opérations Automatisées du Terminal de Kilindini

MAGERWA

Magasins Généraux du Rwanda

NEPAD

Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique

CN

Corridor Nord

ATTTCN

Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord

NICD

Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Nairobi

OBR

Office Burundais des Recettes

OCC

Office Congolais de Contrôle

ODR

Office Des Routes

OEA

Opérateur Economique Agréé

OGA

Autres Organismes Gouvernementaux

OGEFREM

Office de Gestion Du Fret Multimodal

PFAU

Poste Frontière à Arrêt Unique

RECTS

Système Electronique Régional de Surveillance des Cargaisons

RRA

Office des Recettes du Rwanda

RTDA

Agence Rwandaise de Développement du Transport

RVR

Rift Valley Railways

RW

Rwanda

SGR

Chemin de Fer à Ecartement Standard

SSFEB

Fédération des Employeurs et des Associations des Entreprises du Soudan du Sud

TBL

Connaissance direct

TDU

Territoire Douanier Unique

TEU

Unité Equivalente au Conteneur de Vingt Pieds

TMEA

Trade Mark East Africa

TO

Observatoire de Transport

TOP

Portail en ligne de l'Observatoire de Transport

UFFA

Association des Transitaires de l'Ouganda

UG

Ouganda

UNRA

Autorité des Routes Nationales de l'Ouganda

URA

Office des Recettes de l'Ouganda

URC

Compagnie de Gestion de Chemin de Fer de l'Ouganda

WEO

Perspectives de l'Economie Mondiale

ACPLRWA

Association des Conducteurs des Camions de longue Distance du Rwanda

ACTTCN

Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord

Avant Propos



Mr. Omae Nyarandi
Secrétaire Exécutif - ACTTCN

L'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATTTCN) a été ratifié en 1985 afin de faciliter le commerce inter-Etats et de transit entre les Etats Membres. Les Etats Membres de l'ATTTCN étaient : le Burundi, République Démocratique du Congo, Kenya, Rwanda et l'Ouganda. L'ATTTCN a été révisé en 2012 pour inclure l'Etat membre du Soudan du Sud. L'objectif principal de l'Accord est de fournir un mécanisme pour faciliter le commerce de transit par le Port de Mombasa pour les Etats Membres. Auparavant, le commerce de transit dans la région de l'Afrique de l'Est fonctionnait sur la base d'accords bilatéraux, qui n'offraient pas de cadre cohérent pour des services normalisés et des procédures de commerce de transit sur les différents territoires des Etats Membres. Depuis la mise en œuvre de l'Accord, de très nombreuses initiatives ont été entreprises et ont contribué à améliorer la facilitation du commerce dans la région.

Parmi les réalisations notables figurent : l'amélioration de l'efficacité du Port de Mombasa et l'expansion des terminaux à conteneurs dans le port, qui ont entraîné l'augmentation du débit des marchandises. En outre, l'amélioration des infrastructures et la réduction des obstacles au transport et au commerce ont entraîné une efficacité accrue le long du Corridor. Certaines des initiatives mises en œuvre

comprennent : le développement du chemin de fer à Ecartement Standard, l'installation du pesage routier dynamique à grande vitesse, la construction de postes frontières à Arrêt unique et ainsi que l'amélioration de la qualité de l'état des routes. Malgré ces réalisations, des efforts supplémentaires sont encore requis pour maximiser le potentiel commercial de la région.

Pour faire le suivi de la performance et de la mise en œuvre des différentes initiatives, l'Observatoire de Transport du Corridor Nord a été créé en 2011. Il s'agit d'un outil de suivi qui mesure 36 indicateurs qui assurent suivi de la performance du Port et du Corridor de transport.

L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord a le plaisir de présenter la 14^{ème} édition du rapport. Le rapport présente la performance annuelle de l'année 2018 et du premier trimestre de 2019. Ce rapport a été élaboré au moyen de la collecte, du traitement et de l'analyse de données. Les données qualitatives sont collectées à travers de forums de consultation des Parties prenantes, d'enquêtes sur la logistique du commerce et d'enquêtes routières.

Je souhaite également réitérer l'engagement du Secrétariat de l'ACTTCN à coordonner et à appuyer les Parties prenantes de tous les Etats Membres, à créer un environnement propice à la facilitation du commerce et du transport, et à appeler tous les partenaires à soutenir l'actualisation des programmes envisagés dans l'Accord du Corridor Nord.

Omae Nyarandi
Secrétaire Exécutif

Remerciements

L'ACTTCN est profondément reconnaissante au Conseil des Ministres des Etats Membres du Corridor Nord pour son soutien continu à l'Observatoire de Transport. Une profonde reconnaissance est également exprimée envers le Comité Exécutif, aux divers Comités Techniques Spécialisés, au Comité des Parties prenantes et aux Experts impliqués dans la rédaction et la validation de cette 14ème Edition du rapport de performance de l'observatoire de Transport. Ces acteurs précieux ont eu un impact positif sur la mise en œuvre de cette initiative clé du Corridor.

Le Secrétariat souhaite exprimer ses sincères remerciements à toutes les Parties prenantes qui ont fourni des informations et des données essentielles qui ont permis l'élaboration avec succès de ce rapport. Nous remercions également les personnes qui ont procédé à la révision du rapport et les Parties prenantes qui ont participé à la validation et à l'adoption de ce rapport. Nous remercions tout particulièrement Trade Mark East Africa (TMEA) pour sa contribution financière et technique continue, essentielle pour le développement et à l'amélioration du projet de l'Observatoire de Transport.

Nous souhaitons remercier tout particulièrement le Secrétaire Exécutif, **Mr. Omae Nyarandi**, d'avoir guidé et soutenu le processus d'élaboration et de production du rapport dans son ensemble. Qu'également l'ensemble de l'équipe technique de l'Observatoire de Transport, composée de **M. Aloys Rusagara, M. Gideon Chikamai, Mme Melap Sitati, M. Noah Kipyegon, M. Alex Ruzindana, M. Fred Paul Babalanda, M. Emile Sinzumusi, Prof Lievin Chirhalwirwa, M. Fred Tumwebaze, M. Philip Mwanthi, M. Elias Leju Leonardo, M. Cezzy Kanionga, M. John Deng, Mme Clarisse Biraronderwa, M. Jean Ndayisaba** et **M. Desire Buconyori**, pour leur dévouement sans faille et leur engagement envers le projet. Qu'il trouve ici nos sincères remerciements.

Secrétariat de l'ACTTCN

Résumé Sommaire

Ce rapport, qui est la 14ème édition du Rapport de l'Observatoire de Transport, fournit une analyse sur les performances des indicateurs suivis par l'Observatoire de Transport du Corridor Nord. Le rapport présente les performances annuelles de l'année 2018 et du premier trimestre de l'année 2019. L'Observatoire de Transport du Corridor Nord assure le suivi de 36 indicateurs de performance regroupés en 7 catégories, à savoir : **le volume et capacité, tarifs et coûts, Temps et retards, efficacité et productivité, ainsi que le commerce intra régional, la sécurité routière ainsi que le transport écologique des marchandises.**

La méthodologie de l'Observatoire de Transport pour le suivi des performances du corridor implique la collecte, le traitement et l'analyse de données ; ainsi que la production des rapports et leur diffusion. Des données qualitatives sont collectées lors de visites auprès des Parties prenantes et par des questionnaires lors des enquêtes routières administrées par le truchement des transporteurs.

L'analyse implique des techniques descriptives et quantitatives utilisant divers outils statistiques pour résumer les données et les résultats à des fins d'interprétation. Les informations validées contenant les conclusions et les recommandations sont publiées et téléchargées sur le site du Corridor Nord en tant que rapports, et sont largement diffusées dans les Etats Membres.

Le Corridor Nord est un corridor multimodal qui englobe le transport routier, le transport par voie ferroviaire, par oléoduc et par voies navigables intérieures. Le Corridor Nord a été mis en place dans le cadre de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATTCN). L'ATTCN est un traité comprenant 11 Protocoles signés en 1985 et révisé pour la dernière fois en 2007 en vue d'une coopération régionale visant à faciliter le commerce inter - Etats et le trafic de transit entre les Etats Membres. Les signataires de l'ATTCN sont : **le Burundi, République Démocratique du Congo, Kenya, Rwanda, Soudan du Sud** et l'Ouganda.

L'Accord est fondé sur les Protocoles suivants : **Installations portuaires maritimes; Itinéraires et installations; Contrôle et opérations douanières; Documentation et procédures; Transport de marchandises par chemin de fer; Transport de marchandises par route; Transport par voies navigables intérieures; Transport par oléoduc; Transport multimodal de marchandises; Traitement des marchandises dangereuses** et **mesures de facilitation pour les agences de transit et les employés des commerçants.**

La population totale des Etats Membres du Corridor Nord était estimée à **215 millions de personnes** en 2018. La performance économique des Etats Membres du Corridor Nord a été solide et robuste avec un PIB réel moyen estimé à **3,98%** en 2018, contre **2,33%** en 2017. Il est prévu qu'il va continuer en 2019.

Indicateurs Cles Des Etats Membres Du Corridor Nord

Superficie totale
3.842.598 Km²

Population combinée de
215 millions

Croissance réelle du PIB en 2018
3,98%

Croissance réelle du PIB en 2017
2,33%

Taux de croissance de la Population
3,0%

Le secteur de l'agriculture est généralement le principal moteur de la croissance en Afrique de l'Est, suivi de l'industrie. A titre d'exemple, en 2018 Le PIB réel moyen du Burundi était de **0,1%, 3,9%** pour la RDC, **6,3%** pour le Kenya. Il était légèrement supérieur à **4,9%** en 2017, **8,6%** pour le Rwanda (**-1,2%**) pour le Soudan du Sud et **6,2%** pour l'Ouganda.

Il sied donc de noter que la région a connu une croissance économique positive en 2018. Le Kenya et le Rwanda ont continué à faire des progrès impressionnants dans le renforcement du climat d'investissement pour l'intégration régionale. Le Kenya a nettement amélioré son classement dans les indicateurs 'Doing Business 2019' de la Banque Mondiale ; est passé à la **61^{ème}** place en partant du **80^{ème}** sur **190 pays** en 2019.

Figure 1: Carte des Etats Membres du Corridor Nord et principales statistiques



Source: ACTTCN - Observatoire de Transport

Pays	Taux de Croissance (PIB)	Population 2018 '000,000	Superficie (Km ²)	Taux de croissance de la population (%)
Burundi	0,1	11,22	27.834	3,3
RDC	3,9	84	2.345.000	3,3
Kenya	6,3	50,92	582.644	2,5
Rwanda	8,6	12,5	26.338	2,4
Soudan du Sud	-1,2	12,92	619.745	2,7
Ouganda	6,.	44,27	241.037	3,3

Postes frontières à arrêt unique

Depuis la promulgation de la loi de l'EAC de 2016 sur les Postes Frontières à Arrêt Unique (PFAU), les pays de l'Afrique de l'Est ont depuis lors mis en place et mis en œuvre **13 PFAU**. C'est une étape clé de l'intégration régionale et du commerce dans la Communauté de l'Afrique de l'Est. Sur les 13 PFAU, 9 d'entre eux desservent les Etats Membres du Corridor Nord. Ce rapport contient une section spéciale consacrée au progrès réalisés dans la mise en œuvre des PFAU. Une évaluation préliminaire montre que les PFAU ont considérablement réduit le temps nécessaire pour le passage des postes frontaliers. Cela pourrait avoir un effet domino positif sur les coûts de la logistique, la sécurité des frontières et sur la collecte des recettes. En outre, l'amélioration de l'expérience des commerçants et des voyageurs à la frontière devrait permettre d'intégrer une grande partie du commerce transfrontalier informel dans les systèmes formels, encourager la participation des femmes au commerce et stimuler le tourisme. Une évaluation détaillée des résultats est recommandée pour évaluer l'impact des PFAU sur le commerce dans la région.

Volume et Capacité

Le débit total des marchandises par le Port de Mombasa n'a cessé d'augmenter depuis cinq ans. La croissance est attribuable à l'augmentation du vrac sec et des marchandises conteneurisées. Les données montrent que les pays utilisant le port de Mombasa sont des importateurs nets, les importations représentant **83%** du débit total des marchandises par le Port, par rapport à **13%** pour les exportations en 2018. En outre, le volume de cargaisons transbordées a augmenté d'une manière significative. Les marchandises de transit ont aussi considérablement augmenté. Cette croissance signifie une expansion du commerce dans les pays de transit, en particulier l'Ouganda, qui contrôle plus de **80%** du trafic de transit régional par le port de Mombasa.

Une autre constatation clé est que le volume des marchandises augmente de manière significative dans la région. Il convient également de noter les statistiques sur le volume des conteneurs vides indiquent une proportion de plus de **36%** qui représente les conteneurs vides en 2018. La plupart des conteneurs vides sont à destination du port, ce qui suggère que la plupart des échanges le long des routes d'exportation sont encore faibles.

Le Port de Mombasa repose principalement sur la route, le chemin de fer, l'oléoduc et les voies navigables intérieures qui constituent les principaux modes de transport empruntant

le système de transport du Corridor Nord, principale liaison avec les pays enclavés. Le développement du Chemin de fer à Ecartement Standard (SGR) a considérablement accru le volume de données sur les marchandises évacuées du Port de Mombasa par voie ferroviaire. Les statistiques prouvent que le débit total par SGR a augmenté régulièrement au fil des mois. Le nombre de trains quittant le Port de Mombasa à destination de Nairobi a augmenté régulièrement pour atteindre **214 voyages** en janvier 2019, soit un total de **22.624 EVP**, en partant du nombre plus bas de 36 trains en février 2018. L'extension du SGR à Naivasha au Kenya et la rénovation du chemin de fer à voie métrique en Ouganda donnent une impulsion à l'importance croissante de la voie ferrée dans la chaîne logistique de transport des marchandises de la région.

Il y a également une augmentation des conteneurs vides renvoyés à Mombasa. Plus de **90.000 conteneurs vides** ont été acheminés du dépôt de conteneurs intérieur de Nairobi au port de Mombasa, ce qui représente **87%** du total des EVP exportés. Le transport des conteneurs vides par SGR n'affecte pas seulement l'aspect économique de l'activité des compagnies de transport, mais a également un effet positif sur l'environnement car il réduit le nombre de camions voyageant à vide par voie de route.

Tarifs et coûts de transport

Les tarifs de transport sont déterminés par des facteurs tels que la distance, l'emplacement, l'infrastructure, les barrières administratives, l'énergie et le mode de transport du fret, ainsi que d'autres coûts indirects (cachés). Il en résulte une grande dispersion des coûts de transport entre les pays. Les données montrent que les coûts de transport étaient les plus élevés au Soudan du Sud, au Congo et au Burundi. Parmi les facteurs qui déterminent les coûts de transport, citons : la logistique transfrontalière, et des préoccupations telles que la sécurité, ont une incidence sur le coût du transport des marchandises vers différentes destinations. Il est à noter que le coût pour des longues distances reste élevé. Les tarifs de transport pour les importations par route à destination de Nairobi étaient moins élevés, ce qui pourrait être attribué au fait que la majeure partie de la concurrence était due au transport par SGR. Les procédures et la documentation relatives aux ports et aux postes-frontières sont les principaux obstacles qui causent un temps de rotation élevé, tandis que la non-disponibilité des marchandises a été classée comme deuxième contributeur. Le rapport recommande une enquête qualitative afin de déterminer les inefficacités et les goulets d'étranglement le long du Corridor, ainsi

que les moyens susceptibles d'accroître les voyages allers-retours, la rotation des camions et, partant, l'efficacité opérationnelle des transporteurs.

Efficacité et Productivité

La productivité et l'efficacité des ports sont importantes pour l'amélioration de l'environnement logistique qui soutient les initiatives de facilitation du commerce et la compétitivité. D'une manière générale, les indicateurs d'efficacité et de productivité ont affiché une croissance positive. Cela reflète le fait que les efforts concertés des Parties prenantes portent leurs fruits. Le port de Mombasa, par exemple, a enregistré un temps annuel moyen de rotation des navires de 3,4 jours en 2018 ; l'objectif fixé de 3 jours. Il s'agit d'une amélioration par rapport au temps de moyen de rotation de 4,4 jours enregistré en 2017. Le de rotation des navires en 2016 était le meilleur, fixé à 4 heures, et a surpassé les performances atteintes pour une période similaire en 2017 et 2018. La performance de cet objectif a dépassé le temps cible de 24 heures au fil des années. Cette amélioration est attribuée à la mise en place d'un guichet fixe d'accostage pour permettre aux compagnies maritime de planifier leur temps, à une productivité améliorée des grues et à une capacité suffisante du terminal. De même, la productivité des mouvements bruts par heure a été multipliée par deux par rapport au niveau de référence de 16,7 mouvements bruts par heure, prévue dans la Charte portuaire en 2013. Les autres indicateurs qui ont montré une amélioration positive sont le Temps de séjour des cargaisons conteneurisé au Port de Mombasa, le temps de dédouanement au Centre de traitement des Documents (DPC), Temps pris au port de Mombasa après la mainlevée, temps de dédouanement du centre de guichet unique, Temps de rotation des camions au port.

Qualité des infrastructures

Les États membres du Corridor du Nord ont bien progressé dans l'amélioration de la qualité des infrastructures de transport des routes désignées, destinées à être utilisées dans le commerce inter - Etats le long du Corridor. Cela a permis d'améliorer l'état des routes par rapport aux périodes précédentes.

La majorité des routes au Burundi sont en bon état et goudronnées, à l'exception de quelques tronçons d'environ 93 km (19%) qui sont toujours en mauvais état.

Environ 83% du réseau routier du Corridor Nord au Rwanda est en bon état, alors que seulement 17% sont dans un état passable. Le réseau routier en Ouganda comprend environ 2.162,75 km du Corridor Nord. Sur cette longueur, environ

79% des sections de route sont en bon état, 13% sont en état passable et 8% sont en mauvais état. Pour les routes du Corridor Nord au Kenya, seuls 8% sont en état moyen et 12% en mauvais état. La modernisation des infrastructures routières en cours devrait entraîner d'autres améliorations. Le Soudan du Sud fait face à des défis liés à la réparation de routes vieillissantes avec une allocation de ressources limitée. Au Soudan du Sud, environ 95% des routes du Corridor Nord est en mauvais état tandis que 5%, est en état passable. Le pays espère obtenir davantage de soutien de la part de ses partenaires internationaux pour améliorer ses routes, comme dans d'autres Etats Membres. En RDC, 48% des routes du Corridor Nord est en bon état, 26% en état passable et le reste, soit 26%, est en mauvais état. Davantage d'investissements dans le développement et la maintenance des infrastructures de transport sont nécessaires pour garantir une infrastructure de qualité. La poursuite des investissements dans le chemin de fer, les ponts bascules et les PFAU est une tendance dont il convient de se féliciter qui améliorera la qualité des infrastructures de transport dans la région.

Commerce intra régional

Le commerce est un élément crucial de la croissance d'un pays. L'élimination ou la réduction des barrières non tarifaires améliorera et facilitera le commerce entre les États membres du Corridor Nord. Tous les États membres ont adopté des initiatives visant à stimuler le commerce intra régional. A titre illustratif, le fait de faire partie de la zone de libre-échange continentale africaine (ACFTA) offre aux Etats Membres du Corridor du Nord une opportunité d'accéder à un marché vaste et dynamique.

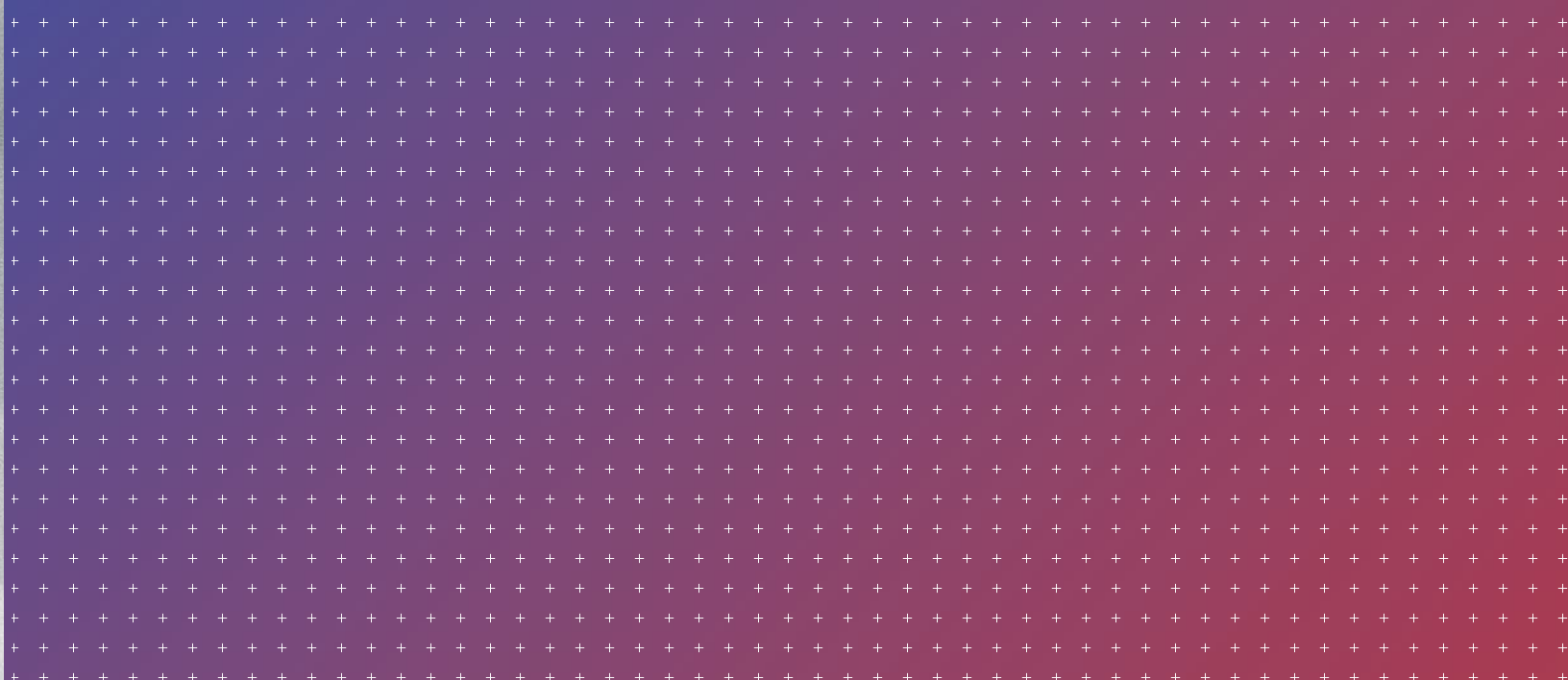
Les économies des Etats Membres du Corridor du Nord sont dominées par l'agriculture et dépendent de produits manufacturés dont la demande est actuellement satisfaite par les importations en provenance du reste du monde plutôt que par les entreprises locales et régionales. Cela suggère que tous les déficits commerciaux des Etats Membres du Corridor Nord sont alimentés par les importations de produits manufacturés. Cela peut être attribué à une capacité limitée d'ajout de la valeur. Les indicateurs commerciaux démontrent que les Etats Membres du Corridor Nord importent en grande partie de la Chine, Inde, Emirats Arabes Unis et d'Arabie saoudite. Quant aux Etats-Unis d'Amérique et le Pakistan, ils fournissent un marché pour leurs exportations. Il a également été noté que les Etats Membres du Corridor Nord exportaient des produits similaires.



BAKHRESA Group

azam

STATO PERIODES
E LA COMMUNE
VIA
L'UNIONE
L'UNIONE
L'UNIONE
L'UNIONE
L'UNIONE
L'UNIONE



Premier Chapitre

Introduction

La 14ème Edition du Rapport de fournit une analyse de la performance des indicateurs suivis par l'Observatoire de Transport.

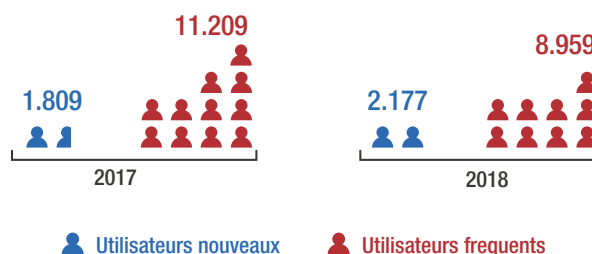


1.1 Contexte général

Ce dernier est un outil de diagnostic utilisé pour le suivi des tendances de la performance du Corridor. Les méthodologies de l'Observatoire portent sur la collecte des données, le traitement et l'analyse des données, ainsi que la dissémination du rapport produit. Les conclusions de ces rapports servent à éclairer les orientations politiques et à définir des interventions stratégiques visant à améliorer l'efficacité du Corridor.

La performance du Corridor est suivie à travers une série d'indicateurs dont les données proviennent de sources multiples. Les principales sources données pour le rapport de l'Observatoire de Transport sont les suivantes: **les données électroniques provenant des systèmes de gestion des Parties prenantes; les enquêtes routières par téléphone portable, ainsi que les données secondaires issues des rapports et des documents de politique existants.** Des données qualitatives et quantitatives sont traitées et analysées pour élaborer le rapport. L'analyse implique des techniques descriptives et quantitatives qui utilisent divers outils statistiques pour générer des graphiques et des tableaux pour interprétation. Les informations validées sont téléchargées sur le portail de transport en ligne du Corridor Nord et les rapports sur les conclusions et les recommandations sont diffusés aux Etats Membres. Les données qualitatives sont collectées lors des visites aux Parties prenantes. L'enquête en utilisant les téléphones mobiles utilise une application android du questionnaire de l'enquête sur les transports routiers préinstallée. Les conducteurs utilisent l'application pour saisir, entre autres, les motifs d'arrêt, les frais et les coûts payés.

Une analyse plus poussée du rapport montré que les besoins des Parties prenantes sont représentés par le nombre d'utilisateurs du portail en ligne de l'Observatoire de Transport pour 2017 et 2018. Le portail en ligne de l'Observatoire de Transport a été amélioré avec la composante pour représenter graphiquement les indicateurs et ainsi améliorer l'expérience des utilisateurs et l'accès aux informations et aux données



Le 14ème Rapport de l'Observatoire de Transport contient des données recueillies auprès des six Etats Membres du Corridor Nord. Le rapport est organisé en chapitres présentés comme suit : le premier chapitre présente un résumé des caractéristiques macroéconomiques et démographiques, ainsi qu'une section spéciale sur les Postes frontière à arrêt unique. Le deuxième chapitre porte sur les indicateurs de volume et de capacité par le port de Mombasa. Les chapitres trois à sept analysent l'état et l'avancement des indicateurs permettant de mesurer les performances du corridor, tel que stipulé par le portail en ligne de l'Observatoire de Transport.

1.2 Le Corridor Nord

Le Corridor Nord est un corridor multimodal composé de transport routier, ferroviaire, par oléoducs et par voies navigables, qui relie les Etats Membres du Burundi, République Démocratique du Congo, Kenya, Rwanda, Soudan du Sud et l'Ouganda au Port de Mombasa. Le Corridor Nord a été mis en place en vertu de **l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATTN), signé en 1985** et révisé en 2007. L'Accord a pour objectif de faciliter le commerce, la circulation des personnes, des véhicules et des marchandises dans le transport national, régional et international; de stimuler le développement économique et social sur les territoires des pays contractants; transformer le corridor en un corridor de développement qui, en plus d'offrir des services de transport et de transit sûrs, rapides et compétitifs ainsi que de sécuriser le commerce régional, stimule les investissements, encourage le développement durable et réduit la pauvreté.

Conformément à l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATTN), les Etats Membres se sont engagés à créer l'Autorité de Coordination de Transit et de transport du Corridor Nord (ACTTCN). Le mandat de l'ACTTCN est de superviser la mise en œuvre de l'Accord, d'assurer le suivi de ses performances et de transformer la route commerciale du Corridor Nord en un corridor de développement économique, transparent, efficace, intelligent et écologique. L'Observatoire de Transport a donc été créé en 2012 pour répondre à la nécessité d'avoir un outil de mesure de la performance organisé, doté d'un portail en ligne générant des informations factuelles pour les interventions politiques. A l'heure actuelle, l'Observatoire de Transport du Corridor Nord fait le suivi de **36 indicateurs de performance** regroupés en 7 catégories, à savoir **volume et capacité, tarifs et coûts, temps et retards, efficacité et productivité, commerce intra régional, sécurité routière** et le **transport écologique**.

1.3 Indicateurs démographiques et macro-économiques des Etats Membres du Corridor Nord

Cette section présente les performances économiques, démographiques et de la facilité des affaires dans les six Etats Membres du Corridor Nord. Grâce à cette analyse, des défis au développement et des recommandations politiques seront proposés en vue de faciliter le commerce et le transport le long du Corridor Nord et au-delà.

La population totale des Etats Membres du Corridor Nord était estimée à **215 millions de personnes** en 2018. La performance économique des Etats Membres du Corridor Nord a été solide et robuste avec un PIB réel moyen estimé à **3,98%** en 2018, contre **2,33%** en 2017. Il est prévu qu'il va continuer en 2019.

Le secteur de l'agriculture est généralement le principal moteur de la croissance en Afrique de l'Est, suivi de l'industrie. A titre d'exemple, en 2018 Le PIB réel moyen du **Burundi était de 0,1%, 3,9% pour la RDC, 6,3% pour le Kenya. Il était légèrement supérieur à 4,9% en 2017, 8,6% pour le Rwanda (-1,2%) pour le Soudan du Sud et 6,2% pour l'Ouganda.**

Il convient de noter que la région a connu une croissance économique positive en 2018. La croissance de ses économies tirera profit de l'intégration régionale accrue et de l'expansion des marchés existants. L'intégration régionale facilite la mise en œuvre et l'harmonisation des cadres juridiques et réglementaires qui réduisent les coûts des activités commerciales, accroissent la productivité et favorisent ainsi le commerce.

Tableau 1: Indicateurs démographiques et économiques

Pays	Croissance en PIB réel (%)			Population (Million)		Superficie KM ²	Population Taux de Croissance (%)
	2016	2017	2018	2017	2018		
Burundi	-1,0	0	0,1	10,86	11,22	27.834	3,3
RDC	2,4	3,4	3,9	81,34	84,00	2.345.000	3,3
Kenya	5,9	4,9	6,3	49,7	50,92	582.644	2,5
Rwanda	6,0	6,2	8,6	12,21	12,50	26.338	2,4
Soudan du Sud	-16,7	-5,5	-1,2	12,58	12,92	619.745	2,7
UOuganda	2,3	5,0	6,2	42,86	44,27	241.037	3,3
	Moyenne (0,18)	Moyenne 2,33	Moyenne 3,98	Total 209,55	Total 215,83	Total 3.842.598	Moyenne 3,0

Source: Banque Mondiale, Base de Données des Perspectives Economiques Mondiales, Avril 2019 Différentes Editions des Perspectives Economiques Régionales

1.4 Facilité de faire les affaires par rapport au commerce transfrontalier

La facilité de faire les affaires présente des indicateurs quantitatifs sur la réglementation des affaires et la protection des droits de propriété pouvant être comparés dans 190 économies au fil du temps. Le calcul de la note combine des mesures avec différentes unités liées au temps et au coût, classées dans les ensembles d'indicateurs suivants: **création d'une entreprise** (incluant également l'indicateur de capital minimum requis), **traitement des permis de construire, obtention de l'électricité, enregistrement d'un bien immobilier, paiement des taxes, commerce transfrontalier, exécution des contrats et résolution des cas d'insolvabilité**. Les notes vont de 0 (pire) à 100 (meilleur) et nous aident à analyser les résultats économiques et à identifier les réformes de la réglementation des entreprises qui ont fonctionné, où et pourquoi. Les économies ayant connu l'amélioration la plus notable dans la facilité de faire les affaires 2019 sont le Kenya et le Rwanda, comme l'indiqué le tableau 2 ci-dessous.

Tableau 2: Facilités des affaires pour les pays membres du Corridor Nord

Pays	Croissance en PIB réel (%)	Population (Million)	Taux de croissance de la population (%)
Rwanda	77,88	+4,15	29
Kenya	70,31	+5,25	61
Ouganda	57,06	+0,65	127
Burundi	47,41	+0,73	168
RDC	36,85	+0,67	184
Soudan du Sud	35,34	+2,04	185

Source: Banque Mondiale, 2018/2019

Le Kenya et le Rwanda ont continué à faire des progrès impressionnants dans le renforcement du climat d'investissement pour l'intégration régionale. Le Kenya a considérablement amélioré son classement dans la publication 'Doing Business 2019' de la Banque Mondiale. Les indicateurs ont placé le Kenya sur la **61^{ème}** à partir de la **80^{ème}** place, sur **190** pays évalués en 2019. Cette performance implique que le Kenya et le Rwanda ont mis en œuvre le plus grand nombre de réformes réglementaires, à titre d'exemple la numérisation ; le Kenya a simplifié le

processus de fourniture d'informations sur la taxe sur la valeur ajoutée en améliorant son système en ligne existant, le iTax. Le Rwanda a simplifié le processus de création d'une entreprise en remplaçant son système de facturation électronique par un nouveau logiciel permettant aux contribuables d'émettre des factures correspondant à la taxe sur la valeur ajoutée. La RDC et le Soudan du Sud devraient renforcer leurs réformes réglementaires pour améliorer leurs résultats.

1.5 Indice de performance logistique (LPI)

L'Indice de performance logistique (IPL) évalue l'efficacité avec laquelle les pays transportent les marchandises entre les pays et à l'intérieur de ceux-ci. Le Rwanda a obtenu le meilleur score parmi les Etats Membres, soit **57^{ème}** au rang mondial avec un score de **2,97** en 2018. Il est suivi du Kenya qui est au **68^{ème}** rang mondial. La RDC a été classée en **120^{ème}** position tandis que le Burundi s'est classé parmi les cinq derniers, c'est-à-dire à la **158^{ème}** place sur **160**. En outre, le Rwanda, le Kenya et l'Ouganda ont obtenu des résultats supérieurs à la moyenne en matière de commerce transfrontalier amélioré, qui constitue un indicateur commercial clé. Les améliorations de la qualité des infrastructures qui soutiennent la logistique ainsi que le niveau d'efficacité et de qualité du service logistique sont parmi les moteurs de la performance en matière d'amélioration.

Tableau 3: Indice de Performance Logistique pour les États membres du Corridor Nord

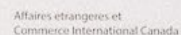
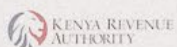
Economie	Note globale en LPI 2018	Classement général LPI sur 160
Rwanda	2,97	57
Kenya	2,81	68
Ouganda	2,58	102
Burundi	2,06	158
RDC	2,43	120
Soudan du Sud	--	--

Source : Banque Mondiale, 2018/2019

Note : La Banque Mondiale n'a pas inclus le Soudan du Sud dans l'enquête mondiale menée en 2018 en rapport avec l'Indice de Performance Logistique



WELCOME TO BUSIA ONE STOP BORDER POST-KENYA



Deuxième Chapitre

**Section spéciale sur
la mise en oeuvre des
Postes Frontières à
Arrêt Unique**

Les Postes Frontières à Arrêt Unique (PFAU)

font référence à un système frontalier intégré qui réunit toutes les agences frontalières pour une efficacité accrue à travers des opérations rationalisées, coordonnées et harmonisées.



Le PFAU a pour but d'améliorer le commerce et l'accès aux marchés de la région. Les principaux objectifs des PFAU sont:

1. Améliorer la compétitivité des marchandises dans la région;
2. Réduire les temps de traitement à la frontière;
3. Réduire les temps de transit pour les commerçants et les transporteurs;
4. Améliorer le partage et l'échange d'informations entre les agences;
5. Renforcer la sécurité frontalière;
6. Améliorer la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement grâce à des procédures rationalisées et harmonisées.



Figure 2: Carte de l'emplacement des PFAU

Source: ACTTCN

En 2016, la Communauté de l'Afrique de l'Est a promulgué la loi de l'EAC sur les postes frontières à arrêt unique (PFAU). L'objectif de la loi est de prévoir la création et la mise en

place des PFAU dans l'EAC afin de faciliter les échanges commerciaux à travers une circulation efficace des biens et des personnes. La loi contient les PFAU désignés suivants;

Tableau 4: Postes frontières communs désignés comme PFAU

No.	Pays A	Pays B	Nom au Pays A	Nom au Pays B	Observation
1.	Kenya	Ouganda	Busia	Busia	Corridor Nord
2.	Kenya	Ouganda	Malaba	Malaba	Corridor Nord
3.	Burundi	Rwanda	Gasenyi	Nemba	Corridor Nord
4.	Burundi	Rwanda	Ruhwa	Ruhwa	Corridor Nord
5.	Burundi	Rwanda	Kanyaru-Haut	Akanyaru-Haut	Corridor Nord
6.	Rwanda	Ouganda	Kagitumba	Mirama Hills	Corridor Nord
7.	Rwanda	Ouganda	Gatuna	Katuna	Corridor Nord
8.	Ouganda	Soudan du Sud	Elegu	Nimule	Corridor Nord
9.	Rwanda	RDC	Rubavu	Goma	Corridor Nord
10.	Kenya	Tanzanie	Taveta	Holili	Sur les deux corridors
11.	Kenya	Tanzanie	Isebania	Sirari	Sur les deux corridors
12.	Kenya	Tanzanie	Namanga	Namanga	Sur les deux corridors
13.	Kenya	Tanzanie	Lungalunga	Horohoro	Sur les deux corridors
14.	Tanzanie	Ouganda	Mutukula	Mutukula	Corridor Central
15.	Burundi	Tanzanie	Mugina	Manyovu	Corridor Central
16.	Burundi	Tanzanie	Kobero	Kabanga	Corridor Central
17.	Rwanda	Tanzanie	Rusumo	Rusumo	Corridor Central

Source : Loi de l'EAC sur les postes frontières à arrêt unique

Pour simplifier et accélérer les contrôles aux frontières, les pays de l’EAC sont requis de mettre en œuvre un système de traitement des contrôles aux frontières sur un arrêt unique en prévoyant des structures et des installations devant être harmonisées sur les frontières, un personnel suffisant, des opérations de sécurité harmonisées, des zones de contrôle, des systèmes électroniques et automatisés, ainsi que d’autres exigences requises dans la loi de l’EAC. Les PFAU sont supposés être agencés de manière à ce que, dans chaque sens de la route, des contrôles aux frontières soient effectués dans l’Etat d’arrivée afin de réduire le nombre d’arrêts en combinant les activités de contrôle aux frontières à un seul endroit.

2.1 Etat de mise en œuvre des PFAU sur les itinéraires du Corridor

Depuis la promulgation de la loi de 2016 de l’EAC sur les postes-frontières à arrêt unique, 13 PFAU ont été mis en place et sont opérationnels. Sur les **17 OSBP**, 9 se trouvent sur les itinéraires du Corridor Nord. Les PFAU entièrement fonctionnels et finalisés sont les suivants : **Taveta / Holili, Busia KE / Busia UG, Malaba KE / Malaba UG, Gasenyi / Nemba, Kagitumba / Mirama Hills, Kanyaru / Akanyaru, Mutukula/ Mutukula, Ruhwa / Ruhwa** et **Rusumo/ Rusumo**. D’autre part, les PFAU Elegu / Nimule et Katuna-Gatuna sont en cours de construction, comme indiqué dans le tableau 5.

Tableau 5: Etat de mise en œuvre des PFAU (OSBPs)

No.	Pays A	Pays B	Nom dans le pays A	Nom dans le pays B
1	Kenya	Ouganda	Busia	Busia
2	Kenya	Ouganda	Malaba	Malaba
3	Burundi	Rwanda	Gasenyi	Nemba
4	Burundi	Rwanda	Ruhwa	Ruhwa
5	Burundi	Rwanda	Kanyaru-Haut	Akanyaru-Haut
6	Rwanda	Ouganda	Kagitumba	Mirama Hills
7	Rwanda	Ouganda	Gatuna	Katuna
8	Ouganda	Soudan du Sud	Elegu	Nimule
9	Rwanda	RDC	Rubavu	Goma
10	Kenya	Tanzanie	Taveta	Holili
11	Kenya	Tanzanie	Isebania	Sirari
12	Kenya	Tanzanie	Namanga	Namanga
13	Kenya	Tanzanie	Lunga	Horohoro
14	Tanzanie	Ouganda	Mutukula	Mutukula
15	Burundi	Tanzanie	Mugina	Manyovu
16	Burundi	Tanzanie	Kobero	Kabanga
17	Rwanda	Tanzanie	Rusumo	Rusumo

■ Terminé ■ En cours ■ Pas encore commencé

Toutefois, le poste-frontière à arrêt unique **Katuna-Gatuna se trouve à 96%** achevé car il devrait être finalisé en juillet 2019. Le PFAU a été fermé en mars 2019, aux camions poids lourds et ces derniers devaient passer les frontières de Kagitumba et de Cyanika alors que les travaux de construction se poursuivaient. La frontière Katuna-Gatuna devrait améliorer le commerce transfrontalier une fois achevé et réduire le temps passé à la frontière pendant les processus de dédouanement.



Source: Loi de l’EAC sur les postes Frontières à Arrêt Unique

2.2 Mesure du temps de traitement à la frontière en utilisant les données du Territoire Douanier unique (TDU) en Ouganda

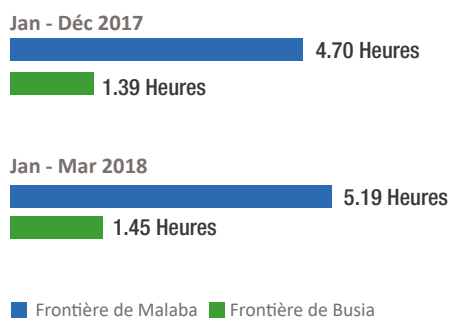
La connaissance des retards à la frontière aux différents points d'entrée / sortie facilite les décideurs à prendre des décisions informées sur les défis et les améliorations à mettre en œuvre. Les données du Territoire douanier Unique fournissent des estimations de temps d'attente aux frontières de Malaba et de Busia, premiers points de sortie du Port de Mombasa le long du Corridor Nord.

Le processus général à la frontière comprend : tout d'abord, le chauffeur remet les documents à l'agent, puis l'agent soumet la déclaration à la douane avec les pièces justificatives ; le processus de déclaration en douane (heure de début et de fin) ; les contrôles supplémentaires des douanes et autres agences aux frontières (heure de début et heure de fin) et enfin l'autorisation du camion par la douane une fois toutes les formalités remplies. Le champ d'application de cette section est limité aux frontières de Malaba et Busia.

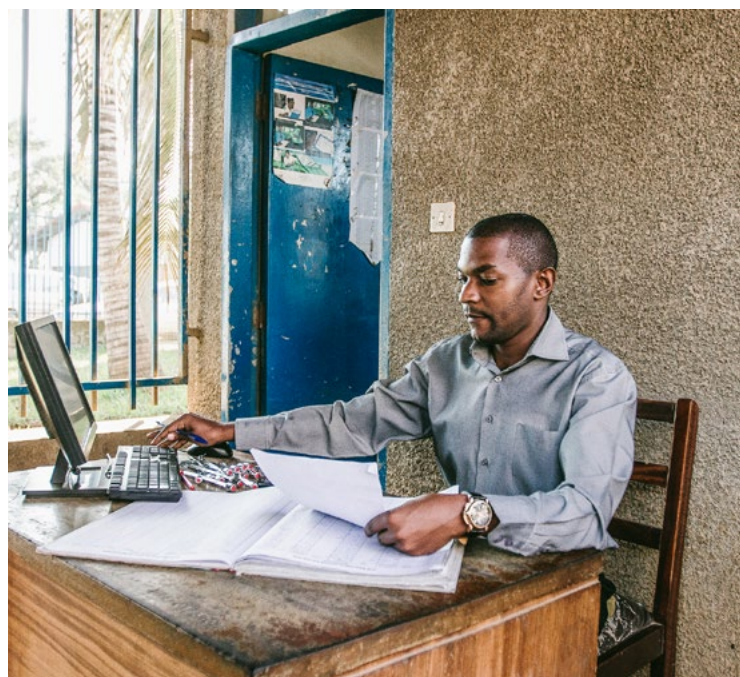
2.2.1 Temps de dédouanement à la frontière pour les marchandises sous Territoire Douanier Unique

La figure indique le temps pris à la frontière, qui est mesuré à partir du moment où les camions arrivent à la frontière jusqu'au moment où ils sont autorisés après le processus de dédouanement à la frontière pour les marchandises sous TDU.

Figure 3: Temps médian de dédouanement à la frontière



Source: SCT-UG 2018/2019



Les performances aux deux frontières (Malaba et Busia) affichent une légère baisse de performance par rapport à 2018. Par exemple, le temps moyen de dédouanement de Malaba est passé de **4,7 heures** en 2018 à **5,19 heures** en **2019**. De même, le temps de dédouanement à la frontière de Busia est passé de **1,39 heure** en 2018. à **1,45 heure** en 2019.

Le temps comprend le temps passé par les camions sur la file d'attente et le stationnement aux postes frontières.





Troisième Chapitre

Volume et Capacité

Ce chapitre présente une analyse du volume et de la capacité des cargaisons manutentionnées au Port de Mombasa et le long du Corridor Nord.

La section examine les indicateurs suivants :

- i. Volume total des cargaisons au Port de Mombasa
- ii. Volume au port de Mombasa par pays de destination
- iii. Trafic des conteneurs (EVP) par le Port de Mombasa
- iv. Débit des cargaisons par mode de transport : voie ferrée / oléoduc / Route / Voies navigables intérieures



3.1 Volume total de Marchandises au Port de Mombasa

Le volume total des cargaisons est la quantité de fret qui passe par le port de Mombasa. Le tableau 6 indique le volume des cargaisons en tonnes métriques, passé au Port de **2013 à 2018**. Le débit total au port de Mombasa augmente régulièrement chaque année, il est passé de **22,3 millions de tonnes en 2013 à 30,8 millions de tonnes en 2018**, comme le montre le tableau ci-dessous. La croissance est attribuable à une augmentation des vrac secs et des marchandises conteneurisées, qui ont enregistré une augmentation respectivement de **3,5**

millions de tonnes et de **3,8 millions de tonnes**. De plus, les analyses révèlent que les pays utilisant le port de Mombasa sont des importateurs nets, les importations représentant **83%** du débit total de des cargaisons au port, contre **13% qui représente les exportations en 2018**. Le volume des cargaisons transbordées a considérablement augmenté en 2018. Les principales destinations des cargaisons transbordées étaient: Dar Es Salam, Pemba, Mogadiscio et Maurice. Le transbordement des cargaisons désigne le déchargement d’une cargaison d’un navire et son chargement sur un autre navire en vue de son transport jusqu’à la destination finale. L’augmentation du débit et du trafic de conteneurs est une indication d’activités économiques dynamiques dans la région.

Tableau 6: Volume total de cargaisons en Tonnes métriques ('000')

Type de cargaisons	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Vrac sec	4.978	5.638	6.928	7.053	8.467	8.456
Vrac liquide	6.637	7.237	7.272	7.728	8.259	7.871
Conventionnel	1.854	1.938	2.256	1.968	2.209	1.815
Conteneurisé	8.838	10.047	10.276	10.615	11.410	12.637
TOTAL	22.307	24.860	26.732	27.364	30.345	30.779
Importations	19.150	20.777	22.680	23.116	25.604	25.389
Exportations	2.983	3.366	3.534	3.659	3.794	4.067
Transbordement	174	732	518	589	874	1.247
Restoqués	-	-	-	-	73	76
Débit total en Tonnes métriques (x 000)	22.307	24.875	26.732	27.364	30.345	30.779
% de variation annuelle		11,4	7,5	2,4	10,9	1,4
Trafic des conteneurs (EVP)	894.000	1.012.002	1.076.118	1.091.371	1.189.957	1.303.862

Source: Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2013- 2018

Le tableau 7 décrit le volume des marchandises (en tonnes) passant par le port de Mombasa. Le débit total des cargaisons par le Port de Mombasa pour la période de janvier à mars 2019 s'est élevé à **8.527.007 tonnes**, le vrac liquide ayant enregistré une croissance plus élevée. Les importations ont représenté une part prépondérante du débit, avec **80%**, tandis que les **exportations ont enregistré 13%** au cours de la même période. Les cargaisons de transbordement ont représenté **6,5%** du trafic total. Le

Table 7: Cargo throughput in DWT January to March 2019

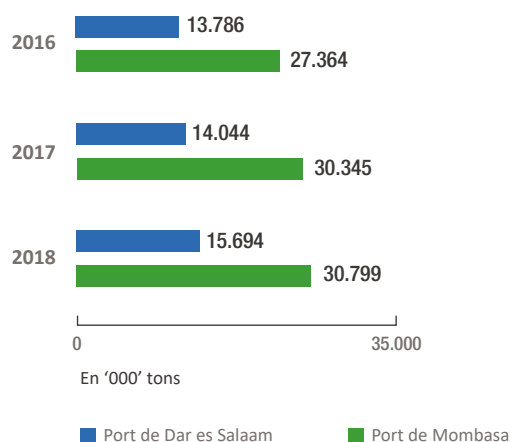
Type de cargaisons	Jan-19	Fév-19	Mar-19**
Non conteneurisées			
Vrac sec	786.901	609.575	694.368
Vrac liquide	732.631	607.651	848.421
Conventionnel	147.335	108.532	122.824
Sous-Total	1.666.867	1.325.758	1.665.613
Conteneurisées	1.299.199	1.257.987	1.311.583
TOTAL	2.966.066	2.583.745	2.977.196
Importations	2.369.004	2.065.346	2.396.904
Exportations	386.877	319.352	405.008
Transbordement	200.870	187.365	165.169
Restoqués	9.315	11.683	10.115
TOTAL	2.966.066	2.583.745	2.977.196

Source : Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2013- 2018

**Les données pour le mois de mars sont provisoires

Kenya manutentionne annuellement un peu plus de 66% du trafic de transit régional dans les ports, comparé au port de Dar es Salam qui manutentionne les **34%** restants, comme indiqué dans la figure 4. Le débit a régulièrement augmenté au fil des ans. Les deux corridors desservent des marchés similaires. Le marché pour le port de Dar Es Salam est le Burundi, la RDC, le Rwanda, l'Ouganda, la

Figure 4: Débit total des cargaisons au Port de Mombasa et Dar es Salam Port de 2016 à 2018



Source: Autorité des Ports du Kenya (KPA), Autorité des Ports de la Tanzanie (TPA) 2016-2018

Zambie et le Malawi. Le marché de transit pour le port de Mombasa est le Burundi, la RDC, le Rwanda, le Soudan du Sud et l'Ouganda, ce qui laisse supposer que les corridors doivent être efficaces pour attirer les pays enclavés. Il sied également de noter la capacité de taille des deux ports. Par exemple, le Port de Dar es-Salaam a une capacité nominale de **4,1 millions (TPL)** de cargaisons sèches et 6,0 millions des marchandises liquide en vrac. Le port a une longueur totale de quai d'environ **2.600 mètres** avec onze postes d'amarrage en eau profonde.

D'une manière générale, la capacité intrinsèque du Port de Dar es-Salaam est de manutentionner plus de **10 millions de tonnes** des marchandises, présentées comme suit: cargo général: **3,1 millions de tonnes**, conteneur: **9 619 876 EVP** **1,0 million de tonnes**; et vrac liquide: **6,0 millions de tonnes**. Quant au Port de Mombasa, il est équipé de deux terminaux à conteneurs 1 et 2. Le terminal 1 dispose de trois postes d'amarrage (no. 16, 17 et 18) avec une cour manutentionnant environ **555.000 EVP** par an. Par ailleurs, le terminal 2 dispose de deux postes d'amarrage (n° 20 et 21) d'une capacité annuelle de **450.000 EVP**. Les autres installations et équipements comprennent : **2 jetées pour huile en vrac, 2 postes d'amarrage pour le ciment** en vrac avec **3 silos**, et **10 postes d'amarrage pour cargaisons conventionnelles**.

3.2 Volume de transit par le Port de Mombasa par pays de destination

Cet indicateur est obtenu en additionnant le poids total des cargaisons manutentionnées au port de Mombasa, par pays de destination. Le tableau 8 indique le volume total des marchandises déchargées et destinées à l'extérieur du Kenya par le port de Mombasa, entre 2014 et 2018. Plus de 90% du trafic en transit était destiné à tous les Etats Membres du Corridor Nord, le reste (moins de **10%**) était à destination de la Tanzanie, Somalie et de l'Ethiopie.

Le volume total de transit a considérablement augmenté au fil des ans, passant de **7.199.116 tonnes** en **2014** à **9.604.561 tonnes** en **2018**. Cette croissance signifie qu'il y a une expansion du commerce dans les pays de transit, en particulier en Ouganda, qui contrôle plus de **80%** du trafic de transit régional par le port de Mombasa. Le port de Mombasa reste un port de choix pour l'Ouganda en raison d'une différence de distance d'environ **600 km** par rapport au port de Dar es-Salaam. Dar es-Salaam est le port privilégié du trafic de transit pour le Burundi, le Rwanda et R.D. Congo car la Tanzanie présente un avantage absolu sur la distance entre la côte et ces pays. De plus, il n'y a qu'un seul passage frontalier entre ces pays voisins. Cela se traduit par un avantage en termes de coût et d'utilité du temps. Les importations représentaient **93%** du trafic de transit total, ce qui signifie que les pays de transit sont des importateurs nets.

Tableau 8: Trafic de transit en tonnes métriques

Country	2014	2015	2016	2017	2018
Ouganda	5.522.120	5.977.332	6.346.715	7.112.971	7.889.119
Soudan du Sud	761.336	702.531	597.852	673.752	734.132
RDC	407.728	396.132	376.935	360.124	470.968
Rwanda	235.912	291.924	194.022	179.555	230.734
Burundi	79.100	75.811	35.794	21.621	22.233
Tanzanie	187.849	204.778	182.557	271.698	248.025
Somalie	4.611	11.697	3.975	3.820	1.989
Autres	460	6.973	10.687	13.065	7.361
Importations/ Exportations					
Importations	6.690.838	7.167.458	7.217.094	7.902.850	8.873.456
Exportations	508.278	499.720	531.443	733.756	731.105
Total du Trafic de transit	7.199.116	7.667.178	7.748.537	8.636.606	9.604.561

Source: Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2014- 2018

De janvier à mars 2019, le trafic de transit est passé de **859.981 tonnes** à **678.897 tonnes**, puis à **842.394 tonnes** en **Mars 2019**, comme l'illustre le tableau 9. Le rapport recommande que le Kenya, en plus d'améliorer la compétitivité du port de Mombasa, se concentre d'encourager l'amélioration du trafic de transit transafricain et des infrastructures de transbordement pour s'étendre au-delà de la région de l'EAC.

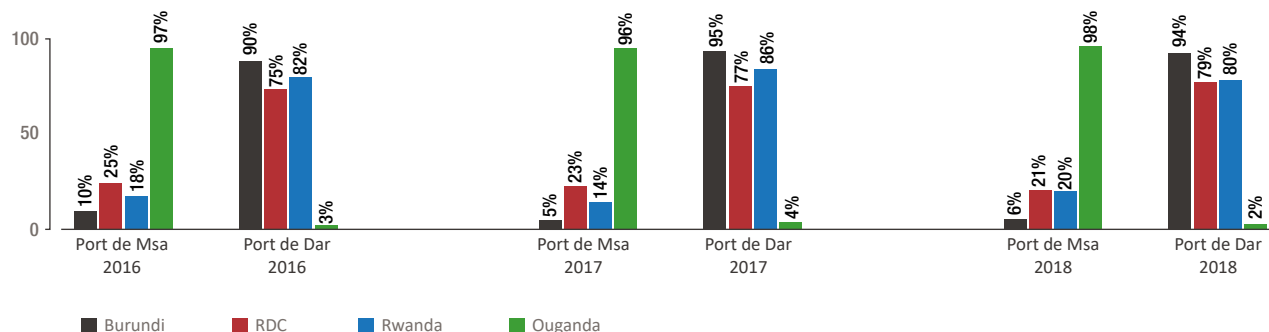
La Tanzanie et le Kenya desservent des pays enclavés similaires par l'intermédiaire de leurs ports. La figure 3 illustre la proportion du trafic de transit passant par le port de Dar es Salaam et le port de Mombasa, de 2016 à 2018. Le Burundi et le Rwanda préfèrent utiliser le port de Dar es Salaam pour la majeure partie de leurs marchandises, tandis que l'Ouganda préfère utiliser le Port de Mombasa. Certains des facteurs qui affectent les volumes de transit incluent : l'inefficacité au port, les retards de cargaison à destination et en provenance du port ainsi que les troubles qui affectent certains pays.

Tableau 9: Trafic par le port de Mombasa par pays de destination de Janvier à Mars 2019

Country	Jan-19	Feb-19	Mar-19
Uganda	711,103	552,777	682,513
South Sudan	60,111	45,637	66,209
D.R.C.	49,378	38,338	51,119
Rwanda	18,983	20,936	19,105
Tanzania	20,191	17,043	21,207
Somalia	50	14	60
Burundi	45	323	181
Ethiopia	78	-	0
Others	42	3,829	2000
Total	859,981	678,897	842,394

Source : Autorité des Ports du Kenya (KPA), Janvier - Mars 2019

Figure 5: Comparaison entre le Port de Mombasa et le Port de Dar en tonnes métriques



Source : Autorité des Ports du Kenya (KPA), Autorité des Ports de la Tanzanie (TPA) 2016- 2018

3.3 Taux de conteneurisation au Port de Mombasa

L'indicateur est le poids total des cargaisons conteneurisées en transit divisé par le poids total de toutes les cargaisons en transit. Les cargaisons conteneurisées ont augmenté avec le temps, ce qui a exercé une forte pression sur la demande de cargaisons conteneurisées au niveau international. La conteneurisation des cargaisons améliore la normalisation pour une expédition et une manutention efficace des cargaisons. Les envois conteneurisés assurent la sécurité des cargaisons ; réduisent le temps de transit et minimisent les frais financiers lors du chargement, du déchargement et du transbordement.

La figure 6 ci-dessous montre les types de cargaisons par le port de Mombasa (en EVP) entre 2014 et 2018. En 2018, le port de Mombasa a enregistré **1.303.862 EVP**, par rapport à **1.012.002 EVP** manutentionnés pour la même période en 2014. Cela représente une augmentation de **29%**, ce qui suggère que le volume des cargaisons conteneurisées augmente de manière significative dans la région. D'autres statistiques importantes portent sur le volume de conteneurs vides, qui représente plus de **36%** des conteneurs vides en 2018. La plupart des conteneurs vides sont à destination du port de Mombasa, ce qui laisse suggérer que la plupart des échanges le long des routes d'exportation sont encore faibles. Le trafic de conteneurs de transbordement a augmenté de **49,72%** par rapport à 2017, ce qui témoigne de l'importance croissante du port de Mombasa dans la région.

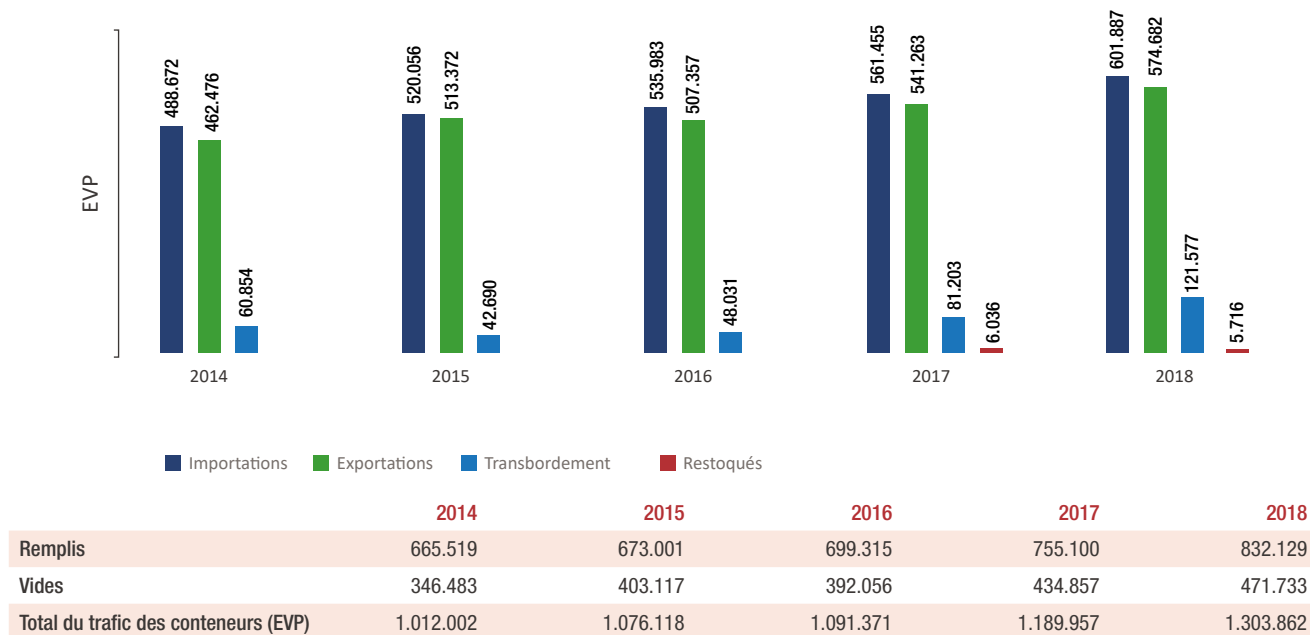
3.4 Volume de cargaisons par mode de transport

Une connectivité intermodale efficace assure la flexibilité dans le flux de marchandises et fournit des connexions le long des corridors et des principaux points d'accès de marchandises et internationales. Le port de Mombasa repose principalement sur les routes, les chemins de fer, les pipelines et les voies navigables, qui constituent les principaux modes de transport le long du Corridor Nord, principal lien avec les pays enclavés. Cette section analyse les mouvements de cargaisons selon ces modes de transport

3.4.1 Volume de Marchandises par chemin de fer à écartement standard (SGR) et chemin de fer à écartement métrique

La ligne de chemin de fer à écartement métrique (MGR) relie le Port de Mombasa **Nairobi - Nakuru entre le Kenya et à la frontière l'Ouganda** à Malaba. Un embranchement quitte la voie ferrée principale à Nakuru et se prolonge jusqu'à Kisumu sur le lac Victoria. La voie ferrée de **Mombasa à Kampala qui passe par Malaba (1.330 km)** est actuellement la principale voie de transit ferroviaire entre le Kenya et l'Ouganda. D'autre part, la ligne de chemin de fer à **écartement standard de 485 km** qui part du Port de Mombasa à l'ICD de Nairobi a été finalisée et est en pleine utilisation. Le chemin de fer à écartement standard Mombasa-Nairobi est la première étape du vaste plan de construction d'un réseau ferroviaire de l'Afrique de l'Est qui reliera à terme le Kenya à l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et au Soudan du Sud. La mise en œuvre du prolongement de la ligne de chemin de fer à écartement standard reliant Nairobi à Naivasha est en cours. Les opérations

Figure 6: Trafic des conteneurs (EVP) par le Port de Mombasa



Source: Autorité des Ports du Kenya (KPA)

commerciales du service de train de marchandises SGR ont débuté leurs activités en janvier 2018. L'objectif de la Charte de la Communauté Portuaire de Mombasa est d'augmenter à **40%** le volume de cargaisons évacuées par voie ferrée. La Compagnie de Chemin de fer du Kenya a mis en place diverses mesures pour faire passer les cargaisons évacuées par voie ferrée à **40%**, y compris:

- Un comité de marketing réunissant des institutions multiples a été mis en place. Il est composé de l'Autorité des Ports du Kenya, l'Office des Recettes du Kenya et de la Compagnie des Chemin de fer du Kenya. Son objectif est de résoudre les problèmes liés à l'évacuation des cargaisons.
- Il a été noté que le taux de marchandises en vrac transporté par SGR est plus élevé que celui transporté par routes et par MGR. La Compagnie de Chemin de fer du Kenya a demandé une réduction de tarif afin de permettre au SGR d'être compétitif.
- Développement de la logistique d'Athi River afin d'accroître l'efficacité et réduire les encombrements à l'ICD, qui sera stratégiquement situé dans la zone industrielle d'Athi River.

Parmi les autres initiatives mises en œuvre, citons : l'extension du SGR à la section de fret conventionnel - la connexion existe avec le du SGR au terminal des marchandises à Nairobi. La ligne de démarcation II du port reliant la SGR aux quais à cargaisons convertis (1-10) a été achevée en décembre 2018. Le plan pour connecter la voie métrique au SGR pour la connectivité des premiers et derniers kilomètres - Le transbordement des premiers et derniers tronçons est en cours à Nairobi du les locaux du client ou la cour du MGR.

3.4.1.1 Equipement / patrimoine, locomotives et wagons du chemin de fer à écartement standard

Le tableau 10 ci-dessous présente les actifs de transport par SGR (locomotives et wagons) au mois de mars 2019. Avec **56 locomotives** opérationnelles, 8 sont utilisées pour les manœuvres, **43 pour les services** de transport des marchandises et 5 pour les services de transport des passagers.

Tableau10: Patrimoine du SGR en mars 2019

Spécification de Locomotive	Series	Loco use	No.
DF7 G- Modèle CCD5D1	5501 - 5508	Services de manœuvres	8
DF8 B- Modèle CCD5B1	5001 - 5043	Transport des marchandises	43
DF 11- Modèle CCD5C1	5301 - 5305	Transport des passagers	5
TOTAL			56

Wagon Asset Type	Quantité	Produit	Conteneur (EVP) Par Wagon
X 70 (découvert – Normal)	820	Conteneurs	2
NX 70 (découvert-long)	150	Conteneurs	2
X2K (D-d'amoncèlement)	80	Conteneurs	4
C 70 (Haut-ouvert)	490	Conteneurs/ Conventionnels	2
P 70 (Couvert)	80	Conventionnels	-
TOTAL	1620		

Source: Compagnie du Chemin de Fer du Kenya (KRC), Mars 2019

Le tableau 11 présente les actifs du chemin de fer à écartement métrique (MGR) (locomotives et wagons) au mois de mars 2019.

Tableau 11: Patrimoine du MGR en mars 2019

Locomotives	Nombre
Ligne principale	27
Manœuvres	7
Wagons	1.107
Bennes de freinage	6
Total	1.147

Source: Compagnie du Chemin de Fer du Kenya (KRC), Mars 2019

Avec **1.147 actifs de transport** par MGR, 7 locomotives sont utilisées pour les manœuvres, 27 pour les services de transport des marchandises. En outre, MGR dispose d'un total de **1.107 wagons** et de **6 bennes de freinage**.

Il est ressorti des informations qualitatives que l'infrastructure du MGR comprenant la ligne de chemin de fer et les gares sélectionnées devait être rénovée, de Mombasa à Malaba et de Nakuru à Kisumu. L'objectif principal du programme de rénovation est de compléter les opérations de SGR, en particulier au-delà de Nairobi, afin de faciliter un service de transport de marchandises en continu pour les marchandises en transit en provenance de Nairobi. En juin 2019, la Compagnie du Chemin de fer du Kenya (KRC) attendait l'approbation par le Ministère des infrastructures du Kenya du concept de rénovation.

3.4.1.2 Volume de cargaisons transportées par SGR

Le tableau 12 présente le transport des marchandises par SGR entre Mombasa et l'ICD de Nairobi. Les statistiques montrent que le débit total transporté par SGR augmente régulièrement avec le temps. Le nombre de trains quittant le port de Mombasa à destination de Nairobi a régulièrement augmenté pour atteindre **214 voyages** en janvier 2019, transportant un total de **22.624 EVP**.

Tableau 12: Nombre de trains par rapport au volume de cargaisons par type, en EVP

Mois	Nombre de trains		Exportation		Total en EVP- Type		Grand Total en EVP
	de Mombasa à Nairobi	De Nairobi à Mombasa	Exportation en EVP	Exportation (vide)	Exportation en EVP	Importation en EVP	
Jan-18	14	17	316	442	758	924	1.682
Fév-18	36	26	526	610	1.136	2.582	3.718
Mar-18	92	36	1.211	1.183	2.394	9.108	11.502
Avr-18	120	37	893	2.437	3.330	12.422	15.752
Mai-18	127	72	1.209	5.815	7.024	12.752	19.776
Juin-18	167	68	1.119	5.525	6.644	17.244	23.888
Juil-18	181	95	1.055	8.458	9.513	18.882	28.395
Août-18	183	90	896	8.539	9.435	19.236	28.671
Sep-18	184	81	1.119	7.073	8.192	19.052	27.244
Oct-18	192	101	1.140	8.778	9.918	21.232	31.150
Nov-18	195	111	976	10.542	11.518	20.848	32.366
Déc-18	205	104	986	9.836	10.822	21.584	32.406
Jan-19	214	134	1.122	11.798	12.920	22.624	35.544
Fév-19	172	127	1.234	11.636	12.870	18.194	31.064
TOTAL	2.082	1.099	13.802	92.672	106.474	216.684	323.158
Proportion				87%	33%	67%	100%

Source: Compagnie du Chemin de Fer du Kenya Corporation (KRC) 2017-2019

De même, le nombre de trains quittant Nairobi pour se rendre au port de Mombasa a également augmenté pour atteindre **134** en janvier 2019, transportant au total **12.920 EVP**. Le total d'EVP transportés par SGR s'est élevé à environ **323.158** pour la période allant de janvier 2018 à février 2019, dont **33%** étaient pour les exportations, et **67%** pour les importations. Il a été noté que le nombre de conteneurs vides renvoyés à Mombasa a augmenté. Plus de **90.000 conteneurs vides** ont été acheminés du dépôt de l'ICD de Nairobi au port de Mombasa, ce qui représente **87%** du total des EVP exportés. Le transport des conteneurs vides par SGR non seulement affecte l'aspect économique de l'activité des compagnies de transport, mais a également un effet positif sur l'environnement en diminuant le nombre de camions sur la route transportant des conteneurs vides.

Un total de **47.331 tonnes** de cargaisons conventionnelles a été transporté par SGR entre août 2018 et janvier 2019, pour un chiffre d'affaires de **772.598,57 USD**. Les cargaisons conventionnelles qui sont actuellement manutentionnées comprennent : les bobines d'acier, bobines de fil, billettes d'acier et cargaisons ensachées (riz). Le transport de cargaisons conventionnelles a été renforcé avec l'ouverture de la ligne de 'Port Relief' lorsque le terminal de cargaisons de Nairobi a débuté ses opérations en août 2018. Le volume de cargaisons conventionnelles est présenté dans le tableau 13.

Tableau 13: Transport des cargaisons conventionnelles

Mois	Articles	Tonnage	Total de recette-USD
Août-18	Riz	2.967	48.534
	Bobines d'acier	1.578	24.177
Sep-18	Riz	3.588	58.693
	Bobines d'acier	2.404	39.332
	Bobines de fil	1.288	21.069
Oct-18	Bobines d'acier	2.320	37.947
	Billettes d'acier	1.920	31.407
Nov-18	Billettes d'acier	3.748	61.304
	Engrais	9.798	160.276
	Bobines d'acier	417	6.821
Déc-18	Bobines de fil	1.085	17.745
	Bobines d'acier	7.360	120.398
Jan-19	Bobines de fil	1.038	16.974,74
	Riz et engrais	2.208	36.119
Jan-19	Billettes d'acier	731	11.961
	Billettes d'acier	517	8.462,83
	Bobines de fil	4.364	71.378
TOTAL		47.331	772.598,57

Source : Compagnie du Chemin de Fer du Kenya (KRC) 2017-2019

3.4.1.3 Tarifs normaux pour les conteneurs transportés par SGR

Depuis le lancement des services de transport des cargaisons par SGR en janvier 2018, le transport a connu une augmentation considérable, représentant **20%** du débit total. Le tarif ferroviaire est un paramètre de performance clé pour mesurer l'efficacité du SGR. Le tableau 14 fait référence aux frais standard pour le transport de marchandises par SGR à destination et à partir Kilindini (Port Reitz) - ICD Nairobi / Nairobi Freight Terminus. Les tarifs ne comprennent pas le coût du dernier kilomètre.

Tableau 14: Tarifs normaux pour les conteneurs transportés par SGR

Size	Plage de poids en Tonnes	Tarif–Conteneur rempli (USD)		Tarif–Conteneur vide (USD)	
		Direction ascendante	Direction descendante	Ex mouvement par voie ferrée	Ex Mouvement par route
Conteneur de 20 pieds	Complet	500	250	100	150
	Jusqu'à 20 Tonnes	700	350	100	150
Conteneur de 40 pieds	21- 30 Tonnes	750	375	100	150

Source : Compagnie du Chemin de Fer du Kenya (KRC) 2017-2019

Les statistiques montrent que ceux qui transportent des cargaisons de Nairobi à Mombasa paient **250 USD** pour un conteneur de 20 pieds, tandis que le transport d'un conteneur de 40 pieds pesant jusqu'à 20 tonnes coûtera **350 USD**, et **375 USD** pour les conteneurs pesant entre 21 et 30 tonnes. La Compagnie du chemin de fer du Kenya facture **30.000 shillings kenyans** pour transporter un conteneur de 20 pieds de Nairobi à Mombasa, quel que soit son poids.

Par ailleurs, transporter le conteneur de 20 pieds de Mombasa à Nairobi coûte **500 USD**, tandis qu'un conteneur plus grand de 40 pieds coûte jusqu'à **700 USD** à partir du coût promotionnel de 400 USD. Cela reflète une augmentation de **79,9%** en vue de collecter plus de revenus pour payer à l'opérateur chinois. Les tarifs promotionnels ont été introduits en janvier 2018, lors du démarrage du transbordement, et devaient prendre fin en avril 2018, avant d'être prolongés deux fois jusqu'en juin 2018 et décembre 2018. Pour les escomptes de volume dans la direction ascendante, le maximum autorisé est de **20%** du cumulable payable sur base du tarif standard autorisé par unité et s'applique uniquement à Kilindini en tant qu'origine vers l'ICD/ le terminal de cargaisons à Nairobi en tant que destination.

3.4.1.4 Tarif du dernier kilomètre à partir de l'ICD Nairobi et ses environs

Depuis le lancement du service de transport des marchandises par SGR en janvier 2017, un certain nombre de camions ont choisi de proposer une connexion sur le dernier kilomètre, étant donné qu'une bonne portion des affaires était passée de la route à la voie ferrée. Le coût moyen du transport routier de marchandises, tel que mentionné précédemment, du port de Mombasa à Nairobi est de 800 USD pour un conteneur de 20 pieds, par rapport au tarif de 500 USD appliqué par le SGR. Il faut environ cinq heures pour transporter les cargaisons de Mombasa à l'ICD à Embakasi, et plus de 24 heures pour dédouaner le chargement au dépôt.

Tableau 15: Tarif du dernier kilomètre à partir de l'ICD Nairobi vers Nairobi et ses environs

En provenance/ Vers	Coût
Zone industriel, Mombasa road	\$250
Outering, Mlolongo, Parklands, Karen	\$300
Ruiru, Athi River	\$350
Thika	\$400
Kikuyu	\$300
Juja	\$300

Source : KTA, données de 2019

3.4.1.5 Dépôt Intérieur des Conteneurs de Nairobi

L'ICD de Nairobi a été créé en 1984, principalement pour manutentionner des marchandises transportées par chemin de fer entre Mombasa et Nairobi. L'ICD est équipé de **4 grues portiques montées sur rails, de 8 grues portiques sur pneus, de 10 gerbeurs, de 30 tracteurs de manœuvre, de 67 remorques et de 16 élévateurs à fourche** pour faciliter les opérations de chargement et de déchargement à l'ICD. En vue de faire face à l'augmentation des volumes de fret, l'ICDN a entrepris des travaux de développement et sa capacité est passée de **180.000 à 450.000 EVP** par an. Après le début des opérations du SGR, le volume de cargaisons manutentionnées par l'ICD est passé de **30 EVP** en moyenne par jour à **800 EVP** à l'heure actuelle.

3.4.1.6 Services de transport de passagers par SGR

Les services passagers ont été officiellement inaugurés le 1er juin 2017. Le service fonctionne entre Mombasa et Nairobi et inversement. Actuellement, **deux trains de passagers** partent quotidiennement de Mombasa et de Nairobi.

Le tableau 14 montre que le nombre de passagers utilisant le SGR augmente régulièrement depuis sa création. De juillet 2017 à février 2019, **2.590.709 passagers** au total ont pris le train entre les villes de Mombasa et Nairobi. On peut noter que le mois de décembre 2018 a enregistré le plus grand nombre de **passagers (186.718)** en raison de personnes voyageant pour les périodes de fêtes. Le total des recettes provenant de ce service pour la même période s'est élevé à **24.897.856 USD**.

Tableau 16: Nombre de passagers utilisant le SGR

Mois	Nombre de passagers	Total des recettes-USD
Juin-17	74.691	795.507
Juil-17	89.718	872.731
Août-17	83.344	743.393
Sept-17	84.748	582.521
Oct-17	87.756	799.266
Nov-17	133.618	1.414.142
Déc-17	145.180	1.069.066
Jan-18	135.772	1.102.006
Fév-18	118.360	1.019.311
Mar-18	131.698	1.255.332
Avr-18	140.581	919.728
Mai-18	116.171	1.294.642
Juin-18	127.381	1.323.692
Juil-18	137.676	1.940.257
Août-18	165.971	1.207.521
Sep-18	122.958	1.217.321
Oct-18	128.456	1,654.360
Nov-18	153.885	2.208.655
Déc-18	186.718	972.901
Jan-19	113.061	1.254.435
Fév-19	112.966	1.251.069
Total	2.590.709	24.897.856

Source: Compagnie du Chemin de Fer du Kenya (KRC) 2017- 2019

3.4.1.7 Total du volume transporté par chemin de fer à écartement métrique (MGR)

Le volume de marchandises transportées du port de Mombasa par Chemin de fer à écartement métrique (MGR) pour la période d'avril 2018 à mars 2019 était de **414.598 tonnes nettes**, tel que le montre le tableau 17. On peut remarquer que le volume des cargaisons était instable au fil des mois. Juillet 2018 et mars 2019 ont enregistré les volumes les plus élevés, soit respectivement de **41.244** and **40.826 tonnes nettes**. Quant à février 2019 le volume enregistré était le plus faible, soit de **26.187 tonnes nettes**.

Tableau 17: Volume de marchandises transportées par MGR d'Avril à Septembre 2018

Month	Tonnes Nettes Par MGR
Avr-18	36.521
Mai-18	31.849
Jun-18	28,864
Jul-18	41.244
Août-18	35.639
Sep-18	39.011
Oct-18	33.514
Nov-18	32.339
Déc-18	33.755
Jan-19	34.849
Fév-19	26.187
Mar-19	40.826
Total	414.598

Source: Compagnie du Chemin de Fer du Kenya (KRC) 2018- 2019

3.4.2 Chemin de fer à écartement métrique en Ouganda

Outre la ligne à écartement métrique entre le Kenya et l'Ouganda via Malaba, la Compagnie de Chemin de fer de l'Ouganda (URC) a rouvert la ligne ferroviaire jusqu'à Dar es Salaam. Cette liaison avec Dar es Salaam se fait par des bacs wagons reliant Port Bell à Mwanza. Les traversiers wagons peuvent également être utilisés sur la route **Kisumu - Port Bell** si le port de Kisumu est réhabilité pour les opérations de traversiers wagons. Les autres projets en cours en rapport avec l'amélioration du transport ferroviaire par URC comprennent : **la réparation de la ligne MGR de Port Bell - Kampala, la rénovation des entrepôts de Port Bell et du terminal ferroviaire de MGR de Kampala**. Le financement pour la réhabilitation de la ligne MGR de Kampala à Malaba, a été obtenu de l'Union Européenne pour la réhabilitation de la ligne MGR de **Tororo - Gulu**, la réalisation d'études de faisabilité est en cours pour les services de transport ferroviaire de voyageurs vers Kampala, les itinéraires initiaux tirant parti de la ligne MGR existante, à savoir Kampala - Mukono (30 km) et Kampala - Bujuuko (27 km). La modernisation du chemin de fer en Ouganda devrait améliorer l'efficacité du transport de marchandises.

3.4.3 Capacité de transport par oléoduc

Le transport par oléoduc constitue un mode de transport complémentaire pour le transport de produits pétroliers au Kenya. Le transport par oléoduc au Kenya est géré par la Compagnie de gestion de l'Oléoduc du Kenya (KPC). Cette compagnie est chargée du transport des produits pétroliers de Mombasa vers l'arrière-pays. L'infrastructure de pipeline

comprend un réseau d'oléoducs, des installations de stockage et de chargement pour le transport, le stockage et la distribution de produits pétroliers. Le système actuellement installé comprend **1.342 kilomètres** de gazoducs pouvant manutentionner environ **6,9 milliards de litres de produits pétroliers** par an.

Il existe 8 dépôts sur ce réseau, à savoir: **l'aéroport international Moi, le terminal de Nairobi, l'aéroport international de Jomo Kenyatta, le terminal de stockage de pétrole de Kipevu, le terminal de Nakuru, le terminal d'Eldoret et le terminal de Kisumu.** La ligne Sinendet - Kisumu est la dernière qui été ajoutée à ce réseau. Le tableau 18 fournit des informations détaillées sur le réseau de d'oléoducs au Kenya.

Tableau 18: Réseau d'oléoducs au Kenya

Section de ligne	Longueur (Km)	Diamètre du tuyau (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
Sinendet – Kisumu (Ligne VI)	121	10	350	-
Ligne de d'em-branchement partant de KOSF au Terminal d'hydrocarbures de Shimanzi	2,8	12	450	1
Changamwe – Aéroport international Moi	3,8	6	120	1

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

La KPC a finalisé avec succès la construction de la jetée pétrolière de Kisumu sur les rives du Lac Victoria en 2018. La jetée devrait être opérationnelle cette année après la finalisation d'installations et d'un stockage similaires en Ouganda. Cette initiative ouvrira le transport maritime et contribuera à débloquer davantage les principaux marchés d'exportation du Nord de la Tanzanie, de l'Ouganda, du Rwanda, du Burundi et de l'Est de la RDC. La jetée et le dépôt de Kisumu de la KPC, soutenus par l'oléoduc de Sinendet Kisumu nouvellement construit, qui a déjà augmenté la capacité de manutention à Kisumu à passer plus de **460.000 litres** par heure, pourraient transformer Kisumu en un point central du commerce de pétrole et de gaz dans la région.

3.4.3.1 Volume du débit total transporté par oléoduc (en m3) par destination

Le tableau 19 indique les volumes de carburant distribués aux Etats Membres du Corridor Nord par type de produit entre avril 2018 et mars 2019. Les principaux produits acheminés le long de l'oléoduc sont les suivants : **Le gazole automobile (AGO), le « Motor Spirit Premium » (MSP), le kérosène éclairant (IK), le kérosène à double usage (DPK) et SLOP** –le Slop désignent les boues de pétrole provenant de raffineries, de terminaux de réservoirs, d'oléoducs et d'usines pétrochimiques.

Le gazole automobile (diesel 2) a enregistré le volume le plus élevé de tous les produits pétroliers, représentant **53%** du total des produits acheminés par oléoducs vers les Etats Membres du Corridor Nord. Le gazoil automobile est largement utilisé dans les véhicules routiers (camions, autobus, fourgonnettes et voitures) et dans d'autres machines alimentées par des moteurs diesel. Le Motor Spirit Premium, communément appelé super essence, était le deuxième produit en importance, avec **30%**. Le kérosène éclairant et le jet représentaient la quantité la moins importante, soit **6%** et **11%** respectivement.

Tableau 19: Volume en m³ par type de produits distribué aux Etats Membres

Type de Produit	Burundi	RDC	Kenya	Rwanda	Soudan du Sud	Uganda	Total
Automotive Gas Oil	33	120.615	620.752	12.067	177.437	297,365	1.228.269
Illuminating Kerosene	-	117	94.648	2.984	78	49.595	147.422
JET	-	9.991	24.491	-	86.554	127.341	248.377
Motor Spirit Premium	33	149.197	263.525	7.459	71.689	208.938	700.842
Total	65	279.921	1.003.415	22.510	335.759	683.239	2.324.909

Source : KPC, Avril 2018 à Mars 2019

Tableau 20: Volumes en Transit de Carburant distribués (m3) aux dépôts de Nakuru, Kisumu et Eldoret

Type de Produit	Burundi	RDC		Rwanda		Soudan du Sud		Ouganda	
	Oct 18-Mar 19	Oct 17-Mar 18	Oct 18-Mar 19	Oct-March 2018	Oct 18-Mar 19	Oct-March 2018	Oct 18-Mar 19	Oct-March 2018	Oct 18-Mar 19
Le gazole automobile	33	56.674	120.615	9.458	12.067	83.199	177.437	269.448	297.365
Kérosène éclairant	-	43	117	2.342	2.984	162	78	26.548	49.595
JET	-	645	9.991	-	-	50.962	86.554	65.302	127.341
Motor Spirit Premium	33	47.541	149.197	5.206	7.459	35.597	71.689	260.680	208.938
Total	65	104.258	279.921	17.006	22.510	169.921	335.759	621,978	683.239
		167%		32%		98%		10%	

Source: KPC Octobre 2018 à Mars 2019

Le Kenya et l'Ouganda sont les destinations les plus importantes pour le gazole automobile et le moteur Spirit Premium. Le Kenya et l'Ouganda ont reçu le plus gros envoi de produits pétroliers, représentant respectivement **43%** et **29%** du total des mètres cubes destinés aux Etats Membres du Corridor Nord.

La comparaison entre les volumes de carburant en transit expédiés vers les Etats Membres du Corridor Nord par dépôt pour la période d'octobre à mars 2017/18 et 2018/19 est illustrée au tableau 20 ci-dessous. Le volume de carburant expédié vers la RDC et le Soudan du Sud par le Kenya a affiché une performance positive, avec des augmentations respectives de **167%** et **98%** au cours de la même période.

Les données qualitatives ont prouvé qu'il y avait une diminution du carburant pour le Rwanda à partir des dépôts du Kenya (Nakuru, Kisumu et Eldoret) par rapport à la distribution de carburant en provenance du Corridor Central, ce dernier est un itinéraire plus long. Les importateurs rwandais préfèrent le Corridor central car la route est plus rapide car les commerçants ne traversent qu'une seule frontière à Rusumo. En outre, il a été signalé que le Corridor Nord avait de nombreuses interventions humaines attribuables à des obstacles non tarifaires qui entravent le commerce.

3.4.3.2 Tarifs de transport pour les camions citernes de carburant

Les tarifs de transport pour les produits combustibles destinés au Rwanda en provenance de Mombasa, Nairobi, Nakuru, Kisumu, Eldoret et Dar-Es Salaam en mars 2019, en dollars américains et par mètre cube sont présentés dans le tableau 21. Le coût du transport par camions citernes de Mombasa et de Dar es Salaam s'élevait à **130 USD** par mètre cube.

Tableau 21: Tarifs de transport pour les camions citernes de carburant appliqué par les Transporteurs du Rwanda

en Provenance / a Destination de	Kigali
Mombasa	130\$/m3
Nairobi	90\$/m3
Nakuru	70\$/m3
Kisumu	60\$/m3
Eldoret	60\$/m3
Dar-es salaam	130\$/m3

Source: ACPLRWA, 2018

Le coût du transport par camions citernes d'Eldoret et de Kisumu était de **60 USD** par mètre cube, de **70 USD** à partir de Nakuru et de 90 USD à partir de Nairobi. Le facteur majeur dans le transport par camion-citerne est la distance parcourue.

Une plus grande proportion du carburant destiné au Rwanda arrive par le Corridor Central. Les résultats de l'analyse qualitative montrent qu'un nombre important d'importateurs sont passés du Corridor Nord au Corridor Central pour leurs produits pétroliers pour diverses raisons: tout d'abord, la route Kigali-Dar es Salaam, longue de 1.495 kilomètres, est plus rapide, ce qui fait que les commerçants peuvent effectuer entre **6 et 7 rotations par mois** par rapport à la route reliant Kigali à Eldoret (860 kilomètres) et qui permet d'effectuer 3 à 4 rotations par mois le long du Corridor Nord), malgré la longue distance entre Kigali - Dar Es Salaam (1.400 km). Deuxièmement, dans le cas du Corridor central, les clients n'attendent pas les documents après leur chargement car les documents des douanes sont transmis par courrier au poste de sortie de Rusumo. Enfin, dans le Corridor central, les sociétés pétrolières elles-mêmes (par exemple, Shell, Total, Kobil, Gapco, etc.) servent les clients dès leur arrivée. Dans le Corridor Nord, les produits sont desservis par KPC, où des files d'attente sont régulièrement observées.



HIGH DEAL

FUSO

UAU 848Z

Quatrième Chapitre

**Tarifs et Coûts de
Transport**

Les coûts de transport sont les dépenses engagées pour transporter des produits ou des actifs d'un lieu à un autre, souvent transférées aux consommateurs. Les tarifs sont les prix des services de transport payés par leurs utilisateurs.



Ils représentent le coût monétaire négocié du déplacement d'un passager ou d'une unité de cargaison entre une origine et une destination spécifiques. Les tarifs sont souvent visibles pour les consommateurs car les prestataires de transport doivent fournir ces informations pour sécuriser les transactions. Ils peuvent ne pas nécessairement exprimer les coûts réels de transport. Les tarifs de transport sont déterminés par des facteurs tels que : la distance, l'emplacement, l'infrastructure, les barrières administratives, l'énergie et le mode de transport des cargaisons, ainsi que d'autres coûts indirects (cachés). En conséquence, les coûts de transport varient considérablement d'un pays à l'autre.

La distance entre les villes des Etats Membres et Bujumbura est la suivante : 1.957 km de Mombasa (via Kampala-Kigali), 1.476 km de Nairobi via Namanga, 275 km de Kigali, 788 km de Kampala et 431 km de Goma. Le tarif appliqué aux importations de Goma et Kigali vers Bujumbura était beaucoup plus élevé au kilomètre par tonne, soit à **0,19 USD** et **0,15 USD** respectivement. Le tarif à partir de Mombasa et Nairobi via Namanga était celui qui coûtait le moins cher, à **0,08 USD** et à **0,09 USD par kilomètre**, respectivement. Il est important de noter que les tarifs de transport diminuent considérablement.

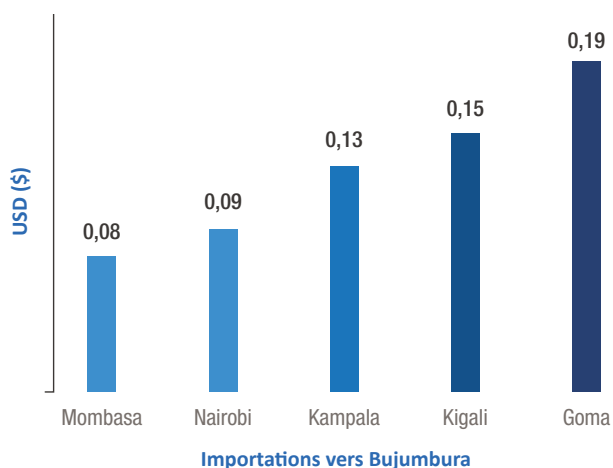
Cette section présente les coûts moyens régionaux pour le transport d'un conteneur standard sur les itinéraires routiers des Etats Membres du Corridor Nord en **Mars 2019**. Il existe deux tailles de conteneurs d'expédition intermodales utilisées dans le monde, soit un conteneur de 20 et un conteneur de 40 pieds.

4.1 Tarifs de transport routier au Burundi

4.1.1 Importations

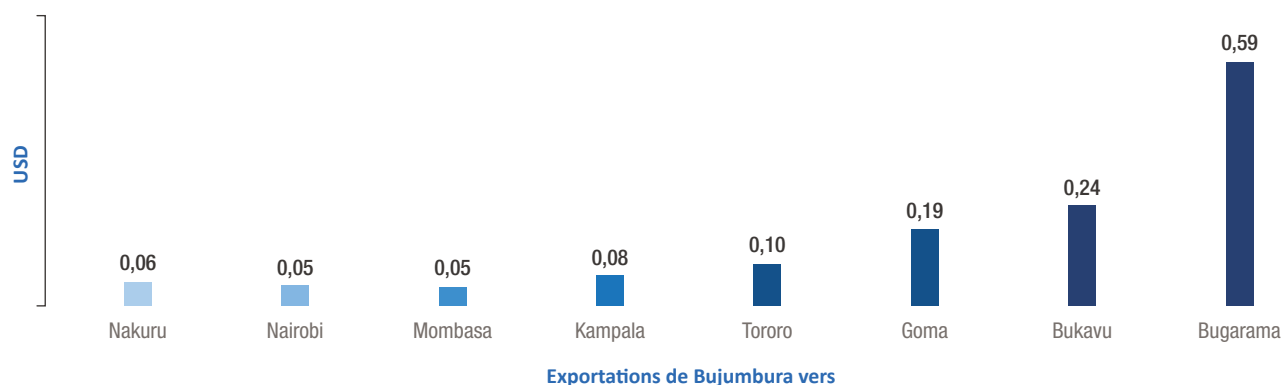
La figure 7 récapitule les tarifs de transport par kilomètre et par tonne à destination de Bujumbura, en dollars US, en mars 2019.

Figure 7: Tarif de transport actuel par kilomètre par tonne en USD (importation)



Source : "Association des Transporteurs Internationaux du Burundi", March 2019

Figure 8: Tarif de transport actuel en USD par km par tonne pour les importations vers Bujumbura



Source : "Association des Transporteurs Internationaux du Burundi", March 2019

4.1.2 Exportations

La figure 8 résume les tarifs de transport par kilomètre et par tonne à partir Bujumbura (exportations) en USD en mars 2019. La distance entre Bujumbura et les villes des autres Etats Membres du Corridor du Nord est la suivante ; 1.957 km de Mombasa (par Kampala-Kigali), 1.476 km de Nairobi par Namanga, 275 km de Kigali, 788 km de Kampala, 431 km de Goma, 165 km de Bukavu à 34 km à Bugarama à 1.134 km à Nakuru et à 990 km à Tororo.

Le tarif des exportations de Bujumbura à Mombasa via Kampala et de Bujumbura à Nairobi (via Namanga) était le plus bas, à **0,05 USD par kilomètre et par tonne**. Le tarif moins élevé pourrait être attribué à une distance plus courte et au bon état de la route. La route Nairobi - Namanga est pavée et il y a moins de barrages routiers. Il n'y a qu'un seul pont-bascule mobile et un péage routier d'environ **30 USD**.

Les exportations de Bujumbura vers Bugarama et Bukavu ont été nettement supérieures au kilomètre par tonne, respectivement à **0,59 USD** et **0,24 USD**. Ceci en dépit du fait que ces derniers sont à des distances plus courtes. Certains des facteurs identifiés comme étant à l'origine d'une augmentation des coûts incluent les péages routiers, les multiples frais de passage de frontière et les routes en mauvais état. Il existe une autre route alternative vers le Burundi via Taveta / Holili. Les transporteurs burundais ont préféré la route Voi / Holili en raison de la distance plus courte, des coûts faibles et la réduction des barrières non tarifaires (une seule frontière) par opposition à la route

traditionnelle du Corridor Nord qui traverse l'Ouganda et le Rwanda. Les tarifs de transport de Nairobi et de Mombasa jusqu'à Bujumbura par la route Taveta / Holili sont respectivement de **2,6 USD** et de **2,9 USD par tonne**. Il a été noté que le fret acheminé par le corridor traditionnel était principalement constitué de café et de thé.

4.1.3 Nombre de voyages aller-retour

Le tableau 22 indique le nombre de voyages allers-retours réalisés chaque mois pour les différentes destinations au Burundi. Le nombre de trajets routiers effectués chaque mois au cours de la période considérée est très minime, même si certaines destinations ont des distances plus courtes, comme Kigali et Goma. Il n'y a pas eu de voyage de Bujumbura à Juba. Le rapport recommande une enquête qualitative afin de déterminer les inefficacités et les goulets d'étranglement le long du corridor, ainsi que les moyens susceptibles d'accroître les voyages allers-retours, la rotation des camions et, partant, l'efficacité opérationnelle des transporteurs.

Tableau 22: Nombre de voyages aller-retour au Burundi

Point de départ	Destination	Distance (Km)	Nombre de voyages aller-retour par mois
Bujumbura	Goma	431	1
Bujumbura	Kampala	788	2
Bujumbura	Kigali	275	1
Bujumbura	Nairobi	1.476	1
Bujumbura	Mombasa	1.957	1

Source : "Association des Transporteurs Internationaux du Burundi", March 2019

4.2 Tarifs de transport routier en RDC

Le tableau ci-après indique les tarifs de transport pratiqués par les transporteurs en RDC. Les tarifs de transport au Congo étaient les plus élevés sur les liaisons Bunia-Goma et Butembo-Goma, coûtant respectivement **5,61 USD** par conteneur et par km. Le coût élevé de ces routes pourrait être attribué au mauvais état de la route sur ces tronçons. Les tarifs vers Goma depuis Mombasa, Nairobi et Juba étaient moins chers, soit respectivement à **1,63 USD**, **1,58 USD** et **0,97 USD**. La comparaison des coûts de transport en RDC suggère que les tarifs dans les autres Etats Membres sont moins chers. Les données montrent également que le coût des exportations à partir de Goma était moins cher, cela pourrait être dû au fait que la plupart des conteneurs étaient vides. Le nombre de voyages allers-retours a considérablement diminué et les tarifs par kilomètre ont augmenté. La liaison Goma – Kampala a vu les voyages allers-retours passer de 6 à 2 par mois entre septembre 2015 et 2016.

Tableau 23: Tarifs de transport actuels en USD pour les transporteurs de la RDC

Point de départ	Destination	Distance (Km)	Tarifs (USD) pour un conteneur de 20 en 2018	Tarif (USD)/ EVP par km en 2018
Importations				
Mombasa	Kisangani	2.466	-	1,73-1,42
Mombasa	Goma	1.838	3.000	1,63
Nairobi	Goma	1.357	2.150	1,58
Juba	Goma	1.724	1.675	0,97
Kampala	Goma	669	1.500	2,24
Bunia	Goma	535	3.000	5,61
Butembo	Goma	284	1.500	5,29
Exportations				
Goma	Kampala	669	1.180	1,76
Goma	Nairobi	1.357	1.680	1,24
Goma	Mombasa	1.838	1.820	0,99

Source : FEC, Septembre 2018

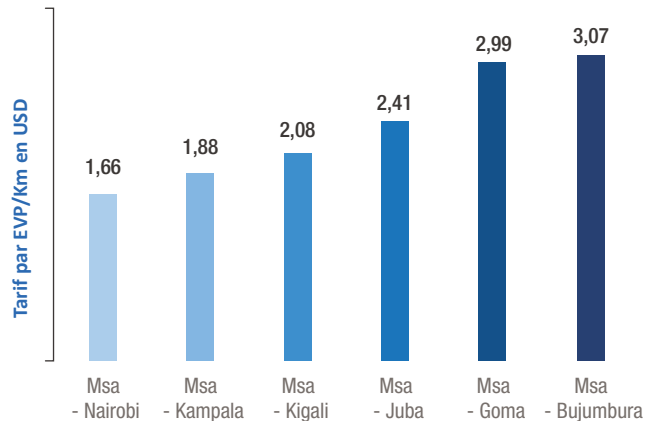
4.3 Tarifs de transport au Kenya

La distance entre le port de Mombasa et les villes des Etats Membres du Corridor Nord est la suivante : 481 km jusqu'à Nairobi, 1.170 km jusqu'à Kampala, 1.882 km jusqu'à Kigali, 1 957 km jusqu'à Bujumbura, 1.840 km jusqu'à Goma et 1 662 km jusqu'à Juba.

4.3.1 Importations

La figure 9 présente une comparaison des tarifs de transport routier au Kenya entre différentes destinations le long de la section du corridor au Kenya, en dollars américains, en mars 2019. Elle présente le tarif de transport moyen

Figure 9: Tarifs de transport au Kenya à partir du Port de Mombasa vers différentes destinations, en USD



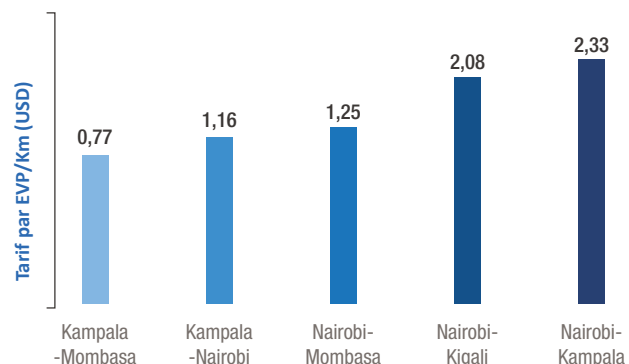
Source: KTA, données de 2019

par conteneur par km pour le transport d'un conteneur de Mombasa vers les principales destinations le long du Corridor Nord. Les analyses présentées montrent qu'il était coûteux de transporter des marchandises de Mombasa à Bujumbura à un coût de 3,07 USD par conteneur et par kilomètre, ce qui pourrait être lié à la longue distance. Cela indique que les goulots d'étranglement liés à la logistique transfrontalière ont une incidence sur le coût du transport de cargaisons vers différentes destinations. Il sied de noter que le coût des longues distances reste élevé. Les coûts des importations vers Nairobi étaient moins élevés, peut-être parce que la majeure partie de la concurrence de contrepartie émanait du transport des cargaisons par SGR.

4.3.2 Exportations

Le tarif de transport de Nairobi à Kampala et de Nairobi à Kigali était le plus élevé, soit respectivement de **2,33 USD** et **2,08USD par conteneur** et par kilomètre, comme indiqué par la figure 10. Par ailleurs, le coût moyen entre Kampala et Mombasa était le moins élevé, soit de **0,77 USD par EVP par km**.

Figure 10: Tarifs de transport vers différentes destinations en USD



Source: KTA, données de 2019

Cela est dû au retour des conteneurs vides au port ; par conséquent, tout montant amortirait les coûts d'exploitation du transporteur pour le voyage de retour. Il est donc important de noter que les différences de coût moyen sont influencées par des facteurs qui varient en fonction de l'itinéraire de destination.

4.3.3 Nombre de voyages aller-retour par mois

Le tableau 24 indique le nombre de voyages aller-retour effectués de Mombasa jusqu'à différentes destinations, par mois. Le nombre de voyages aller-retour dépend principalement de la distance à parcourir.

Tableau 24: Nombre de voyages aller-retour au Kenya

De	A	Distance en Km	Nombre de voyages aller-retour par mois
Mombasa	Nairobi	481	8
Mombasa	Kampala	1.170	3
Mombasa	Kigali	1.682	2
Mombasa	Bujumbura	1.957	1
Mombasa	Goma	1.840	1
Mombasa	Juba	1,662	2

Source : KTA, données de 2019

Par exemple, le plus grand nombre d'allers-retours a été enregistré entre Mombasa et Nairobi en raison de la courte distance parcourue, contrairement à Goma et Bujumbura, qui ont enregistré le nombre de voyages le plus faible, d'un seul voyage par mois. Les procédures aux ports et aux postes-frontières et la documentation constituent les principaux obstacles à la rapidité de rotation, tandis que la non-disponibilité des cargaisons a été classée comme deuxième contributeur. La Charte de la communauté portuaire de Mombasa prévoit un objectif de **120.000 km** en tant que distance annuelle que les camions doivent parcourir par rapport aux normes internationales. La distance moyenne (km) parcourue par camion, de janvier 2018 à décembre 2018, variait considérablement selon les transporteurs, allant de **65.000 km** à **91.200 km**, ce qui reste inférieur à l'objectif de **120.000 km**.

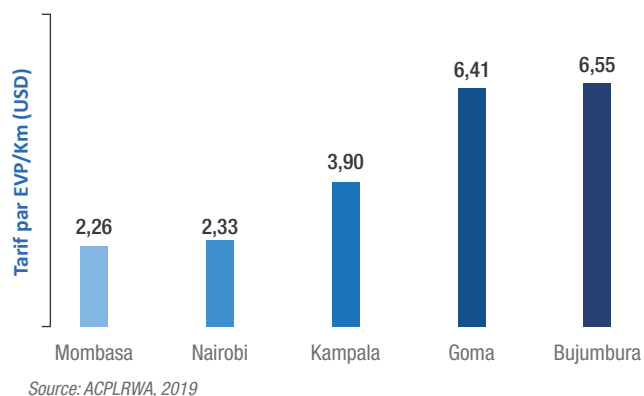
4.4 Tarifs de transport au Rwanda

En 2018, **80%** des marchandises du Rwanda sont passées par le port de Dar es-Salaam via le Corridor central, et les **20%** restants sont passées par le port de Mombasa. Dar es-Salaam est le port privilégié du Rwanda pour le trafic de transit, car la Tanzanie jouit d'un avantage absolu sur la distance qui le sépare du Rwanda. Cela se traduit par un avantage en termes de coût et d'utilisation du temps.

4.4.1 Importations

La figure 11 indique les tarifs de transport requis pour transporter un conteneur de 20 pieds au Rwanda. Transporter des cargaisons de Bujumbura et de Goma jusqu'à Kigali coûte cher, soit respectivement **6,55 USD** et **6,44 USD par kilomètre**, par rapport aux autres destinations. Les transporteurs facturent **2,26 USD par conteneur et par kilomètre** depuis Mombasa et **2,33 USD de Nairobi à Kigali**.

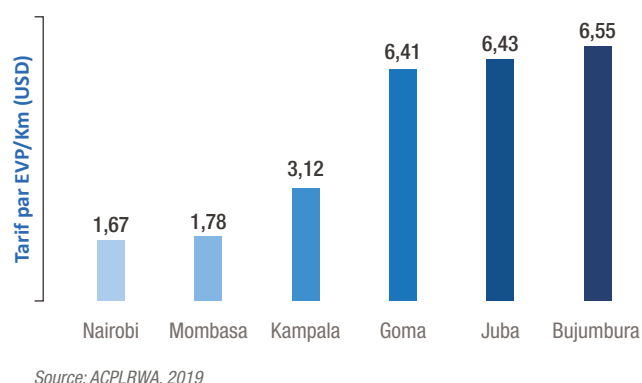
Figure 11: Tarifs de transport actuels jusqu'à Kigali, en USD (Importations)



4.4.2 Exportations

Les coûts d'exportation les plus élevés ont été enregistrés sur les liaisons Kigali –Bujumbura, Goma et Juba, les transporteurs faisant payer des coûts s'élevant respectivement à 6,55 \$, 6,41 \$ et 6,43 \$ par kilomètre, soit le même coût que pour la route d'importation. Les coûts les plus moins chers étaient sur les liaisons Kigali-Mombasa et Kigali-Nairobi, qui offraient le coût le plus abordable sur les trajets d'importation et d'exportation, comme le montre la figure 12.

Figure 12: Tarif de transport actuel en USD à partir de Kigali (exportations)



4.4.3 Nombre de voyages aller-retour par mois

Le tableau 25 récapitule le nombre moyen de voyages aller-retour effectués par les transporteurs de Kigali vers d'autres destinations. Les résultats indiquent que le nombre le plus élevé de voyages aller-retour effectués a été de jusqu'à Kampala et à Goma, avec une moyenne respectivement de **7** et **6**. Il n'y avait que **2 voyages** vers Bujumbura et **1 voyage aller-retour** à Juba. La distance moyenne (en km) parcourue par camion de janvier 2018 à décembre 2018 était de **69.000 km**.

Tableau 25: Nombre de voyages aller-retour par mois

Point de départ	Destination	Nombre de voyages aller-retour
Kigali	Goma	6
Kigali	Kampala	7
Kigali	Bujumbura	2
Kigali	Juba	1
Kigali	Nairobi	4
Kigali	Mombasa	2,5

Source: ACPLRWA, 2019

4.5 Tarifs de transport routier au Soudan du Sud

Le Soudan du Sud est un pays vaste et compte parmi les plus longues distances parcourues par les transporteurs. Le tableau 26 montre que les coûts de transport jusqu'à destination et en provenance de Nairobi et de Mombasa étaient les plus bas par rapport aux autres destinations. Les exportations de Nairobi vers Juba ont coûté **2,183 USD pour un EVP par km**, contre **2,708USD** en provenance de Mombasa. La liaison Juba - Kigali a enregistré le coût le plus élevé au kilomètre, avec **5,146USD par EVP**.

Tableau 26: Tarif de transport actuel en USD pour les transporteurs du Soudan du Sud

Point de départ	Destination	Distance (Km)	Tarif (\$) pour conteneur de 20 pieds	Tarif par EVP/Km (USD)
Mombasa	Juba	1.662	4.500	km (USD)
Nairobi	Juba	1.145	2.500	2.183
Kampala	Juba	653	2.500	3.828
Juba	Kigali	1.166	6.000	5.146
Juba	Kampala	653	2.000	3.063
Juba	Nairobi	1.145	3.000	2.620
Juba	Mombasa	1.662	3.500	2.106

Source: Groupe d'entreprises BSS, 2018

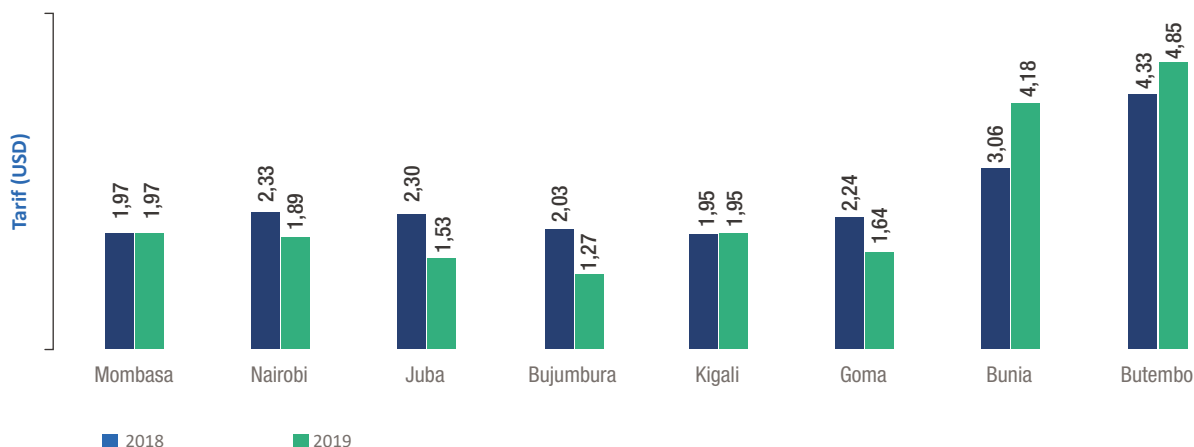
4.6 Tarifs de transport en Ouganda

4.6.1 Importations

La figure 13 illustre le tarif de transport en Ouganda par conteneur par kilomètre pour les exportations de Kampala vers diverses destinations, en mars 2019. La distance entre Kampala et les villes des Etats Membres du Corridor du Nord est la suivante : 1.169 km jusqu'à Mombasa, 688 km jusqu'à Nairobi, 653 km jusqu'à Juba, 788 km jusqu'à Bujumbura, 513 km jusqu'à Kigali, 669 km jusqu'à Goma, 718 km jusqu'à Bunia et 577 km jusqu'à Butembo.

Les tarifs les plus élevés ont été enregistrés sur la liaison Kampala-Butembo, à **4,33USD** pour les importations en **2018** ; qui a augmenté de **12%** pour passer à **4,83USD** en 2019. Les tarifs de transport de Bunia à Kampala ont également augmenté de **36%**, passant de **3,06USD** en 2018 à **4,18USD** en **2019**. A l'inverse, Kigali-Kampala applique les tarifs les plus bas sur les importations, suivies de Mombasa - Kampala. Les données montrent également

Figure 13: Tarifs de transport actuels en USD (\$) pour les transporteurs ougandais sur les Importations



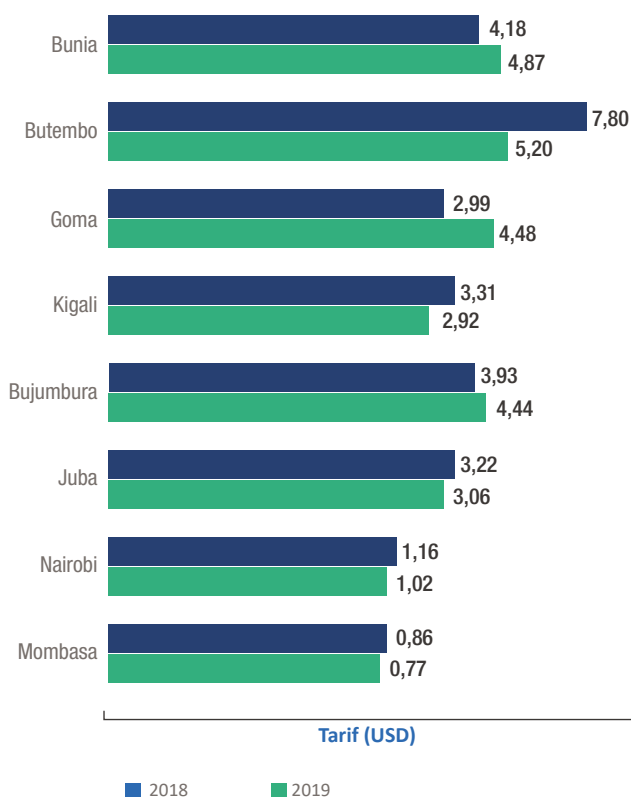
Source : Données de l'UNTA, 2018/2019

que le coût du transport de marchandises de Mombasa à Kampala était inférieur à celui de Mombasa –Nairobi, bien que la distance soit plus longue.

4.6.2 Exports

Les tarifs de transport sur les exportations en Ouganda sont présentés à la figure 14 ci-dessous, sur base d'un conteneur de 20 pieds. Les analyses indiquent que les tarifs d'exportation à partir de Kampala ont considérablement diminué en 2019 par rapport à 2018 ; à l'exception de cargaisons destinées à Goma, Bunia et Bujumbura, qui ont enregistré une **augmentation annuelle substantielle** respectivement de **50%, 17%** et **13%** des tarifs de transport.

Figure 14: Tarifs de transport actuels en USD (\$) pour les transporteurs ougandais sur les exportations



Source: Données de l'UNTA, 2018/2019

4.6.3 Nombre de voyages aller-retour par mois

Le tableau 27 récapitule le nombre moyen de voyages allers-retours effectués chaque mois par les transporteurs, de Kampala jusqu'à d'autres destinations. Il est révélateur que les transporteurs de Kampala effectuent plus de voyages vers Kigali et Nairobi en un mois que vers d'autres destinations. D'après les données, l'objectif de 120.000 km de moyenne pour un camion/ kilomètre a été atteint pour la liaison Kampala - Mombasa, avec un kilométrage annuel par camion de **126.252 km** pour les camions porte-conteneurs. Les camions citernes à carburant ont effectué 4 à 5 voyages en raison du dédouanement sous Territoire Douanier Unique.

Tableau 27: Nombre de voyages aller-retour

Point de départ	Destination	Conteneurs	Camions citernes
Kampala (UG)	Bujumbura (BI)	3	4
Kampala (UG)	Juba (SS)	4	4
Kampala (UG)	Goma (RDC)	3	4
Kampala (UG)	Kigali (RW)	5	6
Kampala (UG)	Nairobi (KE)	5	6
Kampala (UG)	Mombasa (KE)	4	5

Source : UNTA, Mars 2019



Cinquième Chapitre

Efficacité et Productivité

L'analyse de l'efficacité et de la productivité du Corridor Nord prend en compte divers facteurs qui ont une incidence sur les coûts et le temps nécessaire au transport des marchandises le long du corridor.



Un port efficace joue un rôle important dans la facilitation du commerce et des transports, car il améliore la compétitivité en permettant aux pays d'échanger des marchandises et des services dans les délais courts et à de faibles coûts de transaction.

Les indicateurs font le suivi des performances sur différents paramètres, notamment : la durée pendant laquelle un navire reste au port ; la qualité de la manutention des marchandises ; le processus et procédures d'évacuation de la cargaison et ainsi que la qualité des infrastructures pour différents réseaux de transport intermodal. La productivité et l'efficacité des ports sont importantes pour l'amélioration de l'environnement logistique qui soutiendra les initiatives de facilitation du commerce et de la compétitivité. Cette section présente une analyse approfondie des indicateurs d'efficacité et de productivité du Port de Mombasa et du Corridor Nord dans son ensemble.

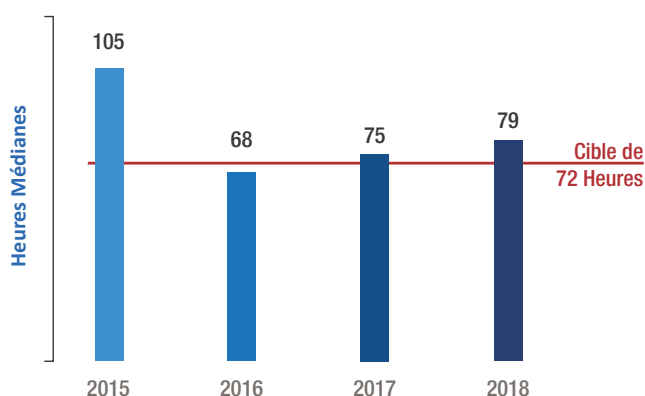
ces deux indicateurs est essentielle pour l'efficacité des ports. Le port de Mombasa a enregistré un temps moyen de rotation des navires de **3,4 jours** en 2018 ; comme le montre la figure 15. Il s'agit d'une amélioration par rapport au temps moyen de **4,4 jours** enregistré en 2017. Même si cette performance représente une amélioration par rapport aux années précédentes de 2016 et 2017. L'objectif ultime est d'atteindre le temps de référence mondial de **24 heures (1 jour)**. Cette performance positive peut être liée à un certain nombre de projets d'amélioration de la capacité mis en œuvre par l'Autorité des Ports du Kenya (KPA). Ils comprennent le dragage du chenal du port, la construction de postes à quai supplémentaires, la construction du deuxième terminal à conteneurs et la construction d'une bouée d'amarrage extraterritorial unique, entre autres.

5.1 Temps de rotation des navires au port de Mombasa

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 démarquée par la bouée de chenal

Le temps de rotation du navire est une accumulation des deux temps indispensables, le temps de service du navire à quai et le temps d'attente ou le temps que le navire passe au port depuis son arrivée dans les enceintes du port jusqu'à son départ. La réduction du temps pris montré sur

Figure 15: Temps de rotation du navire au port de Mombasa en valeur médiane; de 2015 à 2018

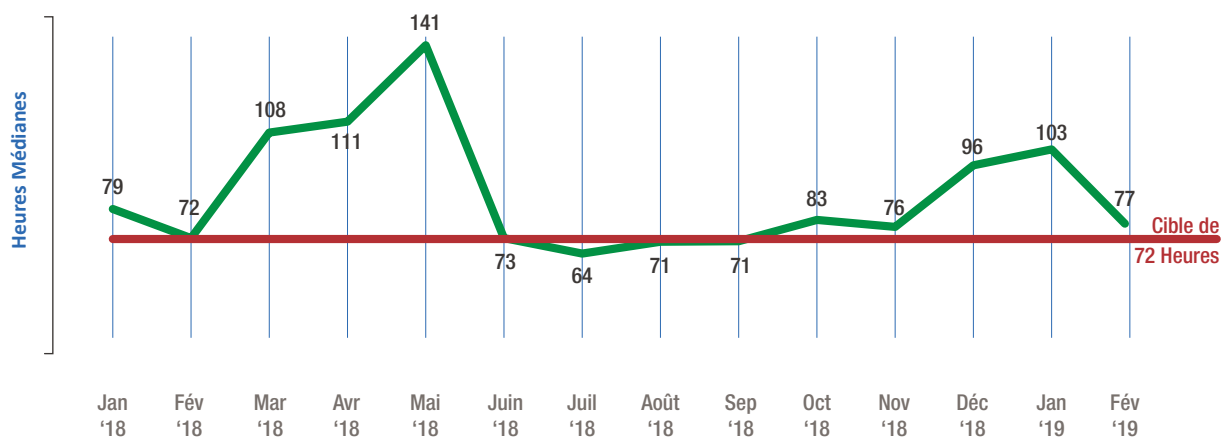


Source: KPA 2015, 2016, 2017 et 2018

L'analyse mensuelle révèle que le temps de rotation des navires a fluctué entre janvier 2018 et mars 2019, comme le montre la figure 16. Le temps de rotation est passé de 79 heures en janvier 2018 à 141 heures en mai 2018 et a diminué à 64 heures en juillet 2019, puis augmenté progressivement jusqu'à 77 heures en février 2019. Le temps élevé de rotation a été causé par les fortes pluies

sur la côte kényane. L'évaluation globale est que l'objectif de temps moyen de rotation des navires de 72 heures n'a pas encore été atteint. Des efforts supplémentaires sont donc nécessaires pour améliorer les performances en vue d'atteindre l'objectif de 24 heures fixé comme référence mondiale pour la rotation des navires.

Figure 16: Temps de rotation des navires de Jan 2018 à Fév. 2019 (valeur médiane)



Source: KPA, 2018/2019

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

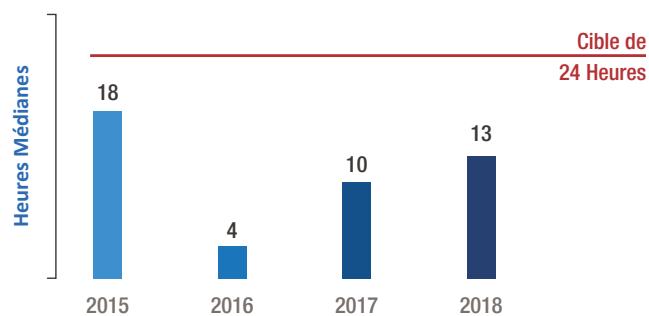
Ce temps est mesuré à partir du moment où le navire arrive à la bouée du chenal jusqu'au moment de son premier mouillage

Le temps d'attente des navires a une incidence significative sur le temps de rotation des navires et constitue donc un facteur essentiel de l'efficacité pour les ports. L'objectif fixé pour le temps d'attente des navires est de 24 heures. La figure 17 montre que le temps d'attente médian des navires est passé de **18 heures** en 2015 à **13 heures** en **Décembre 2018**.

Le temps de rotation des navires en 2016 était le meilleur, à **4 heures**, et a dépassé la performance pour la période similaire en 2017 et 2018. La performance de cet objectif a au fil des années dépassé **l'objectif fixé de 24 heures**. Cette bonne performance est attribuée à la mise en place d'une Guichet fixe d'accostage pour permettre aux compagnies maritime de planifier leur temps ; à une productivité accrue de la grue et à une capacité de terminal suffisante.

En outre, les investissements dans les équipements à terre et en mer ont augmenté, ce qui inclut l'acquisition de remorqueurs modernes et de bateaux pilotes qui ont dynamisé les opérations d'accostage.

Figure 17: Temps médian d'attente moyen des navires avant accostage au port de Mombasa (Janvier - Mars 2019)

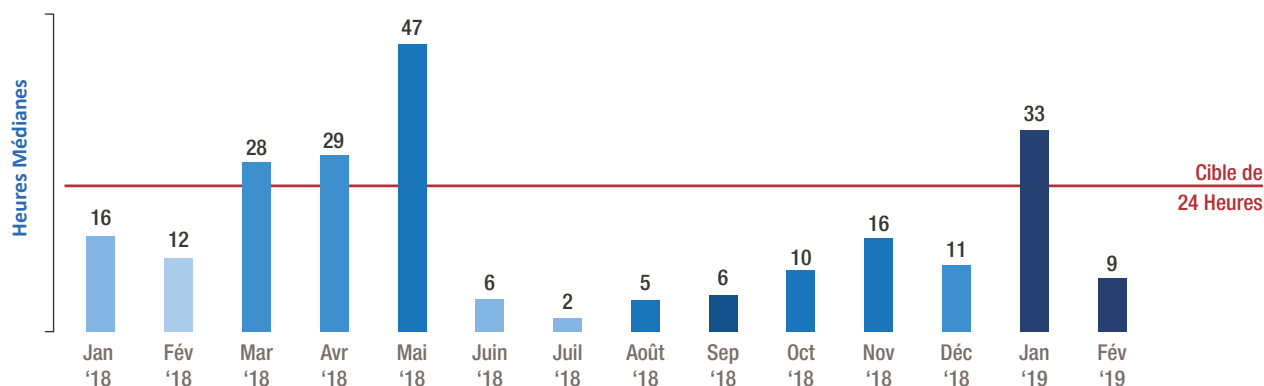


Source : KPA 2015, 2016, 2017 et 2018

La figure 18 illustre le temps d'attente des navires, de janvier 2018 à février 2019. Les statistiques présentées indiquent que le temps d'attente des navires correspondait à la cible fixée de **24 heures**, à l'exception des mois de mars à mai 2018 et en janvier 2019. Cela montre les performances remarquables du port de Mombasa, ce qui implique que les initiatives en cours donnent les résultats souhaités et une efficacité accrue. Cela pourrait également être dû à la planification préalable rigoureuse ; le terminal

connait à l'avance les navires qui arriveront et planifie donc l'accostage des navires en conséquence. Il sied de noter que l'Autorité des Ports du Kenya (KPA) contrôle également les heures d'attente réelles du navire. Il s'agit de l'heure à laquelle le navire arrive à la bouée du chenal jusqu'à ce que les pilotes embarquent pour le pilotage jusqu'au premier poste à quai. Certains navires choisissent d'attendre à leur convenance.

Figure 18: Heures médianes pour l'attente des navires avant accostage au port de Mombasa (janvier 2018 à février 2019)



Source: KPA Janv. 2018 à Fév. 2019

5.3 Productivité des navires (mouvements bruts par heure) au port de Mombasa

Une autre mesure clé de l'efficacité et de la productivité au port est la productivité des navires, représentée **par les mouvements bruts par heure**.

Les mouvements bruts par heure (GMPH) sont définis comme le mouvement total du conteneur (lors du chargement, du déchargement et du repositionnement) divisé par le nombre d'heures pendant lesquelles le navire est au quai.

Un mouvement brut par heure est axé sur la capacité d'une grue à déplacer des conteneurs vers la façade du quai toutes les heures. Le tableau 28 décrit la productivité des navires au port de Mombasa. Les mouvements bruts moyens au port de Mombasa pour les porte-conteneurs

manutentionnés étaient de **30,17 entre janvier 2018 et février 2019**. Le nombre de navires enregistrés était de **639** au cours de la période considérée, pour un total de **1.402.133 EVP**. La productivité en mouvements bruts par heure s'est améliorée et multipliée par deux par rapport au niveau de référence contenu dans la Charte de la Communauté du port, qui était de **16,7 mouvements bruts par heure en 2013**.

L'amélioration de la productivité a été attribuée à l'amélioration des investissements et de l'utilisation d'équipements de chantier naval par la KPA. Cela inclut l'augmentation du nombre de grues portiques, de grues portique sur pneus en caoutchouc (RTG), de tracteurs des manœuvres, entre autres.

Tableau 28: Productivité des navires au port de Mombasa, d'Avril à Septembre 2018

Month	No of ships	Mouvements Totaux	Mouvements bruts par heure	EVP	EVP moyens par navire
Jan-18	36	59.255	28.97	82.222	2.284
Fév-18	49	67.787	27.91	94.775	1.934
Mar-18	45	65.720	25.35	91.815	2.040
Apr-18	45	66.227	24.79	92.381	2.053
May-18	41	64.757	22.25	91.627	2.235
Jun-18	41	71.882	33.11	101.052	2.465
Jul-18	47	75.674	36.37	108.468	2.308
Août-18	47	77.603	33.75	112.178	2.387
Sep-18	48	75.026	30.99	107.611	2.242
Oct-18	52	81.241	29.16	116.375	2.238
Nov-18	44	74.139	31.29	104.219	2.369
Déc-18	48	75.807	38.81	81.241	1.693
Jan-19	47	79.601	30.67	111.555	2.374
Fév-19	46	76.262	28.97	106.614	2.318
Total/Moyenne	636	1.010.981	30.17	1.402.133	2.209,83

Source: KPA Janvier 2018 à Février 2019

5.4 Temps de séjour des cargaisons conteneurisées au Port de Mombasa

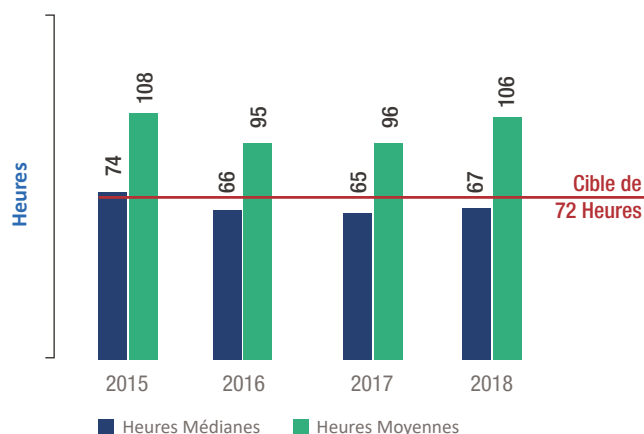
Le temps de séjour de marchandises au port est la mesure du temps qui s'écoule entre le moment où la cargaison est déchargée au port et le moment où elle quitte les enceintes du port.

Le temps de séjour est un indicateur d'efficacité du port et mesure la rapidité avec laquelle la cargaison conteneurisée traverse les terminaux du port. Réduire le temps de séjour des cargaisons au port implique des coûts commerciaux moindres et une efficacité accrue du port. Le port de Mombasa dispose de différentes installations et équipements utilisés pour l'évacuation de la cargaison. Ils comprennent : **les terminaux à conteneurs 1 (qui compte quatre postes d'amarrage, nos 16, 17, 18 et 19); le terminal à conteneurs 2 (dispose de deux postes d'amarrage, n° 20 et 21); 2 jetées pétrolière en vrac; 2 postes d'amarrage de ciment en vrac avec 3 silos et 10 postes d'amarrage pour cargaison conventionnelle; des grues à portique sur pneus; les camionneurs de terminaux; des grues de transbordement navire / quai; Grues mobiles portuaires et des grues d'entassement.**

La figure 19 présente une analyse comparative du temps de séjour des cargaisons au port de Mombasa de 2015 à 2018. Le temps moyen de séjour d'un conteneur au port de Mombasa a connu une diminution constante en 2016 et 2017 ; mais a légèrement augmenté pour atteindre **106 heures en 2018.**

Néanmoins, les données montrent que **50% des conteneurs en 2015** ont été évacués en moyenne **3,1 jours** après leur arrivée et ont diminué progressivement de **9,5%** passant à **2,8 jours** en 2018 par rapport à l'objectif fixé de **3 jours**. Cette performance pourrait être attribuée à l'extension et à la construction de terminaux supplémentaires, à l'acquisition d'équipements modernes, à l'amélioration des processus de documentation et de dédouanement et à l'automatisation des processus de manutention des conteneurs.

Figure 19: Moyenne du temps de séjour des cargaisons conteneurisées (en heures) d'Avril à Septembre 2018



Source: KPA 2015, 2016, 2017 et 2018

5.5 Temps pris pour le dédouanement au centre de Traitement des Documents (DPC)

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

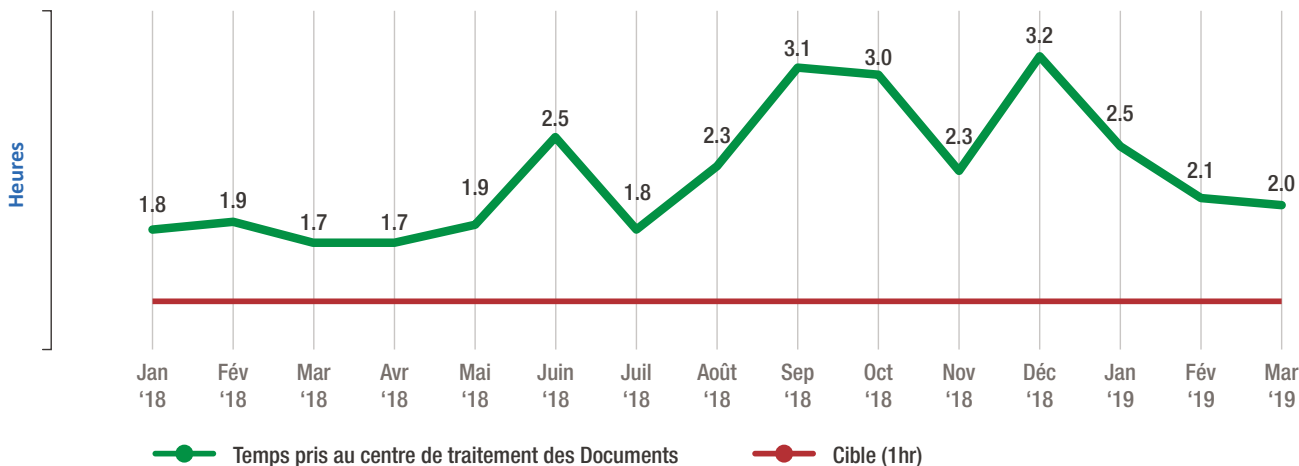
Les données montrent une tendance incertaine de la performance de janvier 2018 à mars 2019, comme l'illustre la figure 20. Les retards de dédouanement au DPC au cours de cette période sont en partie imputables à l'instabilité du système SIMBA ; aux volumes de documents en attente de traitement au moment de la rotation des équipes de travail ; la qualité de la déclaration déposée par les agents concernés et les systèmes des autres parties prenantes. Les statistiques présentées révèlent que les autorités douanières n'ont pas atteint l'objectif fixé d'une heure. Il est évident que des efforts supplémentaires, y compris l'automatisation des processus au DPC, devraient être consentis pour accélérer le processus de dédouanement des cargaisons afin d'atteindre cet objectif d'une heure.

5.6 Temps pris après la mainlevée douanière au Port de Mombasa

Le retard après la mainlevée douanière fait référence au temps qui s'écoule entre la mainlevée et l'évacuation des marchandises du Port.

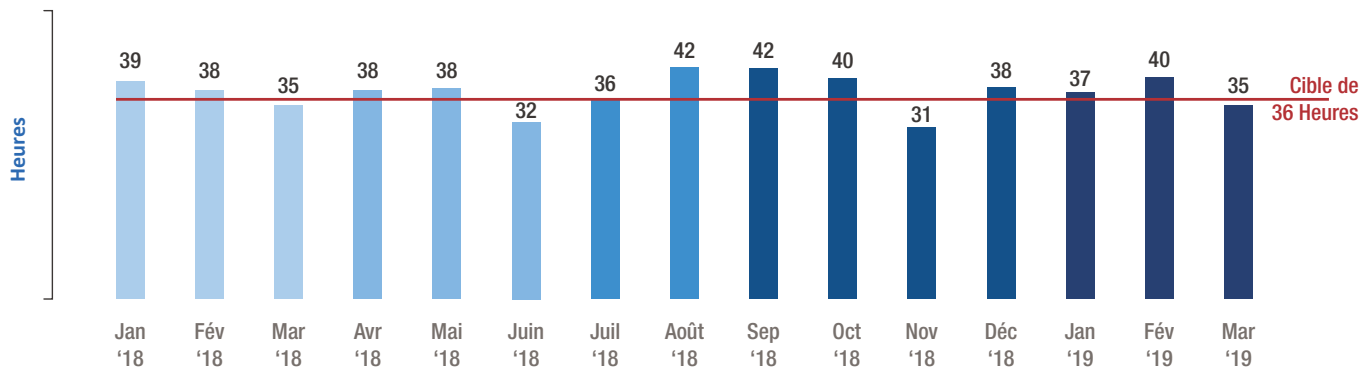
La figure 21 montre le temps pris après que les autorités douanières aient délivré au transporteur un ordre de sortie du port, de janvier 2018 à mars 2019. Ce temps a varié au cours de la période considérée, allant de **31 heures à 42 heures au maximum**. Le mois de mars 2019 a enregistré une performance de **35 heures** par rapport à **l'objectif de 36 heures** fixé par la Charte de la communauté portuaire. La performance améliorée fait suite à l'automatisation des procédures d'autorisation aux portes du Port, à l'affectation de portes spéciales aux Stations de fret de conteneurs (CFS) et au fonctionnement pendant **24 heures sur 24 heures**.

Figure 20: Temps pris au Centre de Traitement des Documents (DPC)



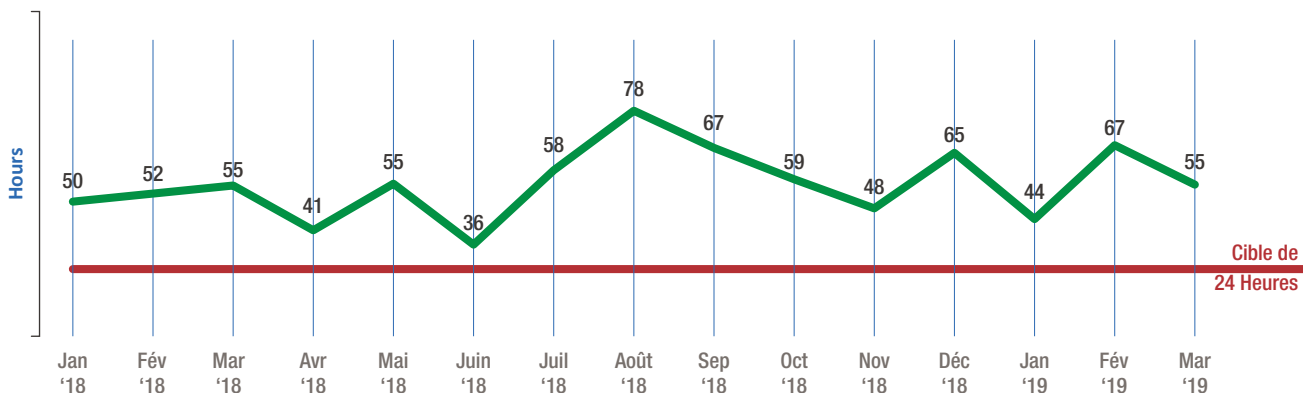
Source : KRA, Janvier 2018 à Mars 2019

Figure 21: Moyenne du temps pris après la mainlevée douanière



Source : KRA, Janvier 2018 à Mars 2019

Figure 22: Temps de dédouanement au Centre de Guichet Unique



Source: KRA, Janvier 2018 à Mars 2019

5.7 Temps de dédouanement au Guichet Unique

Le temps pris au Guichet Unique de Mombasa mesure le temps moyen pris pour approuver les documents douaniers qui ont été enregistrés et l'émission de la mainlevée.

La figure 22 illustre l'évolution du temps pris au Centre de Guichet Unique de Mombasa. La performance n'a pas été stable au cours de la période considérée. En outre, la performance semble s'éloigner de l'objectif fixé de 24 heures. Cette sous-performance est en partie imputable à une vérification conjointe de la cargaison qui n'est pas coordonnée, à des retards dans la vérification physique et l'inspection de la cargaison, à la soumission et à la modification tardives des documents par les agents de dédouanement, ce qui est un indicateur des inefficacités dominantes au Centre de Guichet Unique. Toutefois, le déploiement du système **ICSM** devrait résoudre ces défis et améliorer ce temps cible.

5.8 Temps de séjour au dépôt Intérieur des Conteneurs -ICD de Nairobi

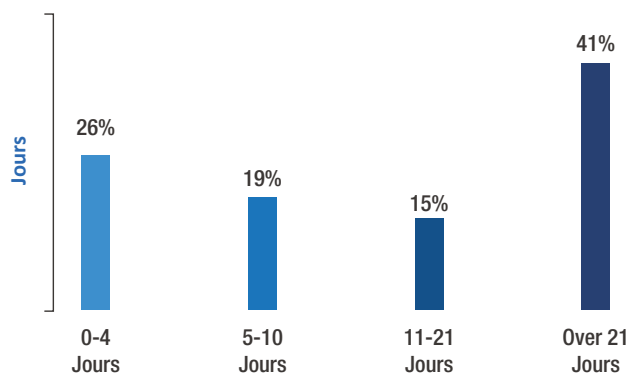
Cet indicateur est mesuré à partir du moment où la cargaison est déchargée à l'ICD de Nairobi jusqu'au moment où elle quitte les enceintes de l'ICD.

Le terminal à conteneurs au port de Mombasa est relié aux Dépôts Intérieurs des Conteneurs (ICD) par un service géré par la Compagnie du Chemin de fer du Kenya (KPC) que ce soit pour le chemin de fer à voie normale (SGR) et le chemin de fer à voie métrique. Le SGR est actuellement connectée

au Dépôt Intérieur des Conteneurs, tandis que les dépôts intérieurs de conteneurs Kisumu et Eldoret sont reliés par l'ancien chemin de fer à voie métrique. Les ICD reçoivent les importations directement du port de Mombasa et collectent également les cargaisons d'exportation et les conteneurs vides à destination de Mombasa.

Il ressort de la figure 23 que 41% des conteneurs d'importation sont restés à l'ICD Nairobi pendant plus de **21 jours**. La longue durée requise pour dédouaner les cargaisons à l'ICD de Nairobi est imputable, entre autres, à **l'insuffisance des routes d'accès à l'ICD utilisées par les camions pour collecter les cargaisons, au dédouanement lent des cargaisons, aux retards dans la collecte des marchandises après le dédouanement, à certains propriétaires de cargaison tardant à déposer des déclarations en douane pour leur cargaison, certains tests du Bureau de Normalisation du Kenya qui prennent beaucoup de temps avant que les résultats ne puissent être obtenus.**

Figure 23: Résumé de l'analyse chronologique des importations en mars 2019 (En EVP)



Source: KPA 2018/2019

5.9 Temps de rotation des camions au port

Le temps de rotation est le temps moyen qu'un camion prend entre l'entrée et la sortie du Port de Mombasa.

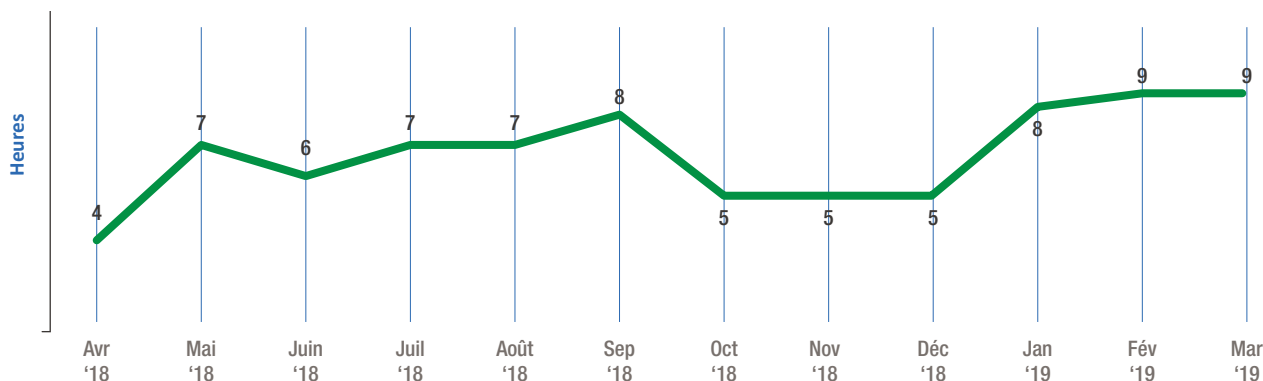
Comme l'indique la figure 24, le temps de rotation des camions a beaucoup varié, passant de **4 heures** en avril 2018 à **8 heures** en septembre 2018. Elle est ensuite tombée à **5 heures** entre octobre et décembre 2018, puis à **9 heures** au cours du trimestre se terminant en mars 2019. Le temps élevé de rotation des camions est en partie dû à la congestion du trafic le long des routes menant au port et au temps nécessaire pour le chargement ou le déchargement du camion. La numérisation de la cargaison aux portes de sortie contribue également au temps de rotation des camions au port de Mombasa. Les domaines qui amélioreraient considérablement les temps de rotation des camions sont l'accélération du processus d'obtention de laissez-passer pour les camions à travers un système de nomination des camions, la mise en place d'un mécanisme pour accélérer le déchargement des exportations et le chargement des importations sur des camions pour livraison en dehors du port.

5.10 Temps de rotation à l'ICD MAGERWA au Rwanda

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

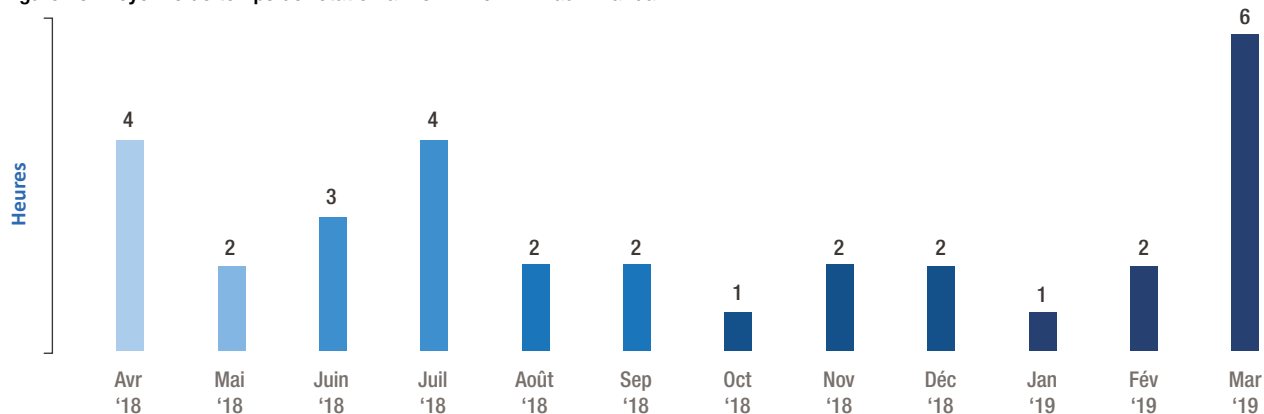
MAGERWA est un centre logistique de manutention de marchandises intérieure au Rwanda. Ce port sec manutentionne **90%** des marchandises importées, de transit et réexportées du Rwanda. Les autres entrepôts privés au Rwanda comprennent « Dubaï Port » et le Groupe SDV. D'après la figure 25, le temps moyen de rotation à l'ICD MAGERWA a varié d'un maximum de **6 heures** en mars 2019 à un minimum d'une heure. La plupart des camions sont dédouanés dans les **2 heures**. Il a été noté que le temps de rotation des camions au Magerwa a augmenté d'une manière significative passant à **6 heures** en mars 2019 suite à la mise à niveau du système.

Figure 24: Temps moyen de rotation des camions au Port, Avril – Septembre 2018, en heures



Source: KPA 2018/2019

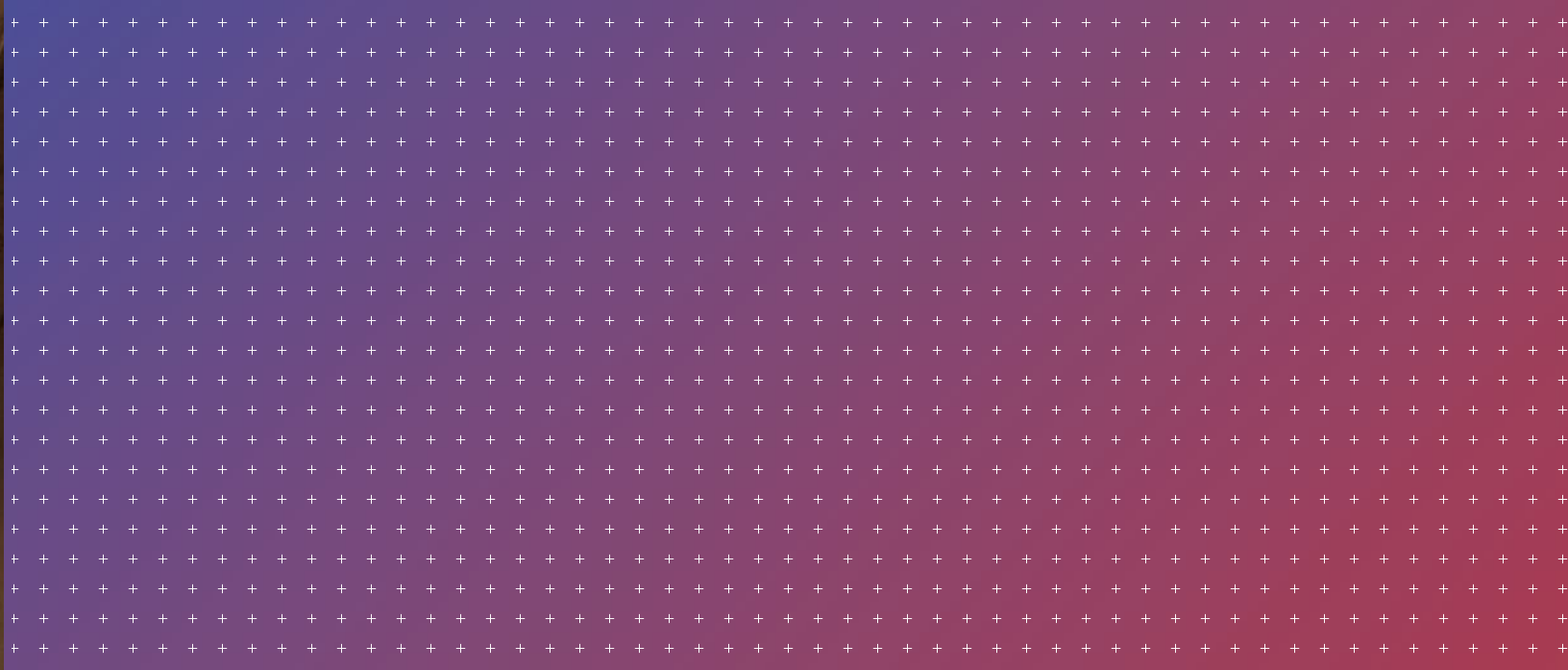
Figure 25: Moyenne de temps de rotation à l'ICD MAGERWA au Rwanda



Source : Magerwa, Avril 2018 à Mars 2019







Sixième Chapitre

Qualité des Infrastructures

Un bon réseau d'infrastructures facilite l'efficacité des échanges commerciaux en réduisant le coût des activités commerciales et en améliorant la circulation des biens et des services.



Le Protocole n°2, section 1 (Article 4) de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord de 2007, fournit aux Etats Membres les itinéraires routiers désignés à utiliser dans le commerce entre Etats le long du Corridor. Il est donc important d'évaluer l'efficacité et la capacité des modes de transport, car ils ont un impact direct sur les coûts de transport. Une infrastructure médiocre se traduit par des coûts de transport plus élevés, des retards et des conséquences économiques négatives. Le réseau routier du Corridor Nord part du port de Mombasa au Kenya, en passant par l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi, la RDC et le Soudan du Sud. Les routes du Kenya servent de lien inévitable, car elles constituent la voie principale reliant les pays enclavés au port de Mombasa. Cette section fournit une analyse de la qualité des routes dans les Etats Membres du Corridor Nord, telles que définies par l'Indice International de Rugosité (IRI), en mars 2019.

6.1 Etat des routes du Corridor Nord au Kenya

Le Kenya constitue la principale artère reliant les pays sans littoral au port de Mombasa, car il constitue le point principal d'entrée pour les importations dans les régions d'Afrique orientale et centrale. Le Kenya manutentionne chaque année le débit de marchandises le plus élevé d'Afrique orientale et centrale, représentant environ **65%** du trafic de transit régional dans les ports.

L'Autorité Nationale des Routes du Kenya (KeNHA) est chargée de la gestion, du développement, de la réhabilitation et de la maintenance des **autoroutes (classe S)** ; **Routes internationales principales (classe A)** et **routes nationales principales (classe B)**, et des routes de classe **A, B et C au Kenya**.

La qualité des infrastructures routières est mesurée par l'indice International de rugosité (IRI) et enregistrée par les vibrations subies par le pneu d'un véhicule en

mouvement. Plus l'IRI est petit, plus la qualité et la route est confortable. Une mauvaise route décrit les symptômes de problèmes qui nécessitent une étude plus approfondie. Au Kenya, l'enquête annuelle sur l'état et l'inventaire des routes (ARICS) est effectuée chaque année à l'aide d'un équipement spécial développé conjointement avec JICA et relié à un véhicule pour capturer les vibrations et les convertir en IRI.

Le tableau 29 présente l'état des routes au Kenya, mesuré par l'Indice International de Rugosité. **80%** des routes du Corridor Nord au Kenya sont en bon état, goudronnées et asphaltées, **8%** sont en état passable et **12%** sont en mauvais état. La modernisation routière en cours devrait entraîner d'autres améliorations. En outre, des projets d'extension de l'autoroute Nairobi- Mombasa sont en cours.

Tableau 29: Etat des routes du Kenya le long du Corridor Nord à partir du port de Mombasa

Description	Longueur (Km)	Bon	Assez bon	Mauvais
Mombasa - James Gichuru	492,1	354,8	96	41,3
Mombasa - Voi	161,4	120,1	0	41,3
Voi-Mtito Andei	96		96	0
Mtito Andei-Sultan Hamud-Athi River	199	199	0	0
Athi River - JKIA- Likoni Road	20,7	20,7	0	0
Likoni Road - James Gichuru	15	15	0	0
Southern Bypass	28	28	0	0
James Gichuru junction - Rironi	26	0	26	0
Rironi - Mau Summit -Malaba	430,6	430,6	0	0
Rironi - Gilgil	89	89	0	0
Gilgil - Mau Summit	90	90	0	0
Mau Summit - Timboroa	38,8	38,8	0	0
Timboroa - Eldoret	80	80	0	0
Eldoret - Webuye	75	75	0	0
Webuye - Malaba	57,8	57,8	0	0
Mau Summit - Kisumu-Busia	249,8	144,3	4,5	101

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

Le tableau 30 indique l'état des autres liaisons routières vitales vers la Tanzanie, à partir d'Athi River jusqu'à Namanga et Voi à Taita-Taveta, ainsi que la liaison avec le Soudan du Sud via la route reliant Lokichar - Nadapal. La plupart des tronçons routiers en mauvais sont en cours de réhabilitation.

Tableau 30: D'autres sections de routes qui ne sont pas dans l'Accord mais faisant partie du Corridor Nord reliant aux frontières de la Tanzanie et le Soudan du Sud

Route No	Description	Longueur (Km)	Bon	Assez bon	Mauvais
A6	Taveta - Voi	121.2	121.2	0	0
A5	Emali - Loitoktok	113.6	113.6	0	0
A2	Athi river - Namanga	136	136	0	0
A1	Kitale - Kapenguria	32	32	0	0
A1	Kapenguria - Lokichar	173	143	30	0
A1	Lokichar - Lodwar - Lo-kichoggio - Nakodok ¹	358	0	0	358
B14	Maili Tisa - Moi's Bridge - Kitale	57.3	27.3	30	0
B15	Kitale - Kachibora	27.6	27.6	0	0
B15	Kachibora - Tot	90.2	15	75.2	0
B72	Lodwar - Kalokol	60	10	5	45
B77	Cheptongei - Chebiemit	16	16	0	0

Source : Autorité des Routes Nationales du Kenya (KeNHA) Mars2019

¹Réhabilitation en cours, financée par la Banque Mondiale

Le tableau 31 présente des projets le long des routes du Corridor Nord au Kenya. La voie de contournement de Dongo-Kundu est conçue avec plusieurs échangeurs avec des dispositions permettant une intégration facile avec le port de Mombasa, l'aéroport international Moi, le chemin de fer à écartement Standard (SGR), la route Nairobi-Mombasa et la future déviation du nord de Mombasa. La première phase de la déviation de Dongo-Kundu à Mombasa a été achevée en **2018** et est fonctionnelle.

Tableau 31: Projets sur les routes du Corridor Nord au Kenya

Nom du projet	Identification de la route	Longueur totale de la routee (Km)
Mwache - Mteza (Dongo Kundu)		9
Mteza - Kibundani (Dongo Kundu)		7
Mombasa Gate (Likoni) Bridge (A7)	A7	-
Capacity enhancement of JKIA - Likoni Road - James Gichuru (A8)	A8	19
Nairobi - Nakuru - Mau Summit	A8	200
Kisian - Busia (A12)	A12	96
Kitale - Kapenguria	A1	37
Kapenguria - Marich Pass	A1	63
Marichpass - Kainuk	A1	49
Kainuk - Lokichar	A1	48
Lokichar - Loichangamatak	A1	40

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

La route part du deuxième terminal à conteneurs du port de Mombasa et rejoint l'autoroute Mombasa-Nairobi à Bonje, près de Mazeras. Les **11 kilomètres (route reliant Miritini à Mwache Kipevu)** reliant le terminal à conteneurs de Kipevu aux échangeurs Mwache et Miritini; Le projet Mombasa-Kwa Jomvu avec des échangeurs à Makupa, **Changamwe, Mikindani** et **Kwa Jomvu** a également été finalisée. Ces développements ont facilité la décongestion et la logistique du nouveau terminal à conteneurs.

Le tableau 32 présente le niveau de mise en œuvre des travaux de développement routier en cours le long du Corridor Nord au Kenya. La construction de 3 échangeurs à **Nakuru - Njoro Turn off, Nakuru - Nyahururu** et **Mau Summit** est achevée à **100%**, tandis que Kisumu - Kakamega est achevée à **99%**. D'autre part, le projet de voie de contournement d'Eldoret a pris du retard depuis son lancement en **Août 2017**. Actuellement, le projet est à **7,13%** de l'état de mise en œuvre. Le projet devrait permettre d'atténuer les embouteillages dans le quartier central des affaires d'Eldoret le long de la route qui relie le Rift Nord aux pays voisins, à savoir l'Ouganda, le Soudan du Sud et le Rwanda. La déviation partira de Ngeria sur la route Eldoret-Nairobi, en passant par les zones adjacentes à l'aéroport d'Eldoret avant de rejoindre la route Eldoret-Webuye à Leseru.

6.2 Etat des routes en Ouganda le long du Corridor Nord

Les routes du Corridor Nord désignées en Ouganda sont: **Malaba-Katuna, Malaba-Ishasha, Malaba-Mpondwe, Malaba-Goli, Malaba-Arua, Busia-Katuna, Busia-Ishasha, Kasese - Kagitumba, Busia - Arua** et **Busia - Goli, Kasese - Mpondwe** et **Kasese - Ishasha**. Les routes sont classées comme routes nationales, routes de district, routes urbaines et routes communautaires. Les routes nationales représentent environ 17% du réseau routier mais transportent plus de 80% du trafic routier total. L'Autorité des Routes nationales de l'Ouganda (UNRA) est chargée de développer et d'entretenir le réseau routier national, de conseiller le gouvernement sur la politique routière en général et de contribuer à la résolution des problèmes de transport. Le réseau routier du Corridor Nord en Ouganda s'étend sur environ **2.162,75 km**, dont environ **79%** sont asphaltées et en bon état, **13%** en état moyen et **8%** en mauvais état, comme indiqué dans le tableau 33 ci-dessous. L'Autorité des Routes nationales de l'Ouganda (UNRA) a annoncé avoir adopté la normalisation des ralentisseurs qui s'appliquera à toutes les principales routes en Ouganda. L'UNRA a également signalé des cas de forte congestion du trafic le long de la route **Jinja-Kampala** et des projets de construction d'une autoroute Jinja-Kampala en vue de réduire la congestion. Le projet devrait être achevé d'ici **2020**.

Tableau 32: Travaux de développement routier le long du Corridor Nord au Kenya

Nom du projet /Activité	Source de financement	Montant du Contrat (Ksh.)	Longueur (KM de la Voie)	% de Progrès Physiques
Construction de 3 échangeurs à Nakuru – Njoro Turn off, Nakuru – Nyahururu et Mau Summit	IDA/ GoK	2.690.008.029	N/A	100
Kisumu - Kakamega	IDA/ GoK	7.961.527.361	141,6	99
Kisumu Boys - Mamboleo	IDA/ GoK	2.565.076.332	18,4	86
Kakamega - Kaburengu (Webuye) New	IDA/ GoK	4.168.686.096	80	84
Construction d'un échangeur à Ahero Jn (A1/B1)	IDA/ GoK	655.908.412	N/A	75,45
Construction of Interchange at Kericho Jn (B1/C23)	IDA/ GoK	671.880.126	N/A	65,42
Doublement de la chaussée d'Athi River - bretelle Machakos	IDA/ GoK	5.288.549.207	40	60
Lodwar - Intersection Lokitaung (Lot1)	AfDB/GoK	6.016.868.250	80	50
Lodwar - Lokitaung Junction (Lot1)	IDA/ GoK	8.333.852.291	160	33,33
Kisii - Ahero	AfDB/GoK	9.467.004.191	384	28,8
Mau Narok-Kisiriri (B18)	GoK	1.222.217.429	34	26,56
Isebania - Kisii	AfDB/GoK	8.597.817.890	368	20
Loichangamatak – Lodwar (Lot0)	IDA/ GoK	6.782.439.479	100	18,7
Uplands - Githunguri	GoK	3.988.058.395	94	18
Renforcement de la capacité de James Gichuru - Rironi (25.3km)	IDA/ GoK	16.366.586.563	156	18
Kitale – Endebes - Suam	AfDB/GoK	4.474.991.402	90	13,5
Kalobeiyei River – Nadapal (Lot3)	IDA/ GoK	7.856.051.265	176	13,12
Intersection Lokitaung - Kalobeiyei River (Lot2)	IDA/ GoK	8.456.315.607	160	12,94
Contournement d'Eldoret	AfDB/GoK	5.079.517.696	64	7,13

Source: Kenya National Highways Authority (KeNHA) March 2019

Tableau 33: Etat des sections de routes du Corridor Nord en Ouganda en 2019

Route	Longueur	Bon	Assez bon	Mauvais
Malaba-Tororo-Jinja-Kampala				
Malaba-Tororo	11,65	11,65	0,00	0,00
Tororo-Iganga-Kakira-Jinja	126,73	93,53	33,20	0,00
Jinja -Lugazi-Kampala	73,75	56,01	17,74	0,00
Kampala-Masaka-Kabale-Katuna				
Kibuye - Natete – Busega	6,52	6,52	0,00	0,00
Busega- Mpigi-Buwama-Lukaya- Masaka	121,92	121,92	0,00	0,00
Masaka- Mbarara (Bushenyi jonction) – Rubaale	211,77	211,77	0,00	0,00
Rubaale - Muhanga – Kabale	59,41	59,41	0,00	0,00
Kabale-Katuna	21,70	21,70	0,00	0,00
Malaba-Jinja- Kampala-Ishasha				
Busega- Bujuuko- Fortportal-Kasese - Kikorongo-Ishasha				
Busega-Bujuuko- Mityana	59,64	59,64	0,00	0,00
Mityana -Kitenga-Lubaale-Fortportal	224,06	203,71	20,35	0,00
FortPortal - Kasese – Kikorongo	96,06	0,00	96,06	0,00
Kikorongo - Katunguru – Ishasha	102,72	0,00	15,70	87,03
Mbarara – Ishanyu	4,93	4,93	0,00	0,00
Ishanyu – Kabwohe	26,17	26,17	0,00	0,00
Kabwohe – Ishaka	28,08	28,08	0,00	0,00
Ishaka – Katunguru	54,00	0,00	54,00	0,00
Katunguru – Ishasha	87,03	0,00	0,00	87,03
Busega- Bujuuko- Fortportal-Kikorongo-Mpondwe				
Kikorongo - Bwera – Mpondwe	38,25	38,25	0,00	0,00
Malaba-Tororo-Goli				
Tororo - Magodes – Nabumali	33,70	33,70	0,00	0,00
Nabumali - Mbale- Lira	233,75	233,75	0,00	0,00
Lira - Ayer- Packwach	189,24	189,24	0,00	0,00
Packwach – Nebbi	53,47	53,47	0,00	0,00
Nebbi – Goli	15,14	15,14	0,00	0,00
Malaba-Tororo- Arua-Oraba				
Nebbi – Eruba	63,79	63,79	0,00	0,00
Eruba - Arua – Manibe	18,80	18,80	0,00	0,00
Manibe - Maracha – Koboko	49,90	49,90	0,00	0,00
Koboko – Oraba (Uganda/Sudan frontière)	18,85	18,85	0,00	0,00
Kasese – Kakitumba				
Ishaka - Kagamba- Ntungamo	51,14	35,91	0,00	0,00
Ntungamo-Kakukuru	13,54	0,00	13,54	0,00
Kakukuru-Kafunzo-Kakitumba	22,17	0,00	16,13	0,00
Busia – Namutere	16,91	16,91	0,00	0,00
Busia – Tororo (Malaba jonction)	24,24	0,00	0,00	0,00
Malaba junction – Tororo	3,75	0,00	0,00	0,00
Longueur totale en Km	2.162,75	1.672,74	266,71	174,05

Source: UNRA, données de 2019

6.3 Etat des routes au Rwanda le long du Corridor Nord

Le Rwanda a désigné un certain nombre d'itinéraires et leurs frontières associées comme faisant partie de l'itinéraire du Corridor Nord. Les principales routes désignées du Corridor Nord au Rwanda selon l'accord ACTTCN sont les suivantes: **Kagitumba – Kayonza – Kigali – Muhanga – Huye - Akanyaru-Haut, Huye – Kitabi – Buhinga – Rusizi, Rusizi – Bugarama – Ruhwa, Muhanga – Rubengera - Karongi – Buhinga, Kigali – Nemba, Kigali – Base - Musanze – Mukamira – Musanze, Kagitumba – Ryabega - Nyagatare – Rukomo, Gatuna – Rukomo – Kigali, Rukomo – Gicunbi – Base, Cyanika - Musanze, Mukamira – Ngororero – Mukamira, Rubavu – Rutsiro - Rubengera.**

Selon le Tableau 34, la majeure partie du réseau routier du Corridor Nord au Rwanda est pavée et en bon état à environ **83%** ; alors que seulement **17%** sont en assez bon état. L'intersection à Huye (les tronçons Karubanda jusqu'à Kitabi) est en cours de réhabilitation financés par **BADEA, OFID et SFD**. Les travaux de réhabilitation de la route Kagitumba - Kayonza sont presque achevés. Les travaux de mise à niveau de la route allant de Nyagatare – Rukomo se trouvent au niveau de **38.9%** d'avancement, et ceux de la route Rukomo – Gicumbi – Base sont à **90%**. Cette route est un autre itinéraire plus court pour les camions en voyage de transit à destination de la RDC qui devaient traverser la ville de Kigali.

Tableau 34: Etat des routes au Rwanda

De	Vers	Longueur (Km)	Bon	Assez bon	Mauvais
Kagitumba (frontière)	Kayonza (intersection de NR4)	116.3		116.3	0
Kayonza (Jonction de NR24)	Kigali (centre-ville rondpoint principal)	77.9	77.9	0	0
Kigali (Principal rondpoint dans le centre de la ville)	Muhanga - Huye - Akanyaru Haut (frontière)	157.8	157.8	0	0
Huye (Karubanda-Jonction de NR1)	Kitabi	52.7		52.7	0
Kitabi	Buhinga	62.6	62.6	0	0
Kigali (Nyabugogo)	Gatuna (frontière)	78	78	0	0
Kigali (Gitikinyoni) via Musanze	Rubavu (grande barriere-border)	150	150	0	0
Ruhwa	Kamembe(gihundwe)	50.5	50.5	0	0
Kamembe	Rubengera (roundabout-junction of NR15)	131.1	131.1	0	0
Rubengera	Rubavu (Pfunda-junction of NR2)	75.4	75.4	0	0
Musanze (jonction de NR2)	Cyanika (border)	25.1	25.1	0	0
D'autres Tronçons Le Long Du Corridor Nord Ne Figurant Pas Dans L'accord					
Muhanga (Jonction of NR2)	Rubengera (roundabout-junction of NR15)	61.5	61.5	0	0
Muhanga (meru-jonction de NR15)	Mukamira (junction of NR2)	99	99	0	0

Source: RTDA, Mars 2019

6.4 Etat des routes au Burundi le long du Corridor Nord

Les routes désignées du Corridor Nord au Burundi sont: **Kanyaru-Haut (via -Kayanza-Bujumbura) vers Gatumba Gasenyi (via-Kirundo-Ngozi) vers Bujumbura, Ruhwa- (via - Rugombo-Nyamitanga) vers Bujumbura, Kanyaru-Bas- (via Ngozi-Nyangungu) vers Gitega.**

La grande partie des routes au Burundi sont asphaltées et en bon état, à l'exception de quelques tronçons d'environ **93 km (19%)** qui sont encore en mauvais état, comme indiqué dans le tableau ci-après. Cependant, des plans sont en cours pour améliorer / moderniser. Par exemple, le tronçon **Kanyaru - Kayanza**, la Banque Mondiale a réalisé une étude technique en vue de sa réhabilitation et de son expansion conformément aux normes de l'EAC.

En **Mars 2019**, les points noirs identifiés au Burundi le long des routes du Corridor Nord sont les suivants : la route **Bujumbura-Akanyaru** occasionnée par de nombreux glissements de terrain pendant la saison des pluies ; la route **Bugarama-Gitega** car la route est trop vieille et **Kanyaru-Bas-Ngozi** où la route présente des virages serrés, ce qui rend difficile de contourner.

Tableau 35: Etat des tronçons routiers au Burundi

Route/ Road section	Longueur (Km)	Bon	Assez Bon	Mauvais
Kanyaru Haut - Kayanza - Bugarama - Gatumba	125	16	109	0
Kanyaru Haut - Kayanza	15	0	15	0
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 - Bujumbura	80	75	0	5
Ruhwa - Nyamitanga	50	50	0	0
Nyamitanga - Bujumbura	30	25	0	5
Kanyaru bas - Ngozi - Nyangungu - Gitega	172	84	0	88
Kanyaru bas - Ngozi	23	0	0	23
Ngozi - Gitega	84	84	0	0
Gitega - Bujumbura	65	0	0	65
Longueur totale en Km	516	210	213	93

Source: Office des Routes, Mars 2019

Comme le montre le tableau 36 ci-dessous, le Burundi compte **19 ponts** le long du Corridor Nord. Leurs emplacements et itinéraires respectifs sont les suivants:

Tableau 36: Les ponts le long du Corridor Nord

De	Vers	Nombre de ponts	Localisation
Kayanza	Bugarama	4	Ruvubu, Nyawisera, Gihorwe et Nyabihondo
Bujumbura	Gatumba	4	Mutimbuzi, Mpanda, Rusizi I et Rusizi II
Ruhwa	Nyamitanga	6	Kagunuzi, Kaburantwa, Muhira, Nyamagana, Nyakagunda et Ruhwa
Nyamitanga	Gihanga	1	Kajeke
Gihanga	Bujumbura	2	Mutimbuzi and Mpanda
Kanyaru bas	Ngozi	1	Kanyaru
Ngozi	Gitega	3	Ruvyironza, Mubarazi et Ruvubu
Gitega	Bujumbura	2	Mubarazi et Ruvyironza

Source : Office des Routes, Mars 2019

6.5 Etat des routes en RDC le long du Corridor Nord

Les routes suivantes sont désignées comme itinéraires du Corridor Nord en RDC conformément à l'Accord du Corridor Nord.

Tableau 37: Tronçons de transit en RDC

De	Via	Jusqu'à
Aru	Bunia	Kisangani ou Isiro
Mahagi	Bunia	Kisangani ou Isiro
Kasindi	Beni	Kisangani ou Bunia
Ishasha	Rutshuru	Ville de Goma
Bunagana	Goma	Ville de Goma
Bukavu	Kindu	Kisangani
Kiliba	Uvira	Kalundu
Kavimvira	Uvira	Kalundu
Kamanyora	Bukavu	Kalundu

Source : Accord du Corridor Nord de 2007

Le tableau 38 donne l'état actuel des divers sous-tronçons des routes en RDC. **48%** de routes du Corridor Nord en RDC sont en bon état, **26%** en état assez bon et le reste, soit **26%**, est en mauvais état.

Tableau 38: Etat des routes en RDC

Itinéraire	Longueur (Km)	Etat des Routes (Km)		
		Bon	Assez Bon	Mauvais
Bukavu - Kindu - Kisangani				
Bukavu - Burhale	55	24	0	31
Burhale - Shabunda - Lubile	363	0	108	255
Lubile - Kalima - Mali	117	7	67	43
Mali - Kindu	36	5	30	1
Mali - Lubutu	318	18	88	212
Lubutu - Kisangani	297	105	94	98
Lubutu - Osokari - Walikale	219	192	27	0
Walikale - Hombo	107	0	0	107
Hombo - Miti	93	0	4	89
Bukavu - Uvira				
Bukavu - Kamanyola	55	5	45	5
Kamanyola - Uvira	86	61	15	10
Uvira - Kamvira - Front Burundi	17	7	10	0
Kisangani - Beni - Kasindi				
Kisangani - Niania - Komanda	650	637	0	13
Komanda - Luna	65	12	53	0
Luna - Beni	60	60	0	0
Beni - Kasindi	80	45	35	0
Komanda - Bunia - Mahagi				
Komanda - Bunia	71	13	58	0
Bunia - Mahagi - Goli - Fr Ouganda	190	21	131	38
Kisangani - Isiro - Aru				
Kisangani - Niania				
Niania - Isiro	232	41	108	83
Isiro - Watsa - Aru	422	288	81	53
Beni - Butembo - Goma - Bukavu				
Beni - Ndoluma	132	76	44	12
Ndoluma - Rutshuru - Goma	199	167	32	0
Goma - Sake - Minova	58	23	25	10
Minova - Kavumu - Bukavu	150	131	0	19
Rutshuru - Bunagana	27	16	11	0
Rutshuru - Ishasha	63	36	20	7
Total (KM)	4.162	1.990	1.086	1.086

Source : Office des Routes, RD Congo, Septembre 2018

6.6 L'état des routes au Soudan du Sud le long du Corridor Nord

Le Soudan du Sud est confronté à des défis liés à la réparation de routes vieillissantes avec des ressources limitées. Le tableau 39 montre qu'environ **95%** du corridor routier au Soudan du Sud est en mauvais état et que **5% est en assez bon état**.

Tableau 39: Etat des tronçons de routes au Soudan du Sud en Mars 2019

Itinéraire/Route	Type de chaussée	Configuration	Longueur (Km)	État des travaux	Prévu	Etat de la route (Km)/IRI		
						Bon	Assez Bon	Mauvais
Nimule - Nesitu - Juba	Pavé	Deux voies	192	Construit	Maintenance	0	192	
Nadapal - Kapoeta - Torit - Nesitu	En gravier	Deux voie	335	Conçu	En attente de construction	0	0	335
Juba - Lainya - Yei - Kaya	En gravier	Deux voie	225	N/A	N/A	0	0	225
Yei - Maridi	En gravier	Deux voie	180	N/A	N/A	0	0	180
Juba - Mundri - Maridi - Yambio - Nabiapai	En gravier	Deux voie	427	N/A	N/A	0	0	427
Yambio - Tambura - Wau - Aweil	En gravier	Deux voie	591	N/A	N/A	0	0	591
Wau - Kwacjok - Agok - Mayom - Bentiu	En gravier	Deux voie	520	N/A	N/A	0	0	520
Juba - Bor - Ayod - Malakal	En gravier	Deux voie	614	N/A	N/A	0	0	614
Mundri - Rumbek - Wau	En gravier	Deux voie	459	N/A	N/A	0	0	459
Total (Longueur) en Km			3.543	0	0	0	192	3.351

6.7 Trafic aux ponts bascules dans les Etats Membres du Corridor Nord

L'indicateur mesure le nombre moyen de camions pesés par jour sur les différents ponts bascules dans les pays respectifs du Corridor Nord

L'efficacité du pont-bascule est mesurée en fonction du temps nécessaire aux camions pour traverser. Les longues files d'attente et le temps de service élevé engendrent la congestion, ce qui est un signe d'inefficacité. Cette section traite des opérations sur les ponts bascules le long du Corridor Nord dans les États membres respectifs.

6.7.1 Burundi

Le Burundi n'a pas de pont-bascule pour le moment le long du Corridor Nord. Au Burundi, la loi régissant le contrôle de la charge à l'essieu a déjà été adopté et signé par les autorités du pays.

Cependant, le Burundi n'a pas encore appliqué les limites de la charge des véhicules. Actuellement, aucune réalisation n'a été faite en ce qui concerne la mise en œuvre de ponts bascules.

6.7.2 Kenya

Il y a **9 ponts-bascules statiques** situés à **Athi-River, Mariakani, Webuye, Gilgil, Busia, Mtwapa, Rongo, Isinya et Bondo**; dont les cinq anciens se trouvent le long du Corridor Nord. Pour réduire les embouteillages au niveau des ponts-bascules, Kenya National Highway Authority (KeNHA) a installé des balances de pesage routier **dynamique à grande vitesse (HSWIM)** et des balances multi plateformes à: Mariakani; Rivière Athi; Gilgil et Webuye qui sont entièrement automatisés.

La Tableau 40 illustre le trafic quotidien moyen au niveau des ponts bascules à la fois pour les camions entrant et les camions sortant. Le pont bascule Athi-River enregistre le niveau le plus élevé de trafic qui comprend le trafic en provenance du Port de Mombasa, à la fois le fret local et de transit, et le trafic en provenance du poste frontière de

Namanga. Ce trafic est réduit d'environ **50%** sur le pont-basculé de Gilgil, une partie de celui-ci était destinée à Nairobi et ses environs. Les ponts bascules de Webuye et Busiva ont enregistré une baisse du trafic, qui comprend le fret en transit à destination respectivement des postes frontières de Malaba et de Busia.

Tableau 40: Moyenne du trafic quotidiennement pesé sur les ponts bascules au Kenya

	Nombre de Camions				
	Mari-akani	Athi River	Busia	Gilgil	Webuye
Jan-18	2.110	6.980	697	6.586	2.575
Fév-18	4.973	10.949	596	6.186	2.300
Mar-18	4.846	8.698	650	4.940	2.426
Avr-18	5.085	10.212	610	6.376	2.510
Mai-18	4.987	9.868	659	6.186	2.627
Juin-18	5.319	9.979	596	6.586	2.698
Juil-18	4.452	6.973	680	6.697	2.536
Août-18	4.572	9.951	751	6.456	2.412
Sep -18	7.220	8.153	703	6.295	2.519
Oct-18	5.692	10.407	--	--	--
Nov-18	5.154	10.290	--	--	--
Déc-18	5.271	9.073	--	--	--
Jan-19	2.007	--	--	--	--
Fév-19	1.811	--	--	--	--
Mar-19	2.093	--	--	--	--

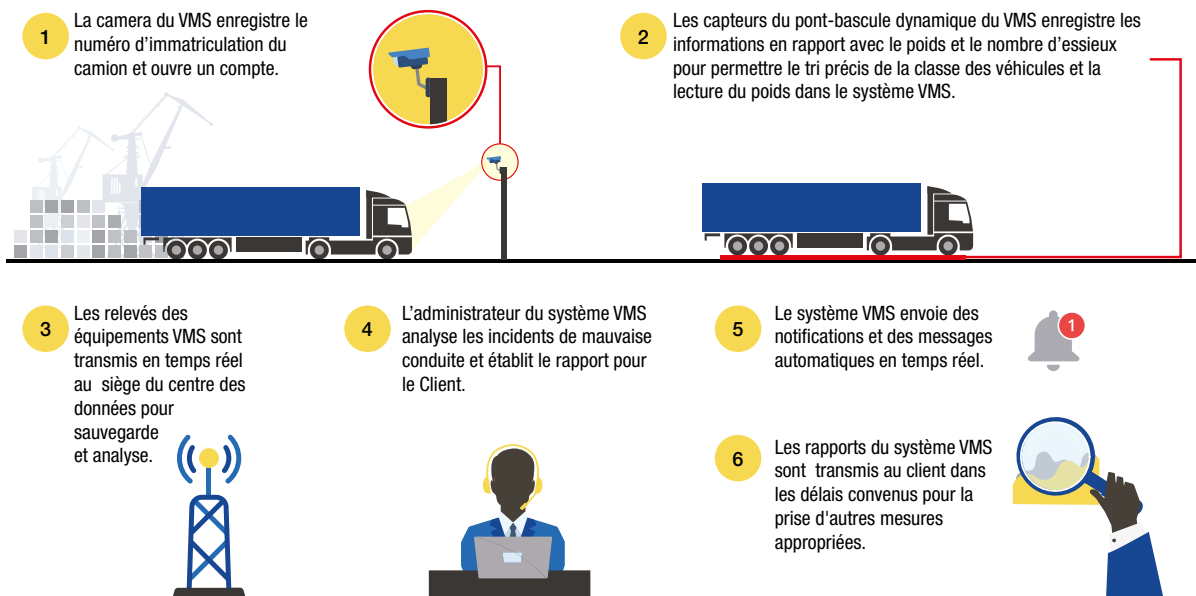
Source: KeNHA, Kenya 2018/2019

6.7.2.1 Etat de la mise en œuvre des ponts bascules virtuels

Les stations de pesage virtuelles sont des systèmes de pesage routier dynamique à grande vitesse qui fournissent des données sur les véhicules pour leur mise en application, la surveillance du trafic et / ou la collecte de données en temps réel via une connexion au réseau informatique, à un ordinateur portable, appareil mobile ou un ordinateur de poste de travail. Il fournit des moyens de surveiller discrètement le mouvement des véhicules utilitaires sur les autoroutes et les rues urbaines. Il n'est pas nécessaire de gérer physiquement ces stations car le système est conçu de manière à permettre une véritable mesure de flux libre bidirectionnelle à plusieurs voies et vérifie l'exactitude de tous les paramètres mesurés des véhicules dans les deux sens de la route et également lorsqu'on conduit entre les couloirs de la route.

Actuellement, 10 stations de ponts bascules virtuels ont été installées et intégrées dans certaines localisations situées le long du Réseau Routier National. Ils comprennent : **Contournement Sud 1; Contournement Sud 2; Sagana; Yatta; Kamulu; Kaloleni; Ahero; Eldoret; Mayoni et Lisamis**. Le pont-basculé virtuel a amélioré l'efficacité et la rentabilité des opérations du pont-basculé. Des plans sont en cours pour construire jusqu'à **20 stations** en utilisant les mêmes informations et technologies.

Organigramme du Système de Gestion des Véhicules (VMS)



En outre, la Communauté des Etats de l'Afrique de l'Est (EAC) est en train de chercher des conseillers pour se faire guider dans la mise en œuvre de cette technologie.

6.7.3 Rwanda

Comme le Burundi, le Rwanda n'a pas encore mis en application les limites de la charge des véhicules. Aucun pont-basculé n'est opérationnel pour le moment. Cependant, 8 sites de ponts bascules à grande vitesse ont été identifiés et, à ce jour, 2 sont en construction / installation entre Kagitumba-Kayonza et Rusumo. La RTDA a pour objectif d'acquiescer et de mettre en place deux équipements HSWIM, qui seront installés aux frontières de Kagitumba et de Rusumo. Un cadre politique et juridique sur le contrôle de la charge à l'essieu a été mis au point. Le projet de loi en cours de finalisation est en harmonie avec la décision du Corridor Nord, dans la mesure où ce dernier propose une technologie de pesage routier dynamique à grande vitesse.

6.7.4 Soudan du Sud

Le Soudan du Sud n'a pas de pont-basculé pour le moment et n'a pas encore mis en application les limites de la charge du véhicule. Cependant, le Soudan du Sud devrait s'adapter les réglementations régionales aux limites de la charge de véhicules fixées par les exigences du Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe (COMESA) et de la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC). La limite est actuellement fixée à un maximum de 56 tonnes avec une tolérance au pont bascule de 5% et dont l'application est basée sur les limites de la charge brute du véhicule et la charge à l'essieu.

6.7.5 Ouganda

L'Ouganda dispose de **huit ponts bascules fixes de pesée routier dynamique** à vitesse lente à Busitema, Lukaya, Mbarara, Mubende, Mbale, Luwero, Magamaga et Ibanda. Le tableau 41 indique le trafic quotidien moyen sur les ponts bascules exploités par UNRA le long du Corridor

Tableau 41: Moyenne mensuelle du trafic pesé sur les ponts bascules en Ouganda

	Nombre de Camions					
	Oct-18	Nov-18	Déc-18	Jan-19	Fév-19	Mar-19
Magamaga	21.032	22.231	23.555	22.301	29.453	33.766
Lukaya	16.118	17.126	18.026	1.372	7.664	17.924
Mbale	10.263	12.130	10.313	11.366	10.822	11.733
Luwero	12.330	12.453	13.681	14.586	13.109	--
Mbarara	9.270	10.080	9.658	9.906	9.078	10.574
Mubende	7.876	8.127	8.049	8.546	8.859	3.014

Source: UNRA

Nord. On constate qu'entre octobre 2018 et mars 2019, le pont-basculé de Magamaga a enregistré le trafic mensuel moyen le plus élevé (25.390), tandis que le pont-basculé de Mubende affichait le plus faible trafic, avec une moyenne mensuelle de 7.412 sur la même période. Le pesage routier dynamique à vitesse lente a provoqué beaucoup de congestion et de retards dans les parties du corridor où ils se trouvent. Cependant, UNRA procède à la mise à niveau les ponts bascules Magamaga et Mbarara vers le pesage routier dynamique à grande vitesse (HSWIM) et l'installation des balances des deux côtés de la route. La modernisation devrait être achevée en **2019**.

6.8 Conformité à la limite de poids aux ponts bascules le long du Corridor Nord

L'harmonie entre le poids de la marchandise et la limite de la charge à l'essieu des véhicules est un indicateur clé pour faire le suivi de la performance du Corridor et constitue une mesure de la conformité à respecter. Le respect de la limite de la charge à l'essieu est important, car la non-conformité endommage les routes et compromet la sûreté du véhicule. Les ponts bascules servent des points de contrôle pour améliorer le respect des limites de charge des véhicules de transport.

Tableau 42: Niveau de conformité du poids aux ponts bascules au Kenya

	Conformité				
	Mari-akani	Athi River	Gilgil	Webuye	Busia
Jan-18	97,1	98,4	94,0	96,2	67,0
Fév-18	99,1	98,2	94,3	96,0	68,6
Mar-18	99,9	98,1	92,0	96,4	68,9
Avr-18	99,3	98,7	91,8	96,3	69,8
Mai-18	99,9	98,6	94,3	97,0	69,0
Juin-18	98,9	98,0	94,0	97,8	73,3
Juil-18	96,7	97,7	94,7	97,0	81,4
Août-18	98,8	98,8	95,0	97,1	81,5
Sep-18	99,2	98,9	93,4	97,2	81,4
Oct-18	99,7	95,2	--	--	--
Nov-18	98,4	94,3	--	--	--
Déc-18	98,8	93,9	--	--	--
Jan-19	99,6	--	--	--	--
Fév-19	99,5	--	--	--	--
Mar-19	99,5	--	--	--	--

KeNHA, Kenya 2018/2019

Cible = 100%

Les données pour la période allant de Janvier 2018 à Mars 2019 montrent que la conformité est élevée aux ponts bascules de Mariakani, Athi River et Webuye, avec un taux de conformité allant de **96,26%** à **99,32%**. Cependant, la conformité au pont bascule de Busia était la plus basse avec une conformité maximale de **82%** au mois d’Août 2018. Il importe de noter que le pont bascule de Busia connaît le trafic le plus faible et n’utilise pas la technologie de HSWIM, ce qui réduit son efficacité. En outre, il est possible que le pont bascule de Busia manutentionne des cargaisons en provenance de la région mais qui n’ont pas été pesées ailleurs. Pour éviter les retards de transit et les pénalités aux transporteurs du fret, les transporteurs et les autorités routières doivent prendre des mesures idoines pour assurer la conformité et l’efficacité des ponts-basculés.

En Ouganda, le poids brut maximum du véhicule est fixé à **56 tonnes**. L’application est basée à la fois sur la limite de la charge brute et sur la charge à l’essieu. La figure 29 illustre le niveau de conformité (conformité à la charge brute et à la charge à l’essieu) des camions pesés sur le pont-basculé de l’Ouganda dans le Corridor Nord. Il est clair que tous les ponts bascules ont enregistré une performance constante en termes de niveaux de conformité bruts supérieurs à **99%**. Cependant, la conformité aux limites de charge à l’essieu était très faible, un quart seulement des camions respectant les limites de charge à l’essieu. La réglementation en matière de contrôle de la charge à l’essieu est mise en œuvre conformément à la loi de mise en place de l’UNRA.

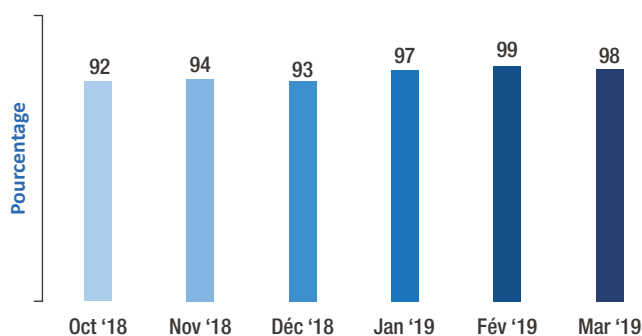
Tableau 43: Niveau de conformité au poids aux ponts bascules en Ouganda

	Nombre de camions									
	Lukaya Brut	Lukaya A l'essieu	Luwero Brut	Luwero A l'essieu	Magamaga Brut	Magamaga A l'essieu	Mbale Brut	Mbale A l'essieu	Mubende Brut	Mubende A l'essieu
Oct-18	99,9	14,9	99,7	12,6	99,9	16,0	100,0	18,7	99,9	10,5
Nov-18	99,9	14,7	99,6	12,9	99,9	13,7	99,9	13,3	100,0	11,6
Déc-18	99,9	13,9	99,9	15,3	99,9	13,4	99,9	11,8	100,0	12,4
Jan-18	99,6	14,9	99,9	14,9	100,0	15,0	100,0	15,2	99,8	8,1
Fév-19	100,0	13,8	99,9	14,7	100,0	14,7	99,9	15,5	99,8	8,6
Mar-19	99,9	13,4	--	--	100,0	15,2	100,0	14,4	99,8	10,5

Source: UNRA

Comme le montre la figure 30, le niveau de conformité à la limite de la charge brute au pont-basculé de Mbarara était supérieur à 90%.

Figure 30: Niveau de conformité au pont-basculé de Mbarara en Ouganda



Source: UNRA 2019





Septième Chapitre

**Temps de Transit
et Retards**

Cette section analyse et présente certains résultats clés relatifs aux indicateurs du temps, dont le temps de transit, le temps de passage de la frontière ainsi que les temps de retard aux principaux nœuds.



Les données sur le temps de transit et les retards dans le Corridor Nord sont obtenues à partir de sources de données électroniques, y compris les systèmes de gestion des douanes ; le Système électronique de suivi des Cargaisons (ECTS) et les résultats de l'enquête sur le transport routier.

Le temps de transit est mesuré par le temps moyen nécessaire aux camions de transit pour se déplacer du point de départ à la destination. Il existe diverses sources de données pour cet indicateur, notamment, les systèmes des autorités des recettes, tels que **SYDONIA**, **SIMBA**, le **Système électronique Régional de suivi des Cargaisons (RECTS)** et le **Territoire Douanier Unique (TDU)**.

Le Système Electronique Régional de Suivi des Cargaisons (RECTS) reliant le Kenya, le Rwanda et l'Ouganda, a été mis en œuvre en Mars 2018 dans le but de réduire les coûts de transport du fret le long du Corridor Nord. Le RECTS permet aux autorités des recettes du Rwanda, d'Ouganda et du Kenya de suivre et de contrôler conjointement et électroniquement les marchandises (dont les taxes n'ont pas été payées) le long du Corridor Nord depuis leur lieu de chargement (départ) jusqu'à leur destination au Kenya, au Rwanda et en Ouganda. RECTS remplace le Système Electronique de Suivi des Cargaisons (ECTS) existant, où la surveillance est effectuée de manière indépendante via des plates-formes autonomes. Le RDC et le Soudan du Sud n'ont pas encore déployé le R-ECTS. Actuellement, KRA possède environ **3.000 gadgets R-ECTS** et envisage d'en acquérir **17.000**. Les RECT couvrent seulement environ **15%** des cargaisons en transit. Il importe également de noter que le nombre de scellés RECTS sur certains

itinéraires de transit était assez réduit, certains ayant des relevés très minimales. Par conséquent, ces itinéraires n'ont pas été analysés, car l'échantillon pouvait ne pas être suffisant pour effectuer une analyse concluante.

7.1 Temps de transit au Kenya – en utilisant le RECTS

7.1.1 Mombasa à Malaba

Le tableau 44 indique le temps de transit entre le Port de Mombasa et la frontière de Malaba pour une période de 12 mois (Mars 2018 à Mars 2019) pour les camions équipés du RECTS. La distance entre Mombasa et Malaba est de 933 km et le temps moyen de transit entre **Mars 2018** et **Mars 2019** était de **72 heures** contre un objectif de **72 heures** pour les 899 camions évalués. Le meilleur temps de transit pour la période a été enregistré en Janvier 2019 à **59 heures**, alors que **Mars 2018** enregistrait la plus mauvaise performance de **92 heures**. Sur la même période, le temps de transit médian a été enregistré à **62 heures**, ce qui suggère une efficacité accrue le long de l'itinéraire au fil du temps.

Les performances remarquables pourraient être attribuées à l'amélioration des infrastructures le long de l'itinéraire, notamment la construction de la route d'accès à l'Aéroport International Moi - Port Reitz, la route reliant Miritini à Mwache Kipevu, des voies de contournement à Nairobi Sud et Nairobi Est, la construction de 3 échangeurs à Nakuru, Njoro et Mau-Summit, qui ont réussi à détourner le trafic de la congestion dans les principales zones urbaines le long du Corridor.

Tableau 44: Temps de Transit du Port de Mombasa à la frontière de Malaba (Mars 2018 à Mars 2019) en Heures

Temps de transit	2018										2019			Mar 2018 - Mar 2019
	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	Jan	Fév	Mar	
Moyenne	92	71	74	67	75	74	75	72	61	87	59	67	62	72
Médian	84	65	62	58	66	62	59	56	63	69	50	54	49	62
75%	112	85	90	74	79	87	76	81	70	87	68	72	76	84
Minimum	46	24	24	19	31	25	22	29	37	33	30	32	39	19
Maximum	179	289	300	310	232	269	283	332	95	275	134	247	111	332
Comptes	35	236	126	127	100	83	60	32	10	13	18	46	13	899

Source: KRA, Données du RECTS des douanes 2018/2019

7.1.2 Du Port de Mombasa à la frontière de Busia

Le tronçon allant du port de Mombasa - Busia, sur le Corridor Nord, couvre une superficie totale de 947 km. Busia offre un point alternatif d'entrée et de sortie pour les marchandises à destination de l'Ouganda et d'autres États membres du Corridor du Nord. Le trafic sur ce tronçon passe par quatre ponts bascules (Mariakani, Athi River, Gilgil et Busia).

Le tableau 45 présente le temps moyen de transit entre le Port de Mombasa et la frontière de Busia pour la période allant de Mars 2018 à Février 2019. Le temps moyen de

transit pour la période s'est établi à **73 heures**, contre un **objectif de 72 heures**. Le meilleur temps moyen de transit enregistré pour la période était de **56 heures**, connu en Novembre 2018. On peut noter que le temps de transit a légèrement diminué, avec un temps de transit médian exemplaire de **64 heures**.

Le rapport note que l'état des routes entre Kisian et Busia (96 km) est en mauvais état. Toutefois, les améliorations en cours le long du tronçon Mombasa - Busia devraient permettre une circulation plus fluide des marchandises au cours des prochains mois. De manière générale, les itinéraires du Corridor Nord au Kenya ont été témoins d'une réduction significative du temps de transit.

Tableau 45: Temps de transit de Mombasa à la frontière de Busia (Mars 2018 à Février 2019) en heures

Temps de Transit	2018										2019		Mar 2018 - Fév 2019
	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Jan	Feb		
Moyenne	76	67	64	78	87	60	64	87	56	163	78	73	
Médian	79	63	57	67	70	60	64	57	59	163	82	64	
75%	87	79	83	88	87	66	73	154	68	163	97	85	
Minimum	54	44	27	37	44	31	39	37	40	163	42	27	
Maximum	88	115	127	305	234	114	95	161	68	163	113	305	
Comptes	6	24	24	32	20	20	8	6	3	1	8	152	

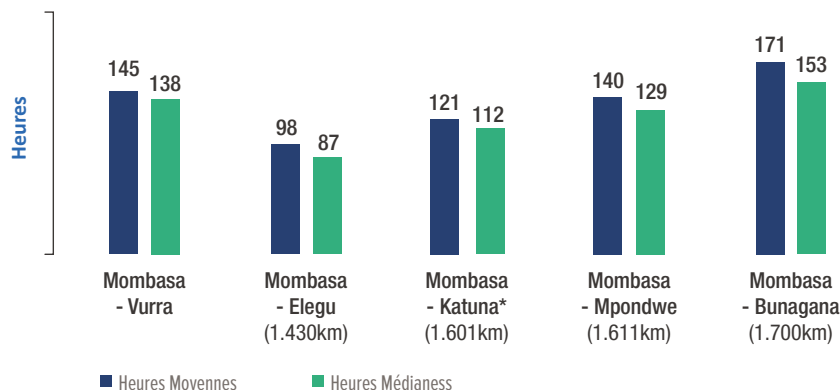
Source: KRA, Données du RECTS des douanes, 2018/2019

7.1.3 Port de Mombasa vers des destinations variées

La figure 31 indique le temps de transit entre le Port de **Mombasa et Vurra / Ouganda, jusqu'à la frontière d'Elegu-Nimule au Soudan du Sud, jusqu'à la frontière de Katuna / Rwanda, jusqu'à Mpondwe et Bunagana / RDC** de Mars 2018 à Mars 2019.

Toutes les destinations en provenance de Mombasa ont connu une amélioration en termes de temps moyen de transit depuis la mise en œuvre du RECT. Toutefois, il sied de noter que le tronçon du Port de Mombasa à Elegu / Nimule, à 1.430 km, prend moins de temps que du Port de Mombasa à Vurra. On peut également noter que l'itinéraire de **Mombasa à Mpondwe** est le plus lent, avec une moyenne de **12 km par heure par rapport** à l'itinéraire de **Mombasa à Elegu**, avec une moyenne de **15 km par heure** sur la période considérée ; suggérant ainsi que certains facteurs limitent le mouvement des cargaisons sur ces bases au cours de la période considérée. Parfois, le désamorçage des gadgets RECTS prend plus de temps lorsqu'un camion est déjà arrivé, ce qui peut contribuer à augmenter le temps de transit.

Figure 31: Temps moyen de transit du Port de Mombasa vers diverses destinations (de Mars 2018 à Mars 2019)



Source: KRA, Données du RECTS des douanes, 2018/2019. *N'inclue pas Mars 2019

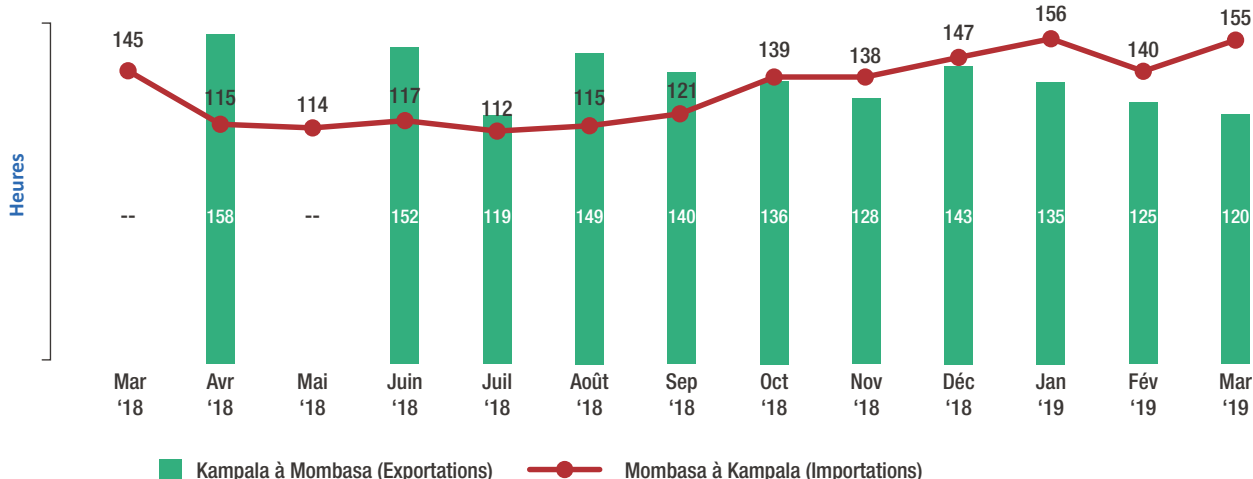
7.2 Temps de transit en Ouganda - en utilisant les données du Système RECTS

Le temps de transit en Ouganda retrace le temps pris pour le transport des marchandises entre Kampala et diverses frontières entre l'Ouganda les Etats Membres du Corridor Nord dont le Rwanda, le Soudan du Sud, le Kenya et la RDC. L'Ouganda fait frontière avec le Soudan du Sud au Nord, le Kenya à l'Est, la Tanzanie et le Rwanda au Sud et la RDC à l'Ouest.

7.2.1 De Kampala au Port de Mombasa et itinéraire d'importation

La distance entre le Port de Mombasa et Kampala est d'environ 1.169 km. Comme le montre la figure 27, le temps de transit moyen, pris pour les exportations de Kampala vers le Port de Mombasa, a régulièrement diminué de **5 à 6 jours**, variant ainsi de **158 heures** en Avril 2018 à 120 heures en Mars 2019. Durant la même période, le temps médian de transit enregistré était de **121 heures**. Par contre, le temps de transit pour les importations, c'est-à-dire du Port

Figure 32: Temps moyen de transit de /à Kampala et le Port de Mombasa (de Mars 2018 à Mars 2019)



Source: URA, Données du RECTS des douanes, 2018/2019

de Mombasa à Kampala, a varié d'un mois à l'autre, le temps le plus élevé de transit ayant été enregistré à **156 heures** au mois de Mars 2019.

Cette augmentation du temps de transit pourrait être due au temps plus long pris pour dédouaner et désamorcer le gadget R-ECTS sur les camions aux dépôts des conteneurs (ICD) de Kampala. En effet, certains dépôts intérieurs où les marchandises sont déchargées ne fonctionnent pas 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 jours. Le temps médian de transit du Port de Mombasa à Kampala a été enregistré à **106 heures** au cours de la même période.

7.2.2 De Kampala aux frontières avec le Soudan du Sud

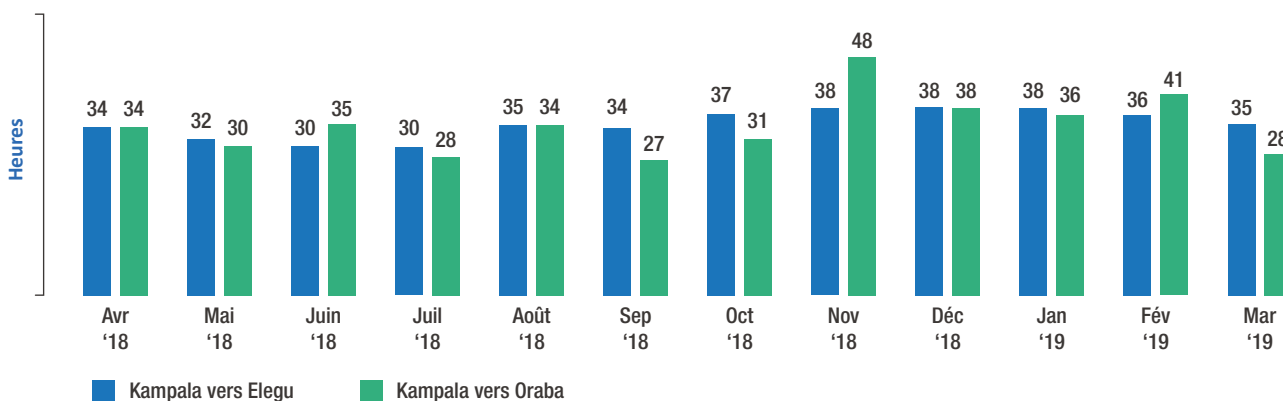
L'Ouganda est voisin du Soudan du Sud via diverses frontières dont **Elegu**

/Nimule, Oraba / Kaya et Madi Opei /Tetenya. Les données de l'Office des Recettes de l'Ouganda (URA) sur le temps moyen de transit sont présentées à la figure 29 ci-dessous, elles couvrent une période de 12 mois (de Mars 2018 à Mars 2019). Ces frontières sont essentielles car elles servent de passerelle principale au Soudan du Sud à partir du Port de Mombasa. Oraba est une petite ville frontalière voisine de la ville de Kaya, à l'extrême Nord-Ouest du Soudan du Sud. Nimule est située immédiatement au Nord de la Frontière Internationale avec la République d'Ouganda.

Selon la figure 33, le temps moyen de transit entre Kampala et les frontières avec le Soudan du Sud a diminué régulièrement sur tous les itinéraires. La distance de Kampala à Elegu est

de 457 kilomètres ; de Kampala à Oraba est à 581 kilomètres. On peut noter que l'itinéraire de Kampala à Nimule / Elegu est le plus lent, avec une moyenne de **13 km par heure** par rapport à l'itinéraire de Kampala à Oraba / Kaya parcouru avec une **moyenne de 17 km par heure** sur la période considérée. Les données ont également montré que **50%** des chauffeurs des camions avaient respectivement mis **27 heures**, 67 heures, 25 heures et même moins pour transporter les cargaisons de Kampala à Elegu, Madi Opei et Oraba. L'installation d'un poste frontière à guichet unique à Nimule devrait entraîner une réduction du temps de transit.

Figure 33: Temps moyen de transit de Kampala à Elegu et Oraba



Source: URA, Données du RECTS des douanes, 2018/2019

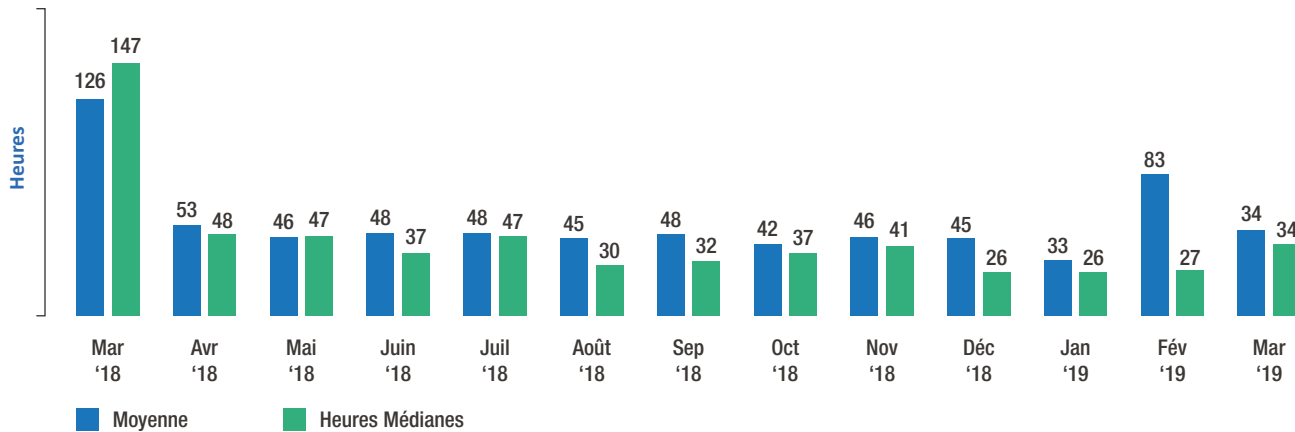
7.2.3 De Kampala à Katuna/ Mirama Hills vers le Rwanda

L'Ouganda fait frontière avec le Rwanda au Sud via les frontières suivantes ; **Katuna / Gatuna, Mirama Hills/ Kagitumba** et **Cyanika**. Mirama Hills est situé dans le district de Ntungamo, dans la sous-région d'Ankole et à environ 368 kilomètres de Kampala. L'itinéraire de Mirama

Hills offre un itinéraire plus court et moins difficile à parcourir vers le Rwanda au lieu de passer par le poste frontière de Katuna / Gatuna. La frontière de Mirama Hills / Kagitumba est l'un des deux points de transit les plus fréquentés entre l'Ouganda et le Rwanda ; l'autre étant poste frontière de Katuna / Gatuna. Il sied de souligner qu'entre 2011 et 2015, le poste frontalier de Mirama Hills a été modernisé afin de faciliter un

processus de dédouanement unique impliquant un arrêt unique pour les deux pays. Les données sur le trajet de Kampala à Mirama Hills de montrent qu'il fallait 27 heures entre Avril 2018 et Mars 2018.

Figure 34: Temps moyen de transit de Kampala à Katuna (de Mars 2018 à Février 2019)



Source : URA, Données du RECTS des douanes, 2018/2019

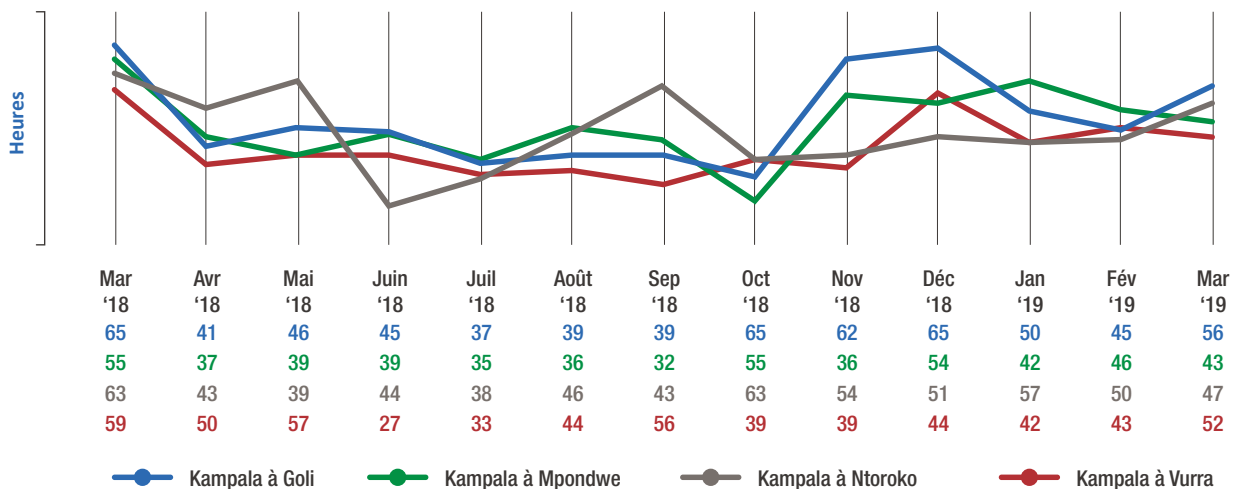
La figure 34 illustre le temps de transit de Kampala à Katuna pour la période d'Avril 2018 à Février 2019 pour 307 camions qui servi d'échantillons. Il a été observé que le temps moyen de transit entre Kampala et la frontière de Katuna, pour la période d'Avril 2018 à Février 2019, était d'environ 50 heures. Au total, 50% des camions ont voyagé autour de 42 heures.

Bien que le temps de transit sur l'itinéraire ait considérablement diminué au cours des mois, le mois de Février 2019 a été porté à 83 heures. La forte augmentation a été due à la fermeture de la frontière de Gatuna par le Gouvernement Rwandais. La frontière normalement sert aux exportateurs Rwandais vers l'Ouganda, le Kenya et le Soudan du Sud, ainsi que les importations en provenance de ces pays, notamment les camions transportant des marchandises de la RDC et du Burundi.

7.2.4 De Kampala à la frontière avec la RDC

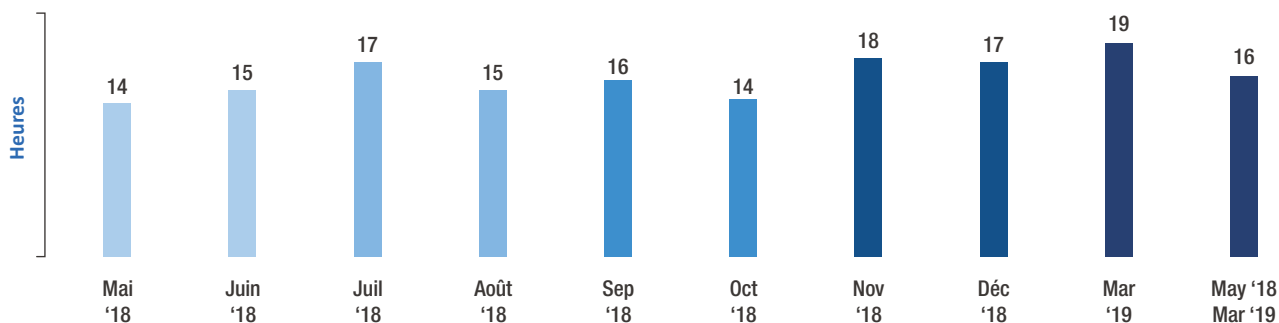
L'Ouganda est frontalier avec la RDC via les frontières suivantes : Kampala à Ntoroko (372 km), Kampala à Goli (465 km), Kampala à Mpondwe (442 km) et Kampala à Vurra (480 km) et Kampala. La figure qui suit présente une synthèse du temps de transit en heures sur ces itinéraires à partir de Kampala en utilisant le Système Electronique de Suivi des cargaisons (ECTS). Selon l'analyse, le temps pris varie en fonction de la distance. Cependant, l'itinéraire le plus lent est celui de Kampala à Ntoroko, avec une moyenne de 8,3 km / heure, tandis que celui de Kampala à Mpondwe et de Kampala à Vurra est en moyenne de 11 km / heure sur la période considérée. Il a été noté qu'il y avait beaucoup de trafic sur l'itinéraire de ce Ntoroko ; qui aurait pu attribuer à de longs temps de transit suite à la congestion. En Mars 2018, il a été signalé que le Gouvernement Ougandais avait obtenu un prêt de 14 millions d'USD destiné à faciliter les échanges transfrontaliers entre l'Ouganda et la RDC.

Figure 46: Temps moyen de Transit de Kampala vers diverses frontières en RDC (de Mars 2018 à Mars 2019)



Source : URA, Données du RECTS des douanes, 2018/2019

Figure 47: Temps moyen de transit de Mirama Hills à Mpondwe en heures



Source : URA, Données des RECTS des douanes 2018/2019. * Ne comprend pas les données de Janvier et Février 2019

Un Poste Frontière à Arrêt Unique (PFAU) à Mpondwe a été officiellement ouvert en Avril 2019 par Son Excellence le Président Yoweri Kaguta Museveni de l'Ouganda. Cela devrait réduire le temps de transit pour une circulation fluide des marchandises.

7.2.5 De Mirama Hills à la frontière avec la RDC

La distance entre Mirama Hills et Mpondwe est d'environ 276 km. Comme le montre la figure 37, sur 347 camions analysés, le temps moyen de transit était de 16 heures, avec la plus longue durée enregistrée en Mars 2019 qui était 19 heures.

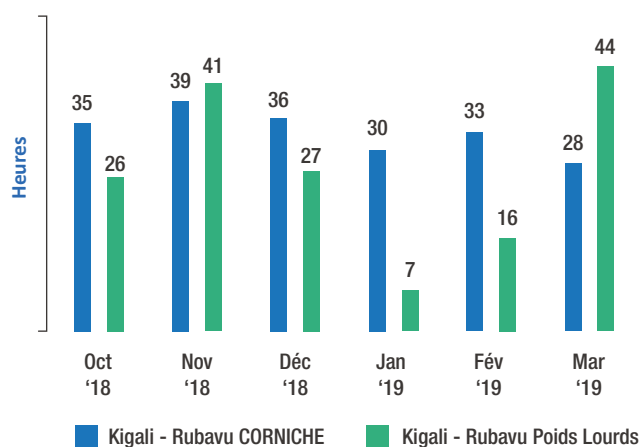
7.3 Temps de transit au Rwanda en utilisant le RECTS

Il s'agit de la durée du temps entre le moment où un camion est autorisé (par voie électronique dans le système de l'Autorité des Recettes du Rwanda) à commencer le transit et le moment où la caution est annulée à la sortie à la frontière. Le Rwanda est frontalier avec l'Ouganda, la Tanzanie, le Burundi et la RDC. Cette section examine le temps de transit au Rwanda avec différentes frontières le long du Corridor Nord.

7.3.1 Temps de transit de Kigali/Rwanda à Rubavu/ RDC

Le Rwanda est frontalier avec la RDC via diverses frontières dont Rubavu-Corniche, Rubavu Poids Lourds, Cyanika, Bukavu et Bugarama. La figure 37 montre les temps de transit au Rwanda vers ces frontières avec la RDC, d'Octobre 2018 à Mars 2019 à l'aide du Système Electronique Régional de Suivi des Cargaisons. Un nombre total de **198** et **57 camions** ont été échantillonnés pour le camionnage en temps réel des marchandises de Kigali vers respectivement Rubavu Corniche et Poids Lourds. La distance entre Kigali et Rubavu est d'environ 160 kilomètres. D'après l'analyse, le temps moyen de transit de Kigali à Rubavu Corniche est plus élevé que celui de Kigali à

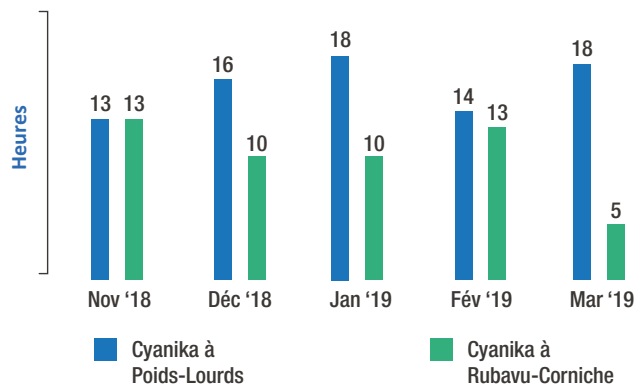
Figure 37: Temps de Transit de Kigondo/ Kigali à Rubavu-Corniche, d'Oct. 2018 à Mar 2019 (heures)



Source: Donnée du RECTS de RRA, Oct. 2018 à Mar 2019

Rubavu Poids Lourds, comme l'illustre la figure ci-dessous. D'autre part, la distance entre Cyanika et Rubavu et RDC est d'environ 86 kilomètres. Selon la figure 38, le temps moyen de transit entre Cyanika et Rubavu Poids Lourds est passé de 13 heures en Novembre 2018 à 18 heures en Mars 2019, contrairement à l'itinéraire Cyanika-Rubavu Corniche, qui a enregistré une diminution du temps, passant de **13 heures** à **5 heures** au cours de la même période.

Figure 38: Temps de Transit de Cyanika à Rubavu-Corniche, de Novembre 2018 à Mars 2019 (heures)



Source : Donnée du RECTS de RRA, Novembre 2018 à Mars 2019

7.3.2 Temps de Transit de Gatuna/ Rwanda vers diverses destinations

La frontière de Gatuna se trouve au Nord du Rwanda et se situe en face de la ville de Katuna, en Ouganda voisin. La frontière de Gatuna est utilisée aux exportateurs Rwandais vers l’Ouganda, le Kenya et le Soudan du Sud, ainsi que la voie de réception des importations en provenance de ces pays, notamment des camions de marchandises de la RDC et du Burundi. En Mars 2019, les données montrent qu’aucun camion n’a été enregistré à la frontière de Gatuna ; cela était dû à la fermeture temporaire de la frontière de Gatuna pour sa reconstruction. En Mars 2019, il a été signalé que l’état d’avancement des travaux de construction, en cours au poste frontière à arrêt unique (PFAU) de Gatuna était de **90%** et devraient s’achever en Juillet / Août 2019. L’infrastructure routière au PFAU a été agrandie pour devenir une route à deux chaussées avec une verdure au milieu. Cela permet de séparer le trafic entrant et le trafic sortant du PFAU. De plus, les installations du bâtiment abritant le PFAU sont intégrés et achevés et une voie de circulation automatique par scanner sera installée.

Le tableau 42 présente une synthèse du temps moyen de transit au Rwanda de Gatuna / Rwanda à Bugarama et aux frontières de Mururu / Rusizi en RDC, et à la frontière Nemba avec le Burundi, pour la période allant de Novembre 2018 à Février 2019. Les observations générales, au cours de cette période, n’étaient pas significatives ; par exemple, 22 observations ont été faites à Gatuna Bugarama/ RDC entre Novembre 2018 et Février 2019. Cela signifie que les chiffres moyens pourraient ne pas être suffisamment adéquats pour permettre une analyse concluante. Néanmoins, le temps de transit sur ces itinéraires n’est pas stable et varie en fonction de la distance et de l’itinéraire. Par exemple, les données disponibles montrent que le temps moyen de transit entre Gatuna et Bugarama (itinéraire pour l’exportation) n’a pas été constant, variant ainsi de **42 heures** en Novembre 2018 à **52 heures** en Février 2019. Le temps moyen de transit de Gatuna à Kigali (84 km) entre Novembre et Février 2019 a varié entre **8 heures** et **12 heures**.

Tableau 42: Temps de Transit de Gatuna/ Rwanda vers diverses destinations

Moyenne Transit Time	Distance (Km)	Nov-18	Déc-18	Jan-19	Fév-19	Comptes
Gatuna - Kigali	84	12	11	8	10	45
Gatuna - Mururu	356	11	12	1	2	45
Gatuna - Bugarama	410	42	34	42	52	22
Gatuna - Nemba	150	10	8	20	8	43

Source : Donnée du RECTS de RRA, de Novembre 2018 à Février 2019



Jusqu’à sa fermeture, Gatuna était le poste frontalier le plus fréquenté desservant le Rwanda et l’Ouganda, accueillant des centaines de voyageurs transfrontaliers chaque jour.

7.4 Temps de transit au Burundi



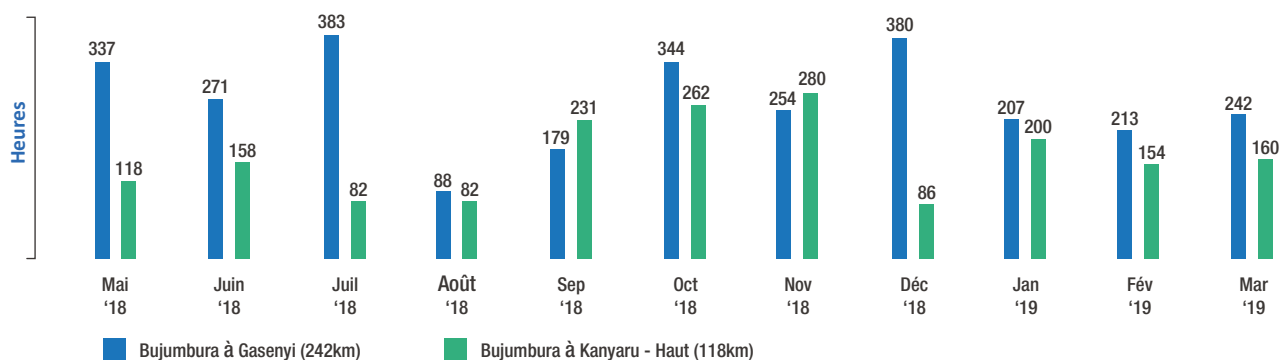
Le Burundi partage ses frontières avec le Rwanda, la Tanzanie et la RDC. Cette section porte sur le temps de transit pour un camion voyageant entre les frontières clés du Burundi via les routes désignées du Corridor Nord. Les principales frontières reliant le Burundi au Corridor Nord comprennent la frontière de Kanyaru – Haut et Nemba / Gasenyi avec le Rwanda ainsi que la frontière de Gatumba avec la RDC.

7.4.1 Temps de transit de Bujumbura aux frontières de Kanyaru Haut et Gasenyi avec le Rwanda

La figure 39 montre le temps moyen de transit entre Bujumbura et Kanyaru-Haut (24 km) et Nemba/ Gasenyi (148 km) de Mai 2018 à Mars 2019. Il s'agit d'un itinéraire d'exportation. Le temps moyen de transit sur ces itinéraires était irrégulier, au cours de la période, variant ainsi de **383 heures** à une baisse de **88 heures** sur l'itinéraire de Gasenyi. Ce temps est considérablement élevé compte tenu de la distance de 24 kilomètres, ce qui laisse supposer que des obstacles au mouvement des marchandises subsistent le long de l'itinéraire, justifiant ainsi un problème d'inefficacité persistante.

.. Les longs retards de transit sur les itinéraires étaient imputables aux terrains escarpés et au mauvais état de la route suite aux dommages causés par la pluie et des véhicules surchargés.

Figure 39: Temps de Transit de Bujumbura aux frontières de Gasenyi et Kanyaru Haut avec le Rwanda en heures

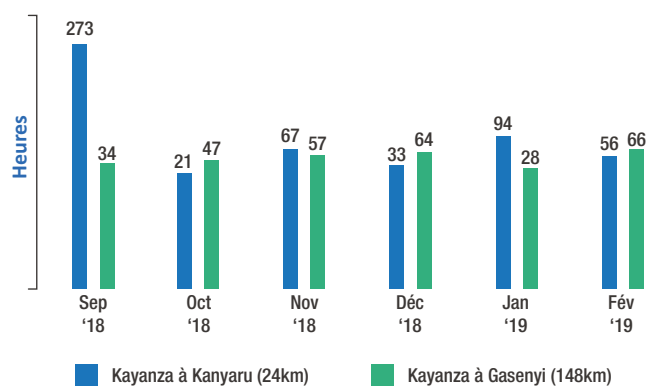


Source: OBR, 2018/2019

7.4.2 Temps de Transit de Kayanza à Kanyaru Haut et Gasenyi

Le temps moyen de transit pour la route de Kayanza à Kanyaru-Haut a varié de **273 heures** en **Septembre 2018** à **21 heures** en **Octobre 2018** puis est passé à **94 heures** en **Janvier 2019** puis à **58 heures** en **Février 2019**, comme l'indique la figure 40. De même, l'itinéraire de Kayanza à Gasenyi (148 km) a montré la même tendance incohérente mais le temps de transit était beaucoup favorable par rapport à l'itinéraire de Kayanza à Kanyaru-Haut long de 24 kilomètres. Les longs retards de transit sur les itinéraires étaient imputables aux terrains escarpés et au mauvais état de la route suite aux dommages causés par la pluie et des véhicules surchargés.

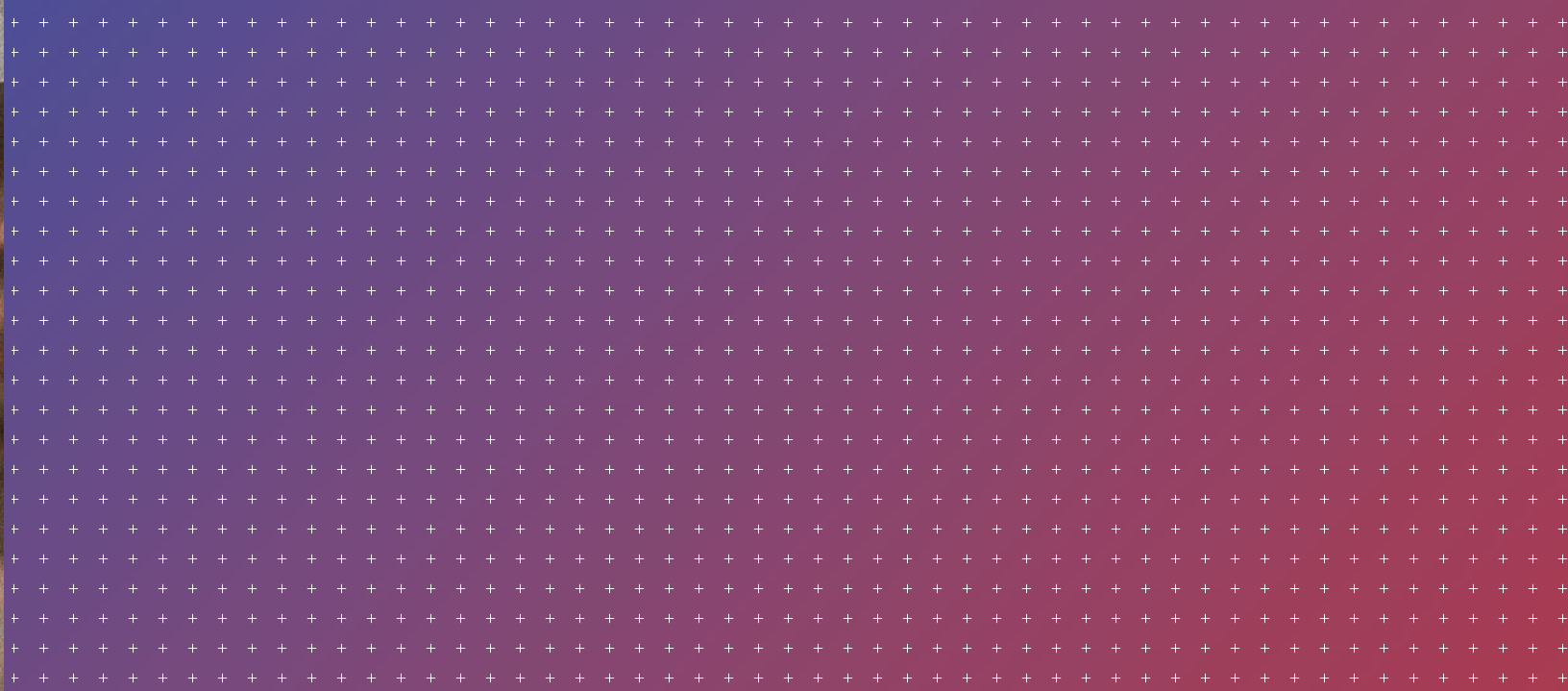
Figure 40: Temps de Transit de Kayanza à Gasenyi et Kanyaru Haut en heures



Source : OBR, 2018/2019



JCONSIN



Huitième Chapitre

Commerce Intra-Régional

Une panoplie de facteurs, notamment le niveau des tarifs et les restrictions sur le nombre d'articles ou de services, ont été cités comme obstacles au commerce intra régional entre les États Membres du Corridor Nord et à la participation effective des pays à l'économie mondiale.



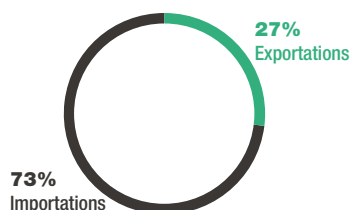
En principe, la mise en place d'infrastructures de qualité adéquate est essentielle pour réduire les coûts du commerce, renforcer la compétitivité et faciliter l'intégration économique régionale. Les pays ont adopté des initiatives visant à stimuler le commerce intra régional. Dans le cadre de l'Union Africaine, beaucoup d'efforts ont été consacrés à l'avancement d'une zone de libre-échange continentale qui réunirait tous les blocs régionaux existants. Par exemple, le fait de faire partie de la zone de libre échange continentale africaine (ACFTA) offre aux États membres du Corridor du Nord une opportunité d'accéder à un marché vaste et dynamique.

8.1 Commerce Formel Du Burundi

8.1.1 Commerce formel global du Burundi avec les Etats Membres du Corridor Nord

En ce qui concerne le Commerce général formel avec les Etats Membres du Corridor Nord En **2018 (Janvier-Décembre)**, le Burundi avait un commerce global de **120.819.902 USD** avec les États Membres du Corridor Nord. La part des exportations a représenté **27%**, tandis que la part des importations en a absorbé **73%** de ce commerce, comme l'illustre la figure 41. Cela signifie que le Burundi est un importateur net, car les importations sont plus demandées que les exportations.

Figure 41: Part du commerce du Burundi avec le Corridor Nord en 2018 (de Janvier à Décembre en US\$)



Source: Burundi Bureau of Statistics (Bureau des Statistiques du Burundi (ISTEEBU) Janvier - Décembre 2018 ISTEEBU) Jan-Dec 2018



8.1.2 Importations formelles des Etats Membres du Corridor Nord vers le Burundi

Le tableau 47 présente une synthèse des importations entre le Burundi et tous les Etats Membres du Corridor Nord, à l'exception du Soudan du Sud. La valeur totale des importations pour la période allant de **Janvier 2018** à **Mars 2019** était évaluée à **113,5 millions USD**.

L'Ouganda était le principal client des produits burundais, représentant **47%** de la valeur totale des importations, suivi de très près par le Kenya avec **44%** au cours de la même période. Le Rwanda et la RDC prennent une part de **5%** chacun. Les principales importations du Burundi étaient les matériaux de construction, les produits alimentaires et le carburant.

Tableau 47: Part des importations du Burundi en USD, Janvier 2018 – Mars 2019

Mois	RDC	Kenya	Rwanda	Ouganda	Total
Jan-18	99.104	2.206.662	387.340	2.888.481	5.581.587
Fév-18	33.605	2.848.969	353.946	2.613.739	5.850.259
Mar-18	176.348	2.818.950	648.080	3.195.288	6.838.666
Apr-18	138.679	3.248.540	241.912	3.067.864	6.696.995
May-18	352.089	3.356.213	464.872	3.064.643	7.237.817
Juin-18	696.047	2.870.416	306.963	3.284.593	7.158.019
Juil-18	892.318	4.725.571	257.941	3.065.411	8.941.241
Août-18	543.023	3.821.349	417.544	4.772.837	9.554.753
Sep-18	421.391	3.422.624	398.384	4.134.666	8.377.065
Oct-18	199.262	3.435.266	411.014	4.275.145	8.320.688
Nov-18	202.907	3.242.986	196.832	2.771.790	6.414.514
Déc-18	165.732	3.227.039	460.521	3.608.401	7.461.693
Total 2018	3.920.506	39.224.584	4.545.349	40.742.857	88.433.297
Jan-19	200.367	3.484.217	455.803	3.754.480	7.894.868
Fév-19	129.670	3.915.558	343.311	2.099.193	6.487.731
Mar-19	255.168	3.716.583	388.506	6.309.802	10.670.059
Total des importations en USD	4.505.710	50.340.943	5.732.969	52.906.333	113.485.955

Source: Bureau des Statistiques du Burundi (ISTEEBU), Janvier 2018 – Mars 2019

8.1.3 Exportations formelles du Burundi vers les Etats Membres du Corridor Nord

Le tableau 48 présente une synthèse des exportations entre le Burundi et tous les États Membres du Corridor Nord, à l'exception du Soudan du Sud. La valeur totale des exportations pour la période allant de **Janvier 2018** à **Mars 2019** était estimée à environ **38,8 millions d'USD**. Les principales exportations du Burundi étaient le café et le thé, suivis du coton et des peaux. Parmi les autres

produits commercialisés, citons les articles fabriqués localement (tels que le savon, la bière, les cigarettes, etc.) offrant un débouché important pour le développement du secteur secondaire de l'économie au Burundi. Sur la période considérée, la RDC reste toutefois le principal client du Burundi, fournissant **58%** du marché des produits burundais. Les ventes du Burundi au Rwanda et en Ouganda ont représenté **15%** chacune et une part de **12%** pour le Kenya.

Tableau 48: Part des exportations du Burundi en USD, de Janvier 2018 – Mars 2019

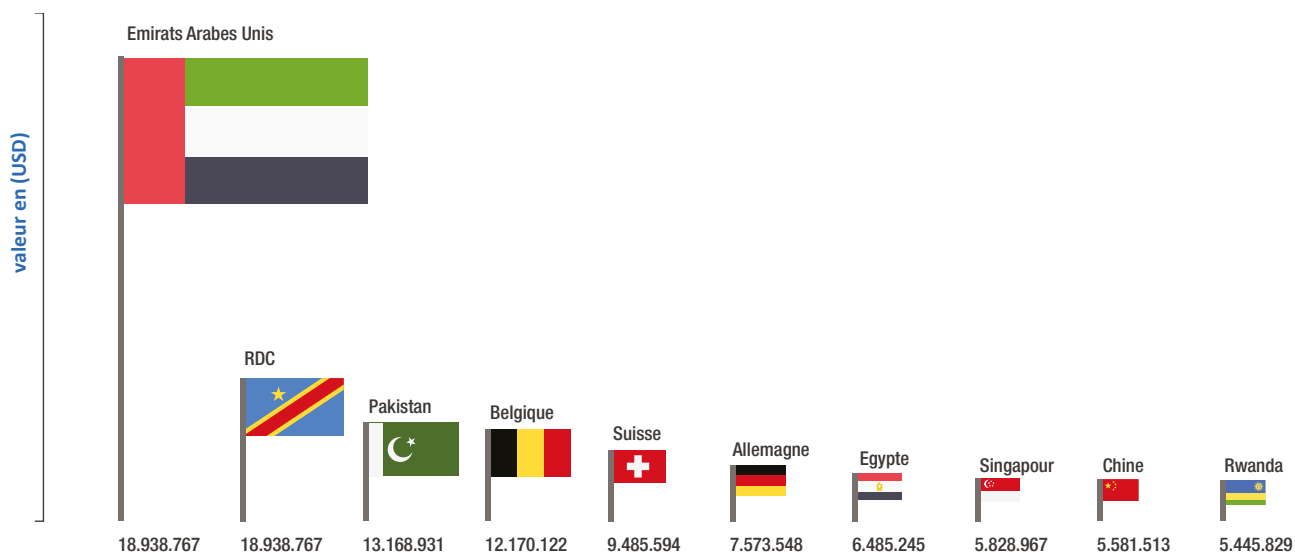
Mois	RDC	Kenya	Rwanda	Ouganda	Total
Jan-18	1.915.395	505.022	77.832	621.657	3.119.906
Fév-18	1.227.191	552.136	98.360	633.698	2.511.385
Mar-18	1.713.979	536.012	50.793	300.508	2.601.292
Avr-18	1.413.446	370.842	122.045	602.659	2.508.992
Mai-18	1.619.598	266.534	276.330	145.316	2.307.778
Juin-18	1.571.581	290.008	1.736.179	467.145	4.064.913
Juil-18	1.333.935	30.877	1.833.628	230.066	3.428.506
Août-18	1.836.530	193.029	423.005	309.718	2.762.282
Sep-18	2.273.454	272.333	129.880	138.264	2.813.931
Oct-18	1.393.906	140.626	182.453	169.700	1.886.685
Nov-18	1.439.175	259.830	148.887	652.779	2.500.671
Déc-18	1.165.610	375.029	170.967	168.659	1.880.264
Exportations 2018	18.903.799	3.792.278	5.250.359	4.440.169	32.386.605
Jan-19	1.246.896	415.438	163.199	444.147	2.269.680
Fév-19	1.667.812	237.351	227.598	466.178	2.598.939
Mar-19	1.377.552	165.748	468.683	521.414	2.533.398
Sous Total 2019	4.292.260	818.537	859.481	1.431.739	7.402.017
Total Exportations	23.196.059	4.610.815	6.109.840	5.871.908	39.788.622

Source: Bureau des Statistiques du Burundi (ISTEEBU), Janvier 2018 – Mars 2019

8.1.4 Commerce du Burundi avec le reste du monde (dix principaux pays)

Les Émirats Arabes Unis représentaient une part importante du marché du Burundi ; soit **42%** du total des exportations. La RDC a également dominé le marché en Afrique pour les exportations du Burundi avec **13%**, comme le montre la figure 42.

Figure 42: Principaux marchés des exportations du Burundi en US\$ de Janvier 2018 – Mars 2019

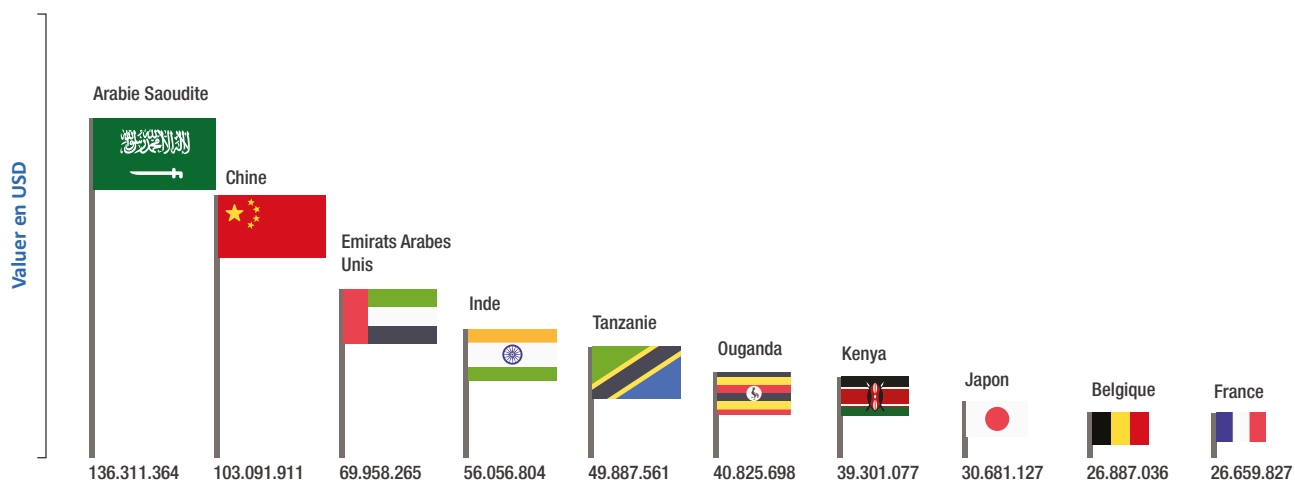


Source : Bureau des Statistiques du Burundi (ISTEEBU), Janvier 2018 – Mars 2019

Les principales importations pour la période de Janvier 2018 à Mars 2019 comprennent des produits pétroliers, des matériaux de construction, des appareils électriques et des équipements mécaniques. La grande partie des importations burundaises proviennent d'Asie (**63%**,

principalement d'Arabie saoudite, de la Chine, des Émirats Arabes Unis et de l'Inde et des pays de l'EAC, en particulier, la Tanzanie, l'Ouganda et le Kenya (**22%**), mais également de l'Union européenne (**15%**), comme indiqué à la figure 43.

Figure 43: Principaux marchés des importations du Burundi en provenance du monde en US\$ Jan 2018 – Mar 2019



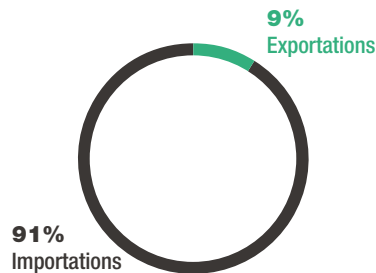
Source : Bureau des Statistiques du Burundi (ISTEEBU), Janvier 2018 – Mars 2019

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

8.2.1 Commerce formel global avec les Etats Membres du Corridor Nord

En 2018, la RDC avait un commerce global de **660.842.291 USD** avec les Etats Membres du Corridor Nord sauf le Soudan du Sud. Sur cette somme, la part des exportations représentait **14%**, tandis que la part des importations a absorbé **86%**, comme le montre la Figure 44. Il ressort clairement des statistiques que la RDC est un importateur net lorsqu'elle fait le commerce avec les autres États Membres du Corridor Nord.

Figure 44: Part du commerce de la RDC avec les Etats Membres du Corridor Nord en 2018 (Jan à Déc en US\$)



Il ressort clairement des statistiques que la RDC est un importateur net lorsqu'elle fait le commerce avec les autres États Membres du Corridor Nord.

Source : Analyse de l'Observatoire de Transport /ACTTCN

8.2.2 Importations formelles de la RDC avec les Etats Membres du Corridor Nord

Le tableau 49 fournit des statistiques commerciales (importations) entre la RDC et les autres États membres du Corridor Nord pour la période allant de **Janvier 2018 à Mars 2019**. Les importations formelles de la RDC dans la région étaient évaluées à environ **790 millions USD**. Ses principales importations sont la viande de volaille, le pétrole raffiné, les bateaux de transport des personnes et des marchandises et des navires à usage spécial. Le Rwanda était la principale source d'importation de la RDC avec **41%**, suivi par l'Ouganda avec **33%** et le Kenya avec **23%** au cours de la même période.

Tableau 49: Part des importations de la RDC en USD Jan 2018 – Mar 2019

Importations	Burundi	Kenya	Rwanda	Ouganda	Total
Jan-18	1.915.395	11.316.835	9.824.797	15.533.832	62.211.985
Fév-18	1.227.191	11.621.037	9.347.771	15.102.380	53.458.010
Mar-18	1.713.979	12.664.591	14.371.617	17.488.795	61.495.268
Avr-18	1.413.446	13.246.808	8.663.711	18.178.525	41.502.490
Mai-18	1.619.598	18.015.945	11.006.407	19.282.611	49.924.561
Juin-18	1.571.581	11.333.516	8.159.577	17.073.036	38.137.709
Juil-18	1.333.935	11.783.614	9.690.806	17.253.936	40.062.291
Août-18	1.836.530	12.545.377	9.320.350	17.262.504	40.964.760
Sep-18	2.273.454	13.471.379	8.773.578	17.594.905	42.113.316
Oct-18	1.393.906	15.311.478	27.809.433	16.562.558	61.077.374
Nov-18	1.439.175	11.075.641	30.298.123	17.074.530	59.887.470
Déc-18	1.165.610	9.384.458	26.606.115	15.901.377	53.057.560
2018 Total	18.903.799	151.770.678	173.872.285	204.308.989	603.892.795
Jan-19	1.246.896	10.661.045	31.652.946	19.193.961	62.754.848
Fév-19	1.667.812	12.564.611	27.937.121	17.375.479	59.545.022
Mar-19	1.377.552	10.109.768	32.501.751	19.945.341	63.934.412
Total Global	23.196.059	185.106.102	265.964.103	260.823.770	790.127.077

Source : Analyse de l'Observatoire de Transport /ACTTCN

8.2.3 Exportations formelles de la RDC au Etats Membres du Corridor Nord

Le Tableau 50 présente une synthèse des exportations de la RDC vers les États membres du Corridor Nord, à l'exception du Soudan du Sud. La valeur totale des exportations pour la période allant de **Janvier 2018** à **Mars 2019** était évaluée à environ **63,7 millions d'USD**.

Au cours de la période considérée, l'Ouganda était le principal client de la RDC qui a fourni **58%** du marché pour ses exportations. Les ventes de la RDC au Kenya et au Rwanda ont représenté respectivement **22%** et **13%**.

Tableau 50: Part des exportations de la RDC en USD Jan 2018 – Mar 2019

Mois	Burundi	Kenya	Rwanda	Ouganda	Total
18-Jan	99.104	1.440.458	738.865	315.236	2.593.663
18-Fév	33.605	847.474	748.046	432.580	2.061.705
18-Mar	176.348	1.093.346	683.401	695.538	2.648.633
18-Avr	138.679	1.042.304	305.844	689.914	2.176.741
18-Mai	352.089	2.317.942	339.474	344.859	3.354.364
18-Juin	696.047	936.911	180.738	7.277.811	9.091.507
18-Juil	892.318	754.814	159.612	604.929	2.411.673
18-Août	543.023	604.825	223.834	575.921	1.947.603
18-Sep	421.391	512.160	122.601	14.359.027	15.415.179
18-Oct	199.262	827.368	752.909	7.595.352	9.374.891
18-Nov	202.907	1.686.293	542.521	795.688	3.227.409
18-Déc	165.732	826.666	848.347	805.382	2.646.127
Total 2018	3.920.506	12.890.561	5.646.192	34.492.237	56.949.496
19-Jan	200.367	151.712	921.707	679.257	1.953.043
19-Fév	129.670	396.469	689.687	692.023	1.907.849
19-Mar	255.168	825.285	914.544	936.662	2.931.659
Exportations totales en USD	4.505.711	14.264.028	8.172.130	36.800.178	63.742.047

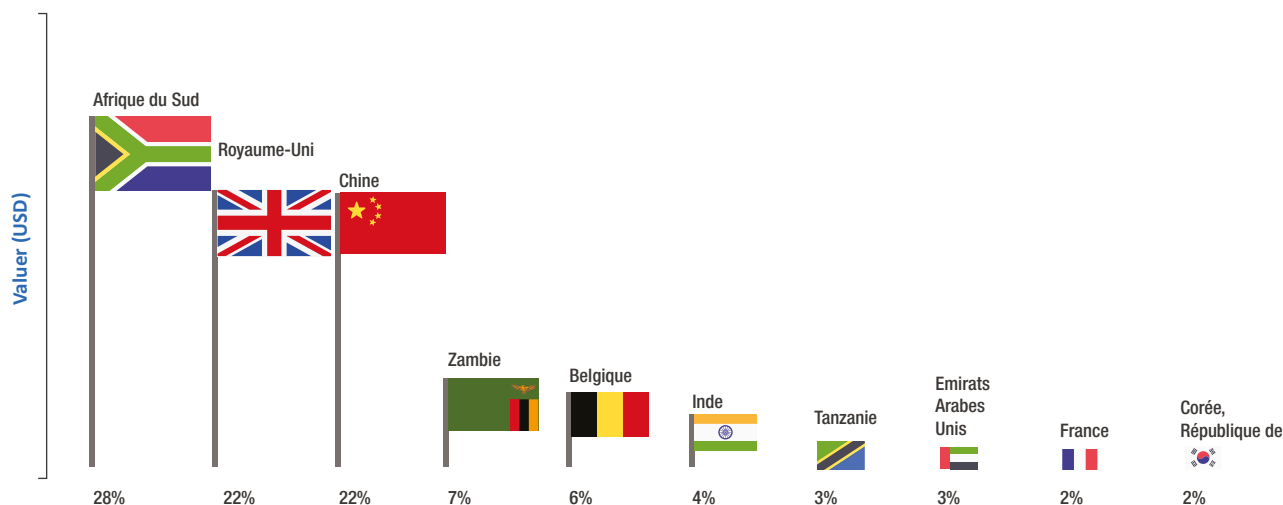
Source : Analyse de l'Observatoire de Transport /ACTTCN

8.2.4 Commerce de la RDC avec le monde (dix pays principaux)

Les principaux produits importés par la RDC sont les navires à usage spécial, les navires à passagers et à

marchandises, la viande de volaille, le pétrole raffiné et les structures en fer. Les principales origines des importations sont l'Afrique du Sud (**28%**), le Royaume-Uni (**22%**), la Chine (**22%**) et la Zambie (**7%**), comme le montre la figure 45.

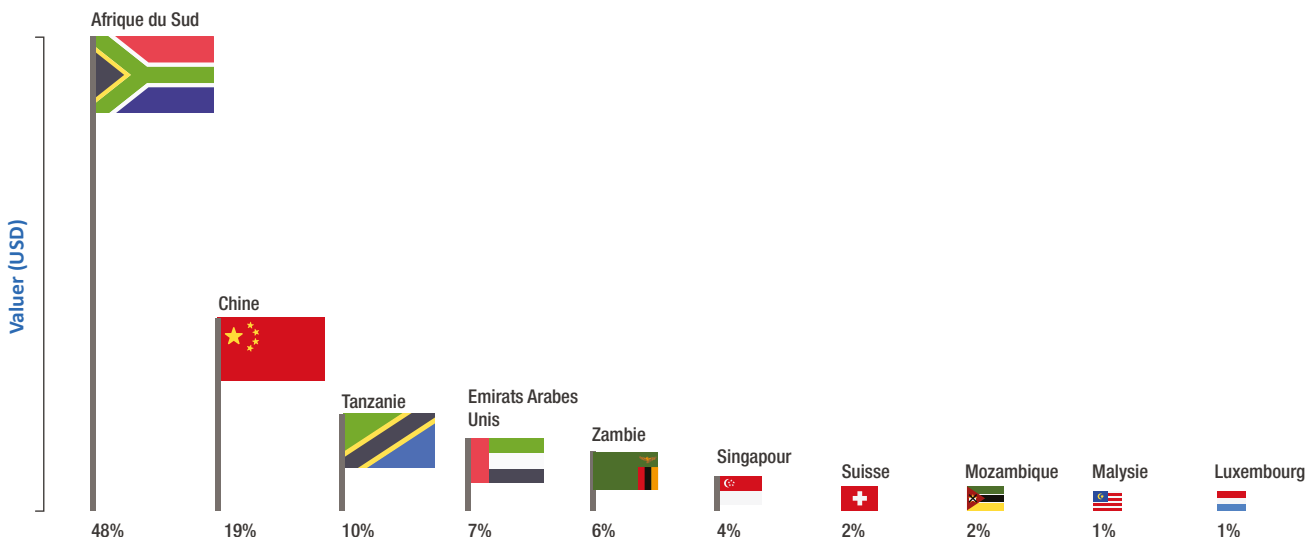
Figure 45: Principaux marchés des importations de la RDC en provenance du monde en US\$



Les principales destinations des exportations de la RDC sont l’Afrique du Sud (48%), la Chine (19%), la Tanzanie (10%), les Émirats Arabes Unis (7%) et la Zambie (6%). Les principaux produits d’exportation sont l’or, le diamant, le

cuivre, le cobalt, le coltan, le zinc, l’étain, le tungstène, le pétrole brut, les produits du bois et le café.

Figure 46: Principaux marchés des exportations de la RDC vers le monde en US\$

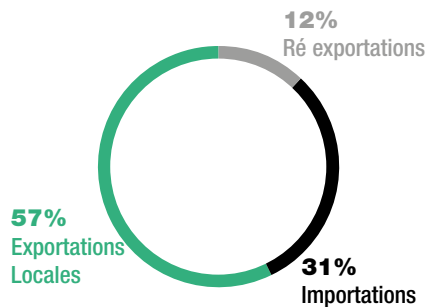


8.3 Commerce formel entre le Kenya et les autres Etats Membres du Corridor Nord

8.3.1 Commerce formel global avec les Etats Membres du Corridor Nord

En ce qui concerne le commerce formel global avec les Etats Membres du Corridor Nord, le surplus commercial du Kenya dans les Etats Membres du Corridor Nord était important en 2018 avec les importations ne représentant que 31%, comme l’illustre la Figure 47. Cela signifie que le Kenya est un exportateur net dans la région, étant donné que la valeur des exportations totales est environ **trois fois celle** des importations totales. Cela était principalement imputable à la libéralisation des échanges dans le cadre des régimes d’Union Douanière et du Marché Commun. Le gros des exportations est constitué des matières premières et des produits primaires, tandis que les importations sont constituées du capital et des produits finis de valeur.

Figure 47: Part du commerce du Kenya dans le CN en 2018 (Jan à Déc en US\$)



Source: Bureau National des Statistiques du Kenya, 2018

8.3.2 Importations formelles des Etats Membres du Corridor Nord en provenance du Kenya

Le Kenya a maintenu une balance commerciale positive parmi les Etats Membres du Corridor Nord, l'Ouganda étant la principale origine des importations du Kenya (95%), comme le montre le Tableau 51. Le Kenya continue de bénéficier des préférences commerciales de l'EAC et du COMESA pour avoir accès à des produits alimentaires bon marché dans la région en vue de combler son déficit alimentaire.

Tableau 51: Part des importations du Kenya en USD Jan 2018 – Mar 2019

Importations	Burundi	RDC	Rwanda	Soudan du Sud	Ouganda	Total
Jan-18	11.500	1.440.458	624.514	1.202	69.430.476	71.508.149
Fév-18	48.947	847.474	1.723.263	-	55.456.769	58.076.454
Mar-18	5.060	1.093.346	906.686	18.260	43.050.316	45.073.667
Avr-18	35.202	1.042.304	1.118.577	630	37.135.603	39.332.316
Mai-18	80.706	2.317.942	1.470.893	45.647	49.589.289	53.504.477
Juin-18	19.815	936.911	692.870	6.901	45.439.721	47.096.218
Juil-18	11.426	754.814	1.255.655	8.936	40.584.106	42.614.936
Août-18	72.225	604.825	714.355	525	34.214.762	35.606.692
Sep-18	110.823	512.160	812.027	53.580	36.664.111	38.152.701
Oct-18	146.292	827.368	910.759	-	30.866.958	32.751.378
Nov-18	52.329	1.686.293	820.729	-	30.978.462	33.537.814
Déc-18	83.277	826.666	812.751	27.620	20.945.937	22.696.251
Total 2018	677.604	12.890.561	11.863.079	163.301	494.356.509	519.951.054
Jan-19	54.493	151.712	3.025.078	1.868	22.930.857	26.164.009
Fév-19	75.515	396.469	747.138	2.276	22.555.321	23.776.719
Mar-19	79.500	825.285	804.620	17.945	22.393.046	24.120.396
Total Global	887.112	14.264.028	16.439.916	185.389	562.235.733	594.012.178

Source : Bureau National des Statistiques du Kenya s, Janvier 2018 à Mars 2019

8.3.3 Exportations formelles du Kenya vers Etats Membres du Corridor Nord

Les produits exportés vers les marchés régionaux sont principalement des produits transformés et semi-transformés. La valeur totale des exportations pour la période de **Janvier 2018** à **Mars 2019** était estimée à environ **1,18 milliard USD**. Au cours de la période considérée, l'Ouganda était le principal client des exportations du Kenya, à hauteur de **54%** du marché des exportations du Kenya.

l'Ouganda était le principal client des exportations du Kenya, à hauteur de 54% du marché des exportations du Kenya.

Tableau 52: Part des exportations locales du Kenya en USD Jan 2018 – Mar 2019

Exportations locales	Burundi	RDC	Rwanda	Soudan du Sud	Ouganda	Total Global
Jan-18	3.260.891	10.227.085	10.523.686	12.240.255	35.223.942	71.475.859
Fév-18	3.905.832	10.108.855	10.984.733	6.550.852	44.899.846	76.450.118
Mar-18	4.239.518	11.247.777	12.845.445	8.059.144	49.087.771	85.479.654
Avr-18	3.883.899	12.063.090	11.340.502	7.554.962	34.416.554	69.259.006
Mai-18	4.105.437	16.454.979	13.976.527	9.397.431	49.427.421	93.361.795
Juin-18	3.646.882	10.577.605	11.896.711	15.805.863	43.574.860	85.501.921
Juil-18	6.187.282	9.826.693	14.025.117	6.384.788	37.038.888	73.462.768
Août-18	5.408.437	10.878.039	14.856.303	5.217.061	44.496.631	80.856.471
Sep-18	4.732.010	11.139.493	11.992.177	4.569.179	40.996.532	73.429.391
Oct-18	3.457.757	12.797.165	12.259.914	8.604.158	42.930.684	80.049.678
Nov-18	3.564.612	9.199.601	15.818.945	7.168.060	46.191.600	81.942.818
Déc-18	3.378.765	8.698.953	10.721.957	6.605.081	41.720.412	71.125.168
2018 Total	49.771.321	133.219.335	151.242.016	98.156.834	510.005.141	942.394.647
Jan-19	8.785.434	9.682.580	10.434.383	7.050.520	43.451.090	79.404.007
Fév-19	3.651.191	11.402.566	12.695.281	8.161.456	43.537.469	79.447.963
Mar-19	3.230.171	9.595.056	15.706.816	8.431.993	45.355.348	82.319.385
Total Global	65.438.117	163.899.538	190.078.496	121.800.803	642.349.047	1.183.566.002

Source : Bureau National des Statistiques du Kenya s, Janvier 2018 à Mars 2019

8.3.4 Ré-exportations du Kenya vers les Etats Membres du Corridor Nord

Les données sur les réexportations ont été déclarées à **248,6 millions USD** entre **Janvier 2018** et **Mars 2019**, comme l'illustre le Tableau 53. Les réexportations vers

l'Ouganda (la principale destination des exportations du pays) sont restées stables au cours de la période considérée, représentant ainsi **138,9 millions USD** de recettes du Kenya.

Tableau 53: Part des réexportations du Kenya en USD Jan 2018 – Mar 2019

Réexportations	Burundi	RDC	Rwanda	Soudan du Sud	Ouganda	Total
Jan-18	473.093	1.089.750	2.927.876	2.927.383	12.264.703	19.682.806
Fév-18	637.106	1.512.182	413.321	6.098.347	13.475.822	22.136.777
Mar-18	601.940	1.416.814	1.135.858	2.713.438	6.718.398	12.586.448
Avr-18	713.673	1.183.718	8.200.058	6.616.757	8.199.268	24.913.474
Mai-18	1.160.349	1.560.967	3.776.192	4.804.741	7.287.587	18.589.836
Juin-18	811.620	755.910	1.710.242	908.363	5.645.459	9.831.594
Juil-18	2.437.279	1.956.921	593.022	1.545.403	8.482.642	15.015.268
Août-18	2.005.241	1.667.337	3.439.187	439.487	8.615.732	16.166.983
Sep-18	1.997.626	2.331.886	377.217	750.776	11.291.317	16.748.822
Oct-18	2.963.314	2.514.312	858.862	1.295.387	12.158.278	19.790.154
Nov-18	1.081.283	1.876.040	1.848.202	1.956.828	6.288.645	13.050.998
Déc-18	1.272.246	685.505	1.899.989	1.394.029	8.335.570	13.587.339
2018 Total	16.154.769	18.551.343	27.180.024	31.450.940	108.763.421	202.100.498
Jan-19	4.707.915	978.465	1.545.656	3.076.422	11.165.051	21.473.509
Fév-19	328.372	1.162.044	1.507.734	1.195.172	8.949.275	13.142.597
Mar-19	570.588	514.713	370.210	399.002	9.986.850	11.841.362
Total	21.761.644	21.206.564	30.603.624	36.121.536	138.864.597	248.557.966

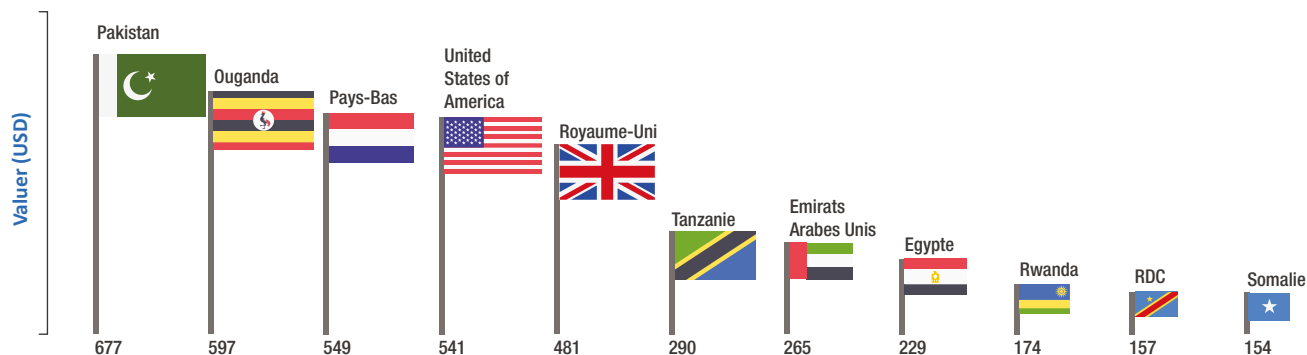
Source : Bureau National des Statistiques du Kenya, Janvier 2018 à Mars 2019

8.3.5 Le commerce du Kenya avec le reste du monde (dix principaux pays)

Les dix premiers partenaires d'exportation du Kenya étaient : **Pakistan 11%**, **Ouganda 9%**, **États-Unis 9%**, **Pays-Bas 9%**, **Royaume-Uni 68%**, **Tanzanie 5%**, **Emirats Arabes**

Unis 4%. Les principaux produits exportés étaient le thé, les produits horticoles, le café, les produits pétroliers, le poisson, le ciment, les vêtements.

Figure 48: Principaux marchés des exportations du Kenya au monde en million US\$ Jan 2018 – Mar 2019

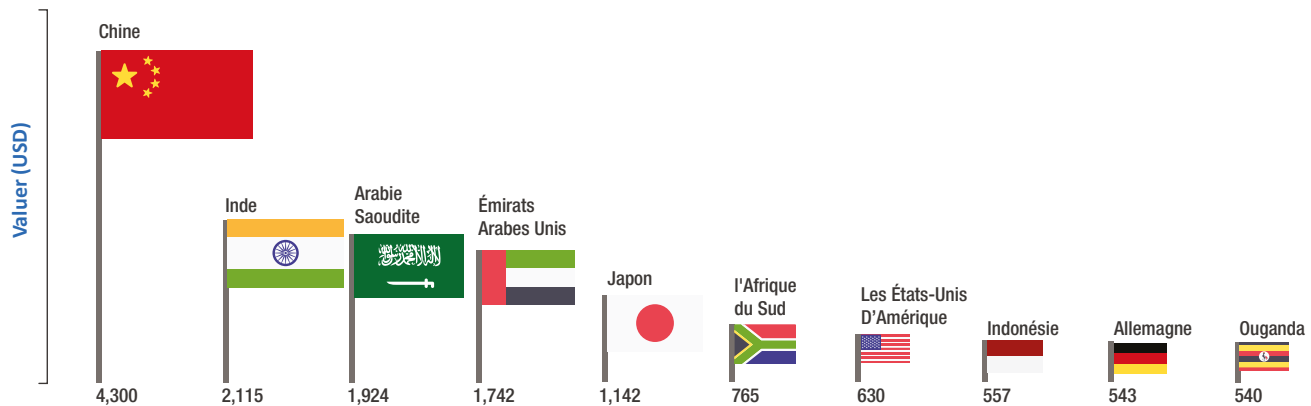


Source : Bureau National des Statistiques du Kenya, Janvier 2018 à Mars 2019

Les principales importations étaient les machines et le matériel de transport, les produits pétroliers, le carburant, les véhicules automobiles, le fer et l'acier, les résines et les plastiques. Comme le montre la Figure 49, le Kenya a

importé de la **Chine 21%**, l'Inde 10%, l'**Arabie Saoudite 9%**, les **Émirats Arabes Unis 8%**, le **Japon 6%** et l'**Afrique du Sud 4%**, qui représentaient les dix principaux marchés pour ses importations.

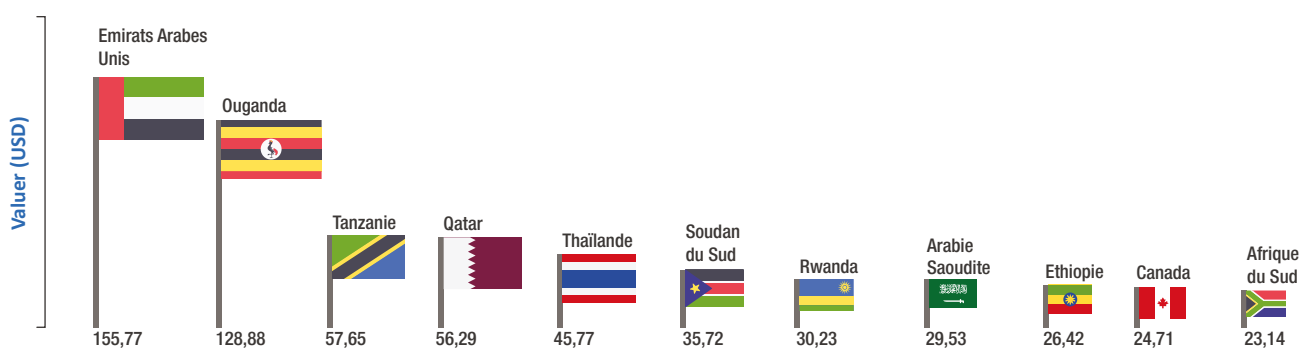
Figure 49: Principaux marchés des importations du Kenya en provenance du monde en US\$ Jan 2018 – Mar 2019



Source: Bureau National des Statistiques du Kenya, Janvier 2018 à Mars 2019

La figure 50 présente des statistiques sur les principaux marchés de réexportation du Kenya dans le monde. Les Emirats Arabes Unis et l'Ouganda constituent les principaux marchés.

Figure 50: Principaux marchés des importations du Kenya en provenance du monde en US\$, de Jan 2018 à Mar 2019

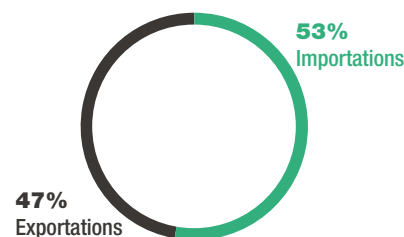


Source: Bureau National des Statistiques du Kenya, Janvier 2018 à Mars 2019

8.4 Commerce Formel au Rwanda

8.4.1 Commerce formel général avec les Etats Membres du Corridor Nord

La figure 51 présente les statistiques commerciales globales du Rwanda avec les États membres du Corridor Nord en 2018. Le total des importations ne représentait que **53%** et les exportations, **47%**. Cela implique que le Rwanda est un importateur net dans la région.



Source : Banque Nationale du Rwanda, 2018

8.4.2 Importations formelles au Rwanda en provenance des Etats Membres du Corridor Nord

Le Tableau 54 montre la valeur des produits importés entre le Rwanda et les autres États Membres du Corridor Nord. Le Rwanda importe de l'Ouganda et du Kenya, ce qui représentait la part la plus importante respectivement de **55%** et **44%**.

Les produits principalement échangés comprennent les boissons et le tabac, les matières premières, les combustibles minéraux, les lubrifiants, les huiles animales et végétales, les graisses et les cires, les produits chimiques, les produits manufacturés, les machines et le matériel de transport. Les principales exportations incluent les aliments et les animaux vivants, les boissons et le tabac, les matières brutes, à l'exception des carburants.

Tableau 54: Part des importations du Rwanda en USD, de Janvier 2018 – Mar 2019

Importations	Burundi	RDC	Kenya	Ouganda	Total
Jan-18	545.353	1.401.819	13.076.903	57.837.517	72.861.592
Fév-18	306.889	1.739.649	12.569.280	45.569.365	60.185.183
Mar-18	305.731	1.752.430	12.481.030	45.048.358	59.587.549
Avr-18	382.939	305.844	11.340.502	1.123.394	13.152.679
Mai-18	390.701	339.474	13.976.527	1.000.535	15.707.237
Juin-18	394.883	180.738	11.896.711	1.724.563	14.196.895
Juil-18	310.555	159.612	14.025.117	1.061.857	15.557.141
Août-18	308.508	223.834	14.856.303	892.380	16.281.025
Sep-18	319.098	122.601	11.992.177	805.556	13.239.432
Oct-18	297.060	752.909	11.553.381	18.756.730	31.360.080
Nov-18	337.418	542.521	12.393.462	16.533.789	29.807.190
Déc-18	588.164	848.347	10.687.910	18.086.121	30.210.542
Total 2018	4.487.299	8.369.778	150.849.302	208.440.165	372.146.545
Jan-19	584.505	921.707	10.110.153	17.219.908	28.836.273
Feb-19	143.397	689.687	9.381.075	13.942.044	24.156.203
Mar-19	203.480	914.544	13.714.090	1.756.416	16.588.530
Grand Total	5.418.681	10.895.716	184.054.620	241.358.533	441.727.551

Source: Banque Nationale du Rwanda

8.4.3 Exportations formelles des Etats Membres du Corridor Nord au Rwanda

Les principales recettes d'exportation pour la période allant de **Janvier 2018** à **Mars 2019** ont été générées par les produits suivants : le thé, le café, minerais d'étain, minerais de niobium et de tantale et de tungstène, entre autres. Toutes ces exportations de produits sont basées sur

les ressources et le pays a du mal à entrer dans la chaîne globale de la transformation en raison du manque ou de la faiblesse du secteur industriel. La RDC était le principal client des exportations du Rwanda, représentant **56%** du marché des exportations, et le Kenya représentait **30%**, comme le montre le Tableau 55.

Tableau 55: Part des exportations du Rwanda en USD Janvier 2018 – Mar 2019

Exportations	Burundi	RDC	Kenya	Soudan du Sud	Ouganda	Total
Jan-18	1.023.031	9.824.797	33.445.923	40.911	4.516.158	48.850.820
Fév-18	1.069.045	9.347.771	25.507.402	20.711	2.259.581	38.204.510
Mar-18	2.487.448	14.371.617	29.627.904	101.276	6.388.417	52.976.662
Avr-18	280.771	8.663.711	1.118.577	0	1.238.627	11.301.686
Mai-18	301.708	11.006.407	1.470.893	0	1.076.106	13.855.114
Juin-18	197.895	8.159.577	692.870	0	873.139	9.923.481
Juil-18	155.541	9.690.806	1.255.655	0	1.341.094	12.443.096
Août-18	142.744	9.320.350	714.355	0	1.337.007	11.514.456
Sep-18	185.448	8.773.578	812.027	0	1.062.735	10.833.788
Oct-18	2.966.898	27.809.433	8.546.002	468.308	1.761.505	41.552.146
Nov-18	1.390.894	30.298.123	7.914.986	445.059	877.087	40.926.149
Déc-18	4.839.745	26.606.115	7.665.117	466.494	1.252.637	40.830.108
2018 Total	15.041.168	173.872.285	118.771.711	1.542.759	23.984.093	333.212.016
Jan-19	4.625.266	31.652.946	8.322.583	362.315	2.891.911	47.855.021
Fév-19	680.917	27.937.121	7.440.644	4.487.778	1.103.543	41.650.003
Mar-19	1.362.225	32.501.751	7.892.135	3.282.269	3.293.725	48.332.105
Total Global	21.709.576	265.964.103	142.427.073	9.675.121	31.273.272	471.049.145

Source : Banque Nationale du Rwanda

8.5 Commerce formel au Soudan du Sud

Les statistiques miroir pour le Soudan du Sud sur le commerce intra régional ont été obtenues à partir du Kenya, du Rwanda et d'Ouganda pour faire apparaître les échanges intra régionaux entre les pays, comme indiqué dans le Tableau 56 ci-dessous. Le Soudan du Sud est un importateur net dont la balance commerciale est

négative pour ce qui est de toutes les exportations des Etats Membres du Corridor Nord. Les principaux produits d'importation étaient : le sorgho, le maïs, riz, mil, blé, gomme arabique, canne à sucre, mangues, papayes, bananes, bananes, patates douces, graines de tournesol, coton, graines de sésame, manioc (manioc, tapioca), haricots, cacahuètes ; bétail, moutons.

Tableau 56: Part des exportations du Rwanda en USD Janvier 2018 – Mar 2019

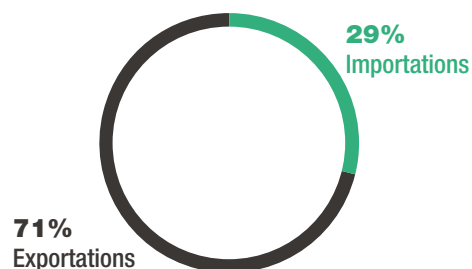
Exportations	Kenya	Ouganda	Importations	Kenya	Rwanda	Ouganda
Jan-18	1.202	323.557	Jan-18	15.167.638	40.911	33.134.204
Fév-18	-	387.172	Fév-18	12.649.199	20.711	31.021.304
Mar-18	18.260	509.451	Mar-18	10.772.582	101.276	31.521.362
Avr-18	630	324.246	Avr-18	14.171.719	-	27.278.173
Mai-18	45.647	277.633	Mai-18	14.202.172	-	32.393.422
Juin-18	6.901	258.721	Juin-18	16.714.226	-	30.720.478
Juil-18	8.936	272.830	Juil-18	7.930.191	-	27.309.441
Août-18	525	67.924	Août-18	5.656.548	-	23.559.782
Sep-18	53.580	88.419	Sep-18	5.319.955	-	21.370.913
Oct-18	-	103.699	Oct-18	9.899.545	468.308	26.548.075
Nov-18	-	252.475	Nov-18	9.124.888	445.059	29.654.762
Déc-18	27.620	341.422	Déc-18	7.999.110	466.494	41.240.052
Total 2018	163.301	3.207.549	Total 2018	129.607.774	1.542.759	355.751.968
Jan-19	1.868	355.370	Jan-19	10.126.942	362.315	34.151.541
Fév-19	2.276	704.068	Fév-19	9.356.628	4.487.778	36.695.095
Mar-19	17.945	549.989	Mar-19	8.830.995	3.282.269	40.690.868
Total Global	185.389	4.816.976	Total Global	157.922.339	9.675.121	467.289.472

8.6 Commerce formel en Ouganda

8.6.1 Commerce formel global avec les Etats Membres du Corridor Nord

Le volume total des échanges en Ouganda avec les États membres du Corridor Nord était estimé à environ **1,96 milliard USD en 2018**; dont **US\$ 572 millions** représentant **29%** de la valeur totale du commerce étaient des importations et **US\$ 1,392 millions** représentant **71%** de la valeur totale du commerce, comptaient pour les exportations, comme indiqué à la Figure 52. Cela signifie que l'Ouganda est un exportateur net.

Figure 52: Part du commerce en Ouganda avec le Corridor Nord en 2018 (Jan to Déc en US\$)



Source : Bureau des Statistiques de l'Ouganda, Jan - Déc 2018

De même, le volume total des échanges pour l'Ouganda en 2018 s'élevait à environ **USD 9 816 803 804**; dont les importations représentaient **69%** du volume total des échanges, tandis que les exportations représentaient **31%** de ce total, comme indiqué dans le tableau 57. Par contre, les États membres du Corridor Nord représentaient **20%** du total des échanges.

8.6.2 Importations de l'Ouganda en provenance des États Membres

Le tableau 58 présente la part des importations de l'Ouganda en provenance des États Membres du Corridor Nord de **Janvier 2018 à Mars 2019**. Les importations de l'Ouganda, au cours de la période, représentent **777.072.906 USD**. Plus de **90%** des importations en Ouganda provenaient du Kenya, ce qui représente la plus grande part, soit l'équivalent de **92%**. L'Ouganda a importé des produits pétroliers semi-raffinés (y compris les premiers bruts), du fer / acier laminé, du sel (y compris le sel de table et le sel dénaturé) et du chlorure de sodium pur en provenance d'autres États Membres du Corridor Nord.

Tableau 57: Tableau 53: Volume total du commerce et sa valeur en USD en Ouganda 2018

Type de Marche	Pays non Membres du Corridor Nord	Etats Membres du Corridor Nord	Commerce Total 2018
Importations	6.157.440.142	572.000.086	6.729.440.228
Exportations	1.694.870.293	1.392.493.283	3.087.363.576
Total	7.852.310.435	1.964.493.369	9.816.803.804
Proportion	80%	20%	100%

Source: UBOS, Jan-Dec 2018

Tableau 58: Part des importations en Ouganda en USD

Importations formelles	Burundi	RDC	Kenya	Rwanda	Soudan du Sud	Total
Jan-18	153.196	315.236	39.574.420	854.747	323.557	41.221.156
Fév-18	178.667	432.580	40.216.130	933.873	387.172	42.148.422
Mar-18	135.526	695.538	39.018.023	1.421.749	509.451	41.780.287
Avr-18	83.341	689.914	34.278.043	1.806.840	324.246	37.182.384
Mai-18	37.898	344.859	38.691.306	1.300.892	277.633	40.652.588
Juin-18	63.255	7.277.811	34.191.005	1.338.014	258.721	43.128.806
Juil-18	4.170.460	604.929	35.410.444	1.015.831	272.830	41.474.494
Août-18	185.587	575.921	41.517.627	1.066.602	67.924	43.413.661
Sep-18	105.307	14.359.027	39.913.756	1.089.505	88.419	55.556.014
Oct-18	104.275	7.595.352	57.928.924	991.554	103.699	66.723.804
Nov-18	73.726	795.688	55.794.863	403.790	252.475	57.320.542
Déc-18	79.226	805.382	59.318.921	852.977	341.422	61.397.928
2018 Importations	5.370.464	34.492.237	515.853.462	13.076.374	3.207.549	572.000.086
Jan-19	45.118	679.257	63.822.158	1.302.554	355.370	66.204.456
Fév-19	78.245	692.023	72.116.611	725.536	704.068	74.316.484
Mar-19	107.590	936.662	61.136.740	1.820.899	549.989	64.551.880
Total	5.601.417	36.800.178	712.928.971	16.925.363	4.816.976	777.072.906

Source : Bureau des Statistiques de l'Ouganda, Janvier 2018 – Mars 2019

8.6.3 Exportations formelles des Etats Membres du Corridor Nord en Ouganda Uganda

Comme le montre le Tableau 59, **39%** des produits exportés de l'Ouganda ont été achetés par des importateurs du Kenya, du Soudan (**28%**), de la République Démocratique du Congo (**16%**), du Rwanda (**15%**) et du Burundi (**3%**). Ceci est une indication des accords commerciaux régionaux

positifs qui ont élargi les marchés d'exportation pour le pays. Les principales exportations d'Ouganda vers les États Membres du Corridor Nord comprennent les produits agricoles dont le café, le thé, le maïs, les graines de sorgho, le poisson, brisures de riz et lait. Les autres exportations comprennent les réexportations de pétrole, les métaux, l'électricité, les produits en plastique, le ciment, les barres en fer / acier.

Tableau 59: Part des exportations de l'Ouganda en USD

Formal Exportations	Burundi	RDC	Kenya	Rwanda	Soudan du Sud	Total
18-Jan	2.925.933	15.533.832	83.984.103	14.749.401	33.134.204	150.327.473
18-Fév	2.455.290	15.102.380	65.343.608	16.799.986	31.021,304	130.722.568
18-Mar	3.619.903	17.488.795	55.031.997	15.812.230	31.521.362	123.474.287
18-Avr	2.814.592	18.178.525	25.655.176	15.203.710	27.278.173	89.130.176
18-Mai	3.082.240	19.282.611	66.723.149	19.490.963	32.393.422	140.972.385
18-Juin	2.932.015	17.073.036	59.987.996	17.708.410	30.720.478	128.421.935
18-Juil	2.791.084	17.253.936	48.410.982	19.578.625	27.309.441	115.344.068
18-Août	4.547.923	17.262.504	51.530.674	20.835.425	23.559.782	117.736.308
18-Sep	4.010.983	17.594.905	46.042.076	19.494.558	21.370.913	108.513.435
18-Oct	4.258.488	16.562.558	34.706.986	19.366.587	26.548.075	101.442.694
18-Nov	3.398.425	17.074.530	27.178.505	15.670.295	29.654.762	92.976.517
18-Déc	3.830.671	15.901.377	15.557.100	16.902.237	41.240.052	93.431.437
2018 Exportations	40.667.547	204.308.989	580.152.352	211.612.427	355.751.968	1.392.493.283
19-Jan	4.074.347	19.193.961	17.796.835	17.996.397	34.151.541	93.213.081
19-Fév	2.819.291	17.375.479	19.357.535	14.511.564	36.695.095	90.758.964
19-Mar	4.047.911	19.945.341	26.440.805	2.643.323	40.690.868	93.768.248
Total	51.609.096	260.823.770	643.747.527	246.763.711	467.289.472	1.670.233.576

Source : Bureau des Statistiques de l'Ouganda, Jan 2018 – Mars 2019

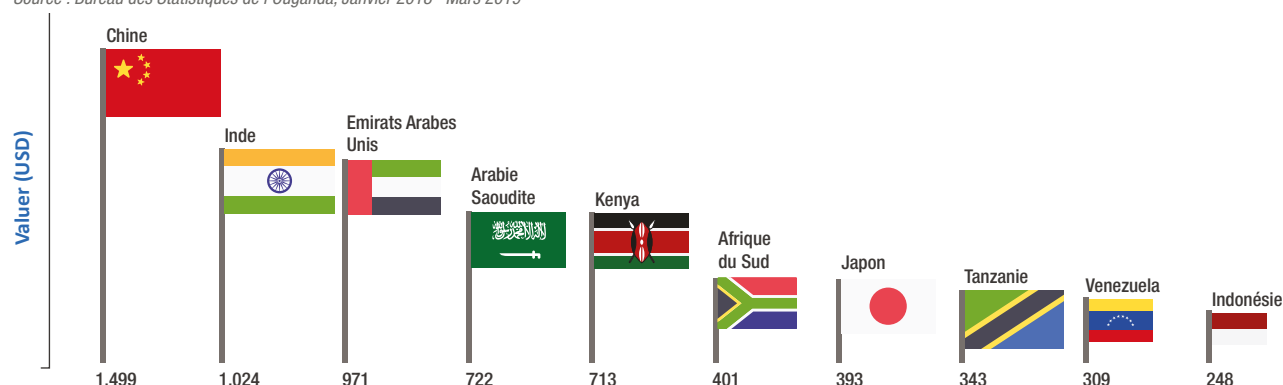
8.6.4 Commerce de l'Ouganda avec le monde (dix principaux pays)

Les principaux pays partenaires commerciaux avec l'Ouganda dans le monde sont présenté dans la figure 53. Elle couvre la période allant de **Janvier 2018** à **Mars 2019**. D'un point de vue continental, la majorité des importations

ougandaises proviennent d'Asie (**50%**), principalement de la Chine, de l'Inde, des Émirats Arabes Unis et de l'Arabie Saoudite, comme l'indique la Figure 48. Il est également évident que, pendant la période considérée, le Kenya a également contribué de manière significative aux importations en Ouganda. Les importations de l'Ouganda en provenance du Kenya s'élevèrent à **713 millions USD**.

Figure 53: Principaux marchés des importations d'Ouganda en provenance du monde en US\$

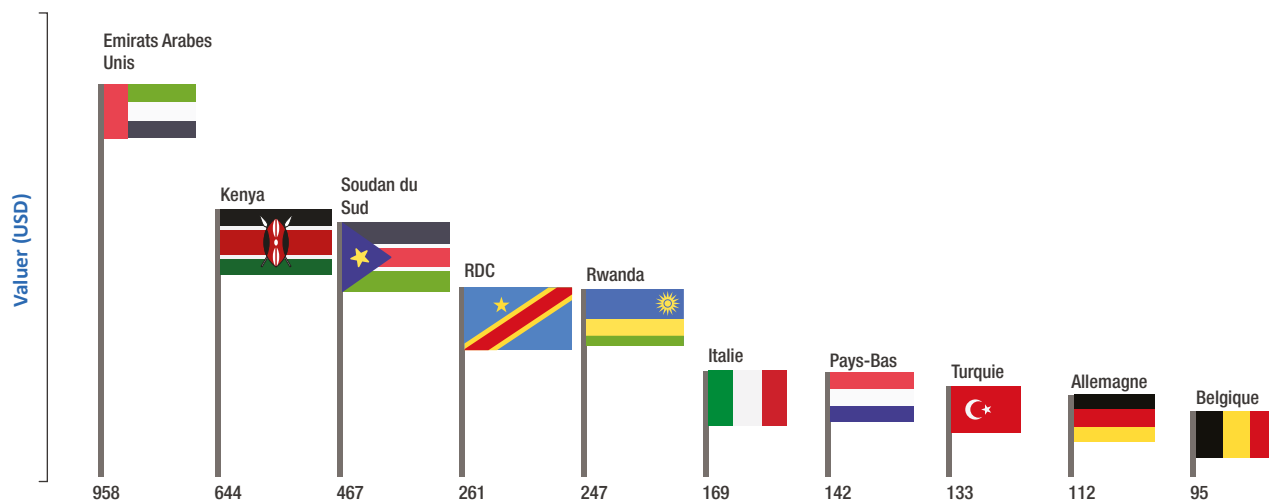
Source : Bureau des Statistiques de l'Ouganda, Janvier 2018– Mars 2019



La Figure qui suit indique les dix principales destinations des exportations Ougandaises. On peut constater que les États Membres du Corridor Nord contribuent largement au marché Ougandais d'exportations, comme le montre la Figure 54. Les dix principales destinations des exportations

du pays représentent **77%** de la valeur globale de toutes ses expéditions pour la période allant de **Janvier 2018 à Mars 2019**. Les Emirats Arabes Unis constituent le plus grand marché pour les exportations de l'Ouganda.

Figure 50: Principaux marchés des exportations de l'Ouganda dans le monde en US\$



Source: Bureau des Statistiques de l'Ouganda, Janvier 2018 – Mars 2019

8.7 Commerce Transfrontalier Informel

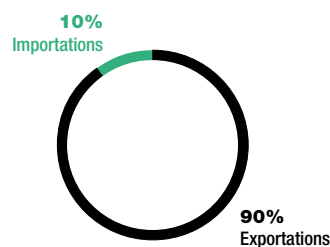
Le commerce transfrontalier informel joue un rôle clé dans la résolution des problèmes vitaux de moyens de subsistance tels que la sécurité du revenu et la réduction de la pauvreté. Le commerce transfrontalier informel est répandu dans les États membres du Corridor Nord. Ce commerce est principalement dominé par les femmes et les jeunes. Les femmes contribuent de manière significative au processus de transformation socio-économique et à une croissance durable. Il est également remarquable que le commerce informel transfrontalier implique des dépenses en capital considérables. Le manque de financements disponibles entrave l'expansion des activités du commerce transfrontière informel. Par conséquent, il est nécessaire d'explorer d'autres méthodes d'intensification des finances qui répondent aux exigences uniques du commerce transfrontalier informel.

Les marchés lucratifs offerts par les États membres dans le pays limitrophe encouragent et incitent les gens à se lancer dans le commerce. Les postes frontalières à arrêt uniques (PFAU) jouent un rôle clé dans le commerce transfrontière informel, car ils combinent les activités de deux pays sur un même site pour éliminer les obstacles inutiles qui pourraient entraver les échanges. Les PFAU sont importants pour la

construction d'économies résilientes, en particulier parce que la plupart des produits sont des produits fabriqués localement. Les marchandises transfrontalières informelles dans la région sont principalement des produits agricoles, notamment des produits primaires d'exploitation agricole et animale. L'intégration de la technologie pour ajouter de la valeur ainsi que la réduction des coûts de transport transfrontalier peuvent contribuer à améliorer les volumes échangés et, partant, à stimuler le développement de la région.

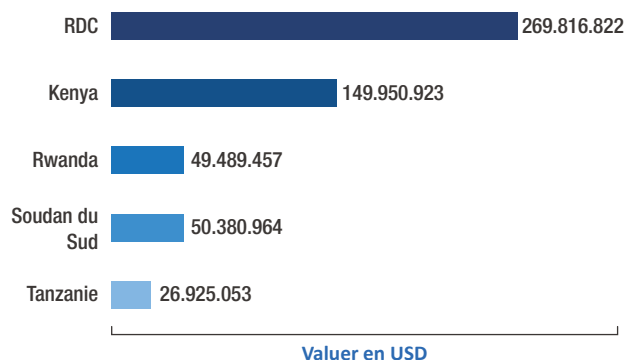
8.7.1 Ouganda

Les statistiques du commerce transfrontalier informel révèlent que l'Ouganda est un exportateur net, les exportations représentant **90%** du commerce informel total. Les produits d'exportation transfrontaliers informels comprennent les animaux et les produits agricoles, les vêtements, l'alcool / spiritueux, le sel, les pièces de motos, les matières textiles, les pièces de bicyclettes, l'huile de cuisson, le ciment, les parfums, les engrais, entres autres.



La figure 55 illustre le commerce informel (exportations) de l'Ouganda avec la région du Corridor Nord. En 2018, près de la moitié des exportations informelles transfrontalières en provenance de l'Ouganda étaient destinées à la RDC, et se sont élevées à **269,8 millions USD**. Les principaux produits étaient les vêtements, le poisson et les céréales. Le Kenya a absorbé **27%** des exportations de l'Ouganda, les principaux produits étant les céréales, les œufs, les vêtements et les chaussures.

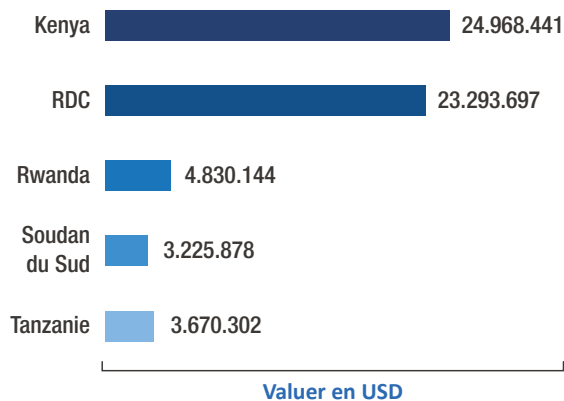
Figure 51: Commerce transfrontalier informel – exportations de l'Ouganda en US\$ en 2018



Source : Bureau des Statistiques de l'Ouganda, 2018

Le Kenya est resté la principale source d'importations informelles transfrontalières pour l'Ouganda, représentant **42%**. La RDC suit de près avec **39%**, comme le montre la figure 56. L'Ouganda importe des produits agricoles semi-transformés en provenance du Kenya. D'autre part, le pays importe de la RDC de l'huile de palme, du tabac, des fèves de cacao et du bois d'œuvre.

Figure 52: Commerce transfrontalier informel – importations de l'Ouganda en US\$ en 2018



Source : Bureau des Statistiques de l'Ouganda, 2018

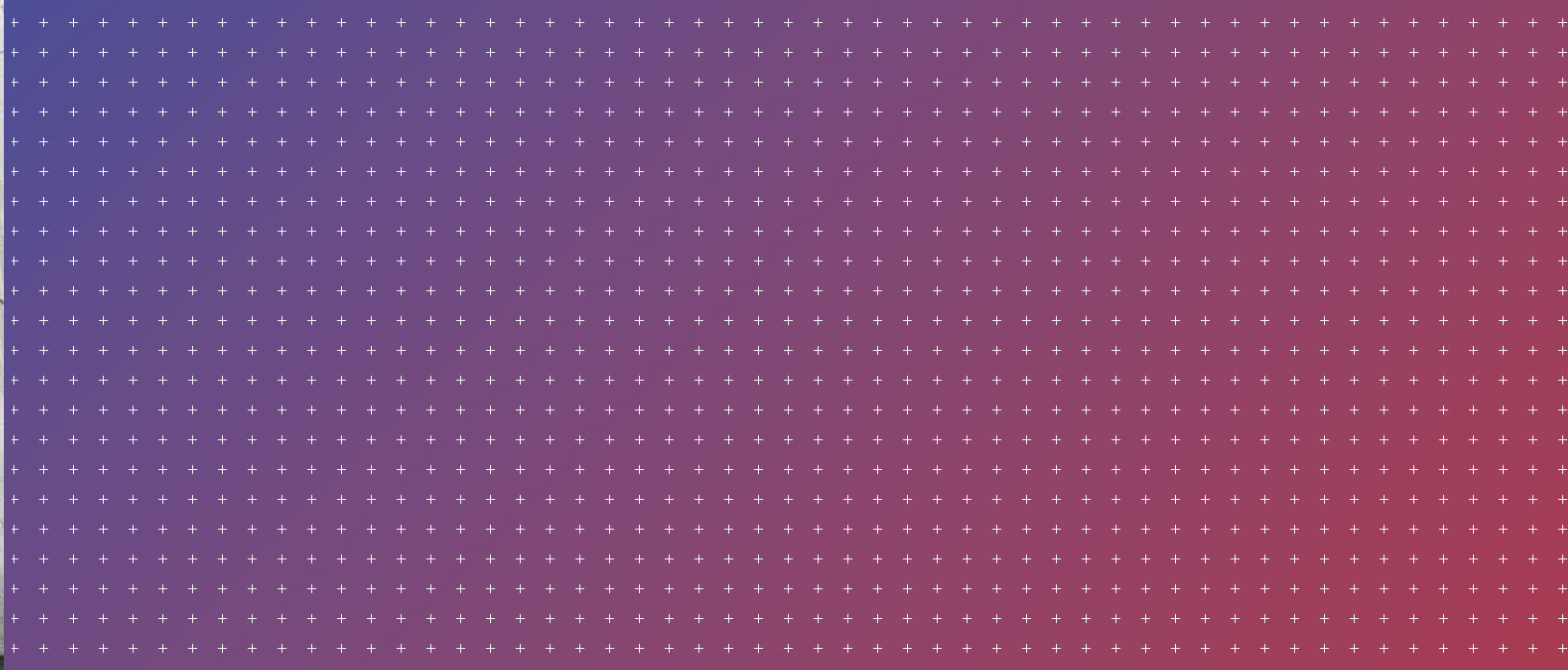
8.7.2 Rwanda

Le tableau 60 présente le commerce informel transfrontalier pour le Rwanda **d'octobre 2018 à mars 2019**. L'Ouganda reste la principale source d'importations (représentant plus de la moitié) pour le Rwanda avec **52%**. La RDC est restée la principale destination des exportations de biens produits au Rwanda pendant la période considérée, représentant **86%**.

Tableau 60: Commerce informel transfrontalier du Rwanda pour les importations et exportations en USD pour la période d'Octobre 2018 à Mars 2019

Type de Marché: Importations				
Month	Burundi	RDC	Tanzanie	Ouganda
Oct-18	476.993	126.447	255.220	824.356
Nov-18	299.272	101.485	131.250	671.624
Dec-18	308.816	122.670	64.386	836.064
Jan-19	305.014	196.535	76.624	697.077
Feb-19	374.932	151.884	80.091	776.672
Mar-19	419.390	192.277	78.772	314.895
Total Global	2.184.418	891.298	686.343	4.120.688
Type de Marché: Exportations				
Month	Burundi	RDC	Tanzanie	Ouganda
Oct-18	199.536	11.376.835	1.714	1.218.242
Nov-18	164.203	7.243.324	782	855.488
Dec-18	272.877	7.962.992	928	707.704
Jan-19	393.143	6.755.940	95	1.139.554
Feb-19	400.291	8.779.777	2.684	1.513.158
Mar-19	5	9.198.695	2.371	1.309.226
Total Global	1.430.055	51.317.563	8.573	6.743.372





Neuvième Chapitre

Sécurité routière

Cette section donne un aperçu de l'ampleur du problème des accidents de la route le long du Corridor Nord.



Certains accidents peuvent être évités, mais il convient de prendre au sérieux la discipline et l'attention portée aux problèmes de bon sens tels que la vitesse, l'utilisation de la ceinture de sécurité, la conduite en état d'ébriété, le non-respect du code de la route, l'utilisation du téléphone portable, la négligence et la fatigue le long des trajets. Le rapport met en évidence les tendances de l'incidence et de la gravité des accidents de la route et montre les principaux facteurs contribuant aux accidents de la route. Des détails sont également fournis sur les catégories d'usagers de la route, la nature des accidents en termes de temps, d'âge et de sexe des usagers de la route, la plupart qui sont à risque d'être tués ou blessés sur les routes.

Pour réduire les accidents, l'ACTTCN a lancé un projet de plusieurs millions intitulé **Stations d'Arrêt et de Repos (RSS)**, visant à lutter contre la fatigue des conducteurs le long du Corridor Nord. Environ **67 RSS ont été proposées** pour être développés, avec le financement du Partenariat Public-Privé. Les RSS serviront de points de repos pour les chauffeurs de camions au **Kenya, en Ouganda, au Rwanda**, au Burundi, au **Soudan du Sud** et en République Démocratique du Congo. Les RSS proposent de fournir quatre classes de services : un espace de repos pour les chauffeurs et les passagers, tels que les hôtels, les restaurants et les installations de loisirs ; Services informatiques, services médicaux, de conseil et de formation.

L'augmentation du nombre de décès est au cœur d'une grande préoccupation pour les pays Africains qui s'étaient engagés à réduire de moitié le nombre **d'décès** d'ici **2020** à la suite de la Décennie des Nations Unies dédiée à la Sécurité Routière et du Plan d'Action pour la Sécurité Routière en Afrique pour **2011-2020**.

9.1 Sécurité routière au Burundi

Le tableau 61 montre la répartition des décès au Burundi selon le tronçon de route du Corridor Nord pour les périodes **2017** et **2018**. 201 accidents ont été signalés en 2018, soit une augmentation de **9%** par rapport à **2017**. En **2018**, la plupart des décès étaient survenus sur le tronçon **Bugarama - Bujumbura (43%)** suivi par le tronçon de Kanyaru Haut-Kayanza (**35%**) et le tronçon **Kayanza-Bugarama (21%)**. Les principales causes d'accident sont dues aux pentes raides ; absence de signalisation routière, excès de vitesse, défaillance des freins, glissements de terrain, en particulier sur l'itinéraire **Bugarama-Bujumbura** et la fatigue.

Tableau 61: Décès sur le Corridor Nord - Octobre 2018- Mars 2019

Tronçon de routes	2017			2018		
	Pas d'accidents	Décès	Blessés	Pas d'accident	Décès	Blessés
Kanyaru Haut- Kayanza	67	5	27	71	4	20
Kayanza- Bugarama	39	3	21	43	5	24
Bugarama- Bujumbura	78	6	35	87	8	47
Total	184	14	83	201	17	91

Source : Police de la Circulation et de la Sécurité Routière du Burundi, Mars 2019

La plupart des accidents se produisent pendant la journée et principalement des camions sont impliqués dans des accidents. Des informations qualitatives ont révélé que le Burundi avait élaboré une stratégie de sécurité routière, mais

que sa mise en œuvre était lente en raison des ressources insuffisantes. Le Gouvernement prévoyait de mettre en place des appareils régulateurs de vitesse de manière à réguler la vitesse et installer des panneaux de signalisation clairs.

9.2 Sécurité routière au Kenya

L'Autorité Nationale du Transport et de la Sécurité Routière (NTSA) a mis en place un code de la route qui réduira au grand minimum les pertes de vies en cas d'accident de la route. Le tableau 62 montre la répartition des décès sur le Corridor Nord pour la période d'Octobre 2018 à Mars 2019. **318 décès** ont été recensés au cours de la période considérée. La majorité des cas ont été signalés sur le tronçon **Gilgil-Mau Summit** avec **74 cas**, suivi du tronçon Rironi-Gilgil avec 61 cas. Ces données montrent les tronçons sujets à la mortalité et qui requièrent des interventions ciblées pour enrayer le nombre et la gravité des accidents.

Les informations qualitatives révèlent que la plupart des décès ont été attribués à des accidents causés par des véhicules privés (**30%**), suivis des véhicules utilitaires (**26%**) et des véhicules du service public (**21%**). Les informations fournies par NTSA montrent qu'il existe plusieurs facteurs responsables des accidents de la route.

Tableau 62: Décès sur le Corridor Nord- Octobre 2018- Mars 2019

Itinéraire	Tronçon	Nombre de Décès
Mombasa-Malaba	Mombasa- Miritini	6
	Miritini-Maji ya Chumvi	5
	Maji ya Chumvi- Bachuma Gate	3
	Bachuma Gate-Voi	9
	Voi-Mtito Andei	7
	Mtito Andei-Sultan Hamud	9
	Sultan Hamud -Rironi	31
	Rironi- Gilgil	62
	Gilgil Mau Summit	74
	Mau Summit-Timboroa	17
Mau Summit- Busia	Timboroa-Eldoret	6
	Eldoret-Webuye	22
	Webuye-Malaba	6
Voi-Taveta	Mau Summit- Kisian	22
	Kisian- Kisumu	16
	Kisumu- Busia	17
Total des décès	318	

Source : Autorité Nationale du Transport et de la Sécurité Routière, Mars 2019

Les principales causes d'accidents, en particulier les décès, étaient essentiellement imputables à la perte de contrôle, au non-respect de la discipline sur les voies de circulation,

aux dépassements abusifs, à la vitesse excessive, aux erreurs de d'espacement et aux erreurs de jugement.

Le tableau 63 présente la répartition des décès par sexe le long de l'itinéraire du Corridor Nord au Kenya. D'après l'analyse, le nombre de décès était élevé chez les hommes (83,96%), tandis que celui des femmes était de 16,04%. La NTSA a également indiqué que la plupart des accidents se produisaient entre 17 heures et 20 heures en raison de la mauvaise visibilité et des heures de pointe, en particulier dans les villes situées le long du Corridor. Ceci suggère que les infrastructures routières et la signalisation doivent être améliorées pour renforcer la sécurité routière des personnes qui conduisent après le crépuscule. La plupart des accidents ont été signalés les vendredi, samedi et dimanche.

Tableau 63: Répartition des décès par sexe le long du Corridor Nord

Region	Mâle	Femme	Total
Nakuru	57	13	70
Nairobi	34	1	35
Machakos	27	5	32
Makueni	23	8	31
Kiambu	21	4	25
Kericho	18	3	21
Kisumu	16	4	20
Bungoma	11	2	13
Taita Taveta	10	0	10
Kakamega	9	3	12
Kilifi	8	4	12
Baringo	7	0	7
Siaya	6	1	7
Mombasa	5	1	6
Busia	4	0	4
Nyandarua	4	1	5
Uasin Gishu	4	1	5
Kitui	3	0	3
Total	267	51	318

Source : Autorité Nationale du Transport et de la Sécurité Routière, Mars 2019

9.3 Sécurité routière au Rwanda

Le tableau 64 montre la répartition des décès au Rwanda sur base du tronçon routier du Corridor Nord, d'Octobre 2018 à Mars 2019. Les principales causes d'accidents sont imputables à la vitesse excessive, aux mauvaises manœuvres et à la conduite imprudente. La plupart des décès sont survenus sur le tronçon Kigali-Musanze-Rubavu (20%), suivi par le tronçon Kigali-Huye-Akanyaru (19%) et le tronçon Ruhwa - Bugarama - Rusizi - Buhinga -Karongi-Rubavu (16%). Le rapport propose une application stricte de la loi contre la vitesse excessive, la conduite en état d'ébriété et le non-respect du code de la route afin d'améliorer la sécurité routière au Rwanda.

Tableau 64: Nombre d'accidents répartis par tronçon routier (Octobre à Mars 2019)

Troncon	Mortel	Grave	Nombre d'accidents
Kigali - Muhanga - Huye - Akanyaru (NR1)	28	52	80
Kigali - Base - Musanze - Mukamira - Rubavu (NR2)	43	42	85
Kigali - Rukomo - Gatuna (NR3)	21	10	31
Kigali - Kayonza (NR4)	21	29	50
Kicukiro - Nemba (NR5)	15	12	27
Huye - Kitabi - Buhinga (NR10)	2	2	4
Ruhwa - Bugarama - Rusizi - Buhinga - Karongi - Rubengera - Rutsiro - Rubavu (NR11)	27	42	69
Muhanga - Rubengera (NR15)	8	8	16
Muhanga - Ngorerero - Mukamira (NR16)	13	20	33
Musanze - Cyanika (NR17)	7	1	8
Kayonza - Gabiro - Kagitumba (NR24)	9	9	18

Source : Ministère des infrastructures/ Police Nationale du Rwanda

9.4 Sécurité routière Ouganda

Le Ministère des Travaux et du Transport procède à la mise en place un Système de Données sur le Trafic Routier qui permettra de saisir les données relatives aux accidents et à la sécurité routière. Les statistiques présentées dans le tableau 65 montrent que 13.244 accidents ont été signalés en 2017, dont 3.051 ont été mortels, 6.530 étaient graves et 3.363 étaient mineurs. Le nombre d'accidents mortels a augmenté de 2,4% par rapport à 2016, tandis que les accidents graves et mineurs ont diminué de manière significative respectivement de 8,7% et de 15,6%. Les piétons constituaient la majeure partie de la catégorie des personnes tuées, avec une proportion de (40%) de

Tableau 65: Nature des accidents de la route en Ouganda

Nature d'accidents	2016	2017	Variation (%)
Fatal	2.981	3.051	2,4
Serious	7.153	6.350	(8,7)
Minor	4.340	3.663	(15,6)
Total	14.340	13.244	(8,6)

Source : Ministère des Travaux et du Transport, 2016/2017

toutes les victimes, suivis par les passagers (27%) et les motocyclistes (23%).

Les décès suite aux accidents de la route étaient les plus élevés en **Août** et les plus faibles en **Février**. **3.500** personnes ont perdu la vie et **10.420** autres grièvement blessées suite aux accidents de la route en **2017**. **40%** des personnes décédées étaient des personnes âgées entre **25 et 44 ans** - le groupe d'âge le plus productif de la société (Rapport de Sécurité Routière de 2017 en Ouganda).

Le Tableau 66 met en évidence la situation des accidents dans les différentes régions policières en Ouganda. Les accidents étaient les moins fréquents dans les régions de Karamoja (Mont Moroto et Kidepo), les plus fréquents dans la Région Métropolitaine de Kampala (Sud de Kampala, Est et Nord). Parmi les 13.244 accidents survenus en **2017**, la plupart ont eu lieu entre **16h 00** et **21h 00**,

Tableau 66: Répartition des accidents en Ouganda en 2017

Région	Mortels	Graves	Minor	Total
Est Métropolitain de Kampala	213	765	408	1.386
Sud Métropolitain de Kampala	192	1.172	1.197	2.561
Nord Métropolitain de Kampala	221	790	433	1.444
Wamalwa	140	150	68	358
Katonga	93	136	66	295
Sezibwa	114	159	73	346
Savannah	91	196	99	386
Great Masaka	195	222	83	500
Rwizi	219	222	108	549
Kigezi	91	124	98	313
Great Bushenyi	60	114	39	213
Kiira	70	98	55	223
Busoga East	142	168	58	368
Busoga North	64	97	17	178
Elgon	80	130	67	277
Bukedi	97	227	110	434
Sipi	20	25	4	49
Aswa	103	282	76	461
North Kyoga	151	251	81	483
Ruwenzori West	156	214	93	463
Ruwenzori West	31	16	9	56
Albertline	233	283	117	633
West Nile	113	187	121	421
North Westnile	25	77	46	148
East Kyoga	101	309	88	498
Mt. Mloroto	16	57	33	106
Kidepo	20	59	16	95
Total	3.051	6.530	3.663	13.244

Source: Ministère des Travaux et du Transport, 2017

en raison de la circulation intense à ces heure-là, et de la mauvaise visibilité, tandis que la plus basse probabilité de survenance se situait entre **24h00** (minuit) et **5h00** du matin du fait d'une activité réduite à ce moment. La conduite imprudente est restée le principal facteur pour tous les accidents en **2017**, représentant ainsi **42%** de tous les accidents, selon le Tableau 67.

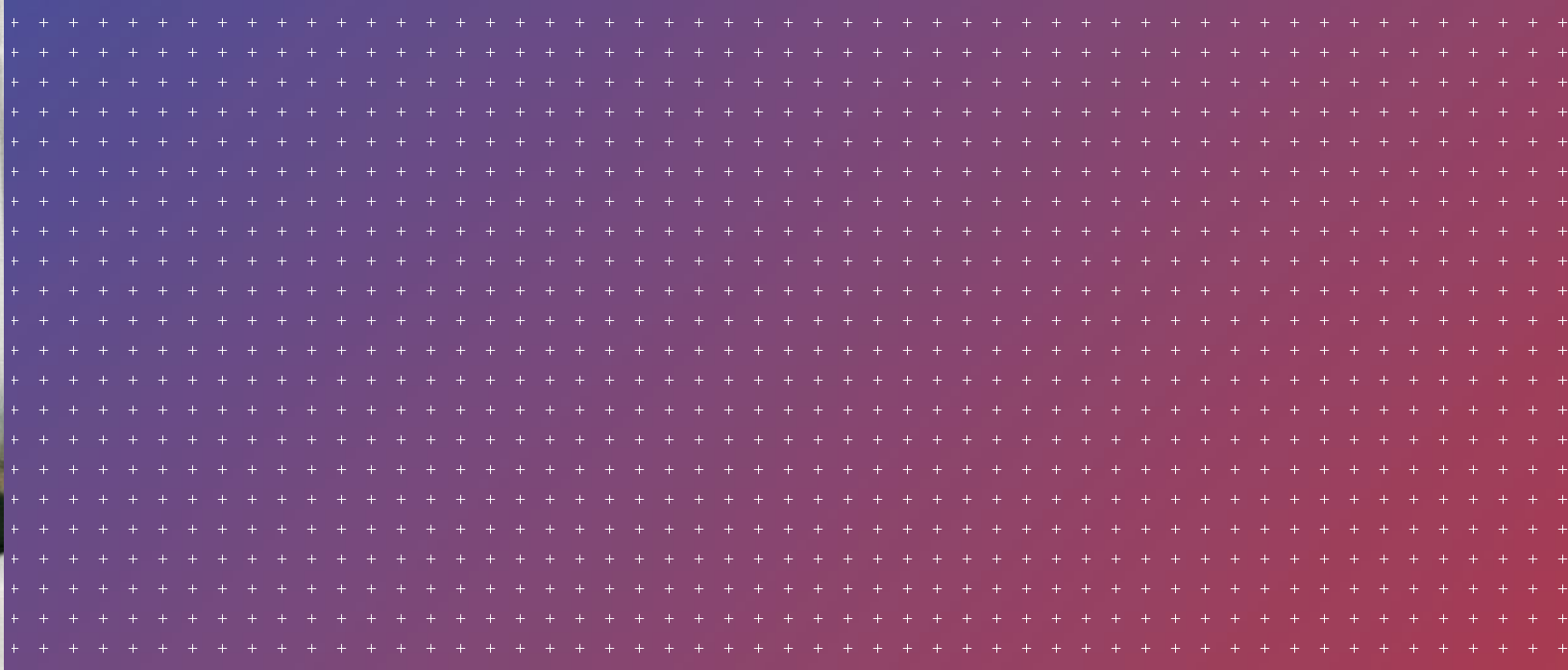
Tableau 67: Causes d'accidents en Ouganda en 2017

Causes d'accidents	Pourcentage
Conduite imprudente	42%
Conduite dangereuse	34%
Piéton insouciant	5%
Cause inconnue	4%
DMC	3%
Excès de vitesse	3%
Les passagers tombent du véhicule	3%
Sous l'influence de l'alcool	2%
Chargement dangereux	1%
Surcharge	1%
Ebloui par les lumières	1%
Obstacle sur une voie carrossable	1%

Source: Ministère des Travaux et du Transport, 2017



TGA 27.400



Dixième Chapitre

Enquête routière

L'enquête routière est un outil qualitatif permettant de suivre le fonctionnement et l'efficacité du Corridor Nord via la collecte des données auprès des transporteurs et des chauffeurs de camions.



10.1 Résultats de l'enquête routière sur téléphone mobile

L'enquête routière est un outil qualitatif permettant de suivre le fonctionnement et l'efficacité du Corridor Nord via la collecte des données auprès des transporteurs et des chauffeurs de camions. Les données sont collectées à l'aide d'une application Android sur téléphone mobile pour une réponse et un relais facile en temps réel des données de l'enquête. La méthodologie de collecte des données implique de travailler avec les chauffeurs de camions des entreprises de transport ; qui utilisent leurs téléphones intelligents (Smart Phones) avec une application "Survey123 Mobile App" configurée avec le questionnaire d'enquête sur le transport routier aux fins de la collecte des données. Par l'intermédiaire des superviseurs sur terrain, les données collectées à l'aide des applications sur téléphones mobiles sont directement transmises au Secrétariat du Corridor Nord. Les questions d'enquête vont de l'emplacement des arrêts, les raisons d'arrêts aux dépenses occasionnées.

Comme indiqué dans la présente section, différents indicateurs, notamment le temps pris aux ponts bascules, les retards aux frontières et divers noeuds de transit, sont enregistrés.

10.2 Echantillonnage

Un total de **243 voyages** a été enregistré parmi un groupe de **42 conducteurs** empruntant l'itinéraire du Corridor Nord, du **17 Janvier** au **31 Mai 2019**. Au cours de l'exercice d'enquête, le taux de réponse a varié de manière significative pour plusieurs raisons. Dans certaines destinations, un taux élevé de réponse a été enregistré par rapport à d'autres et l'une des raisons de cette variation est le volume limité les cargaisons dans les destinations respectives. L'Ouganda avait les trajets les plus importants pour les cargaisons en transit par rapport à toutes les autres destinations des Etats Membres du Corridor Nord.

Tableau 68: Voyages par destination

Destination	Fréquence	Pourcentage
Ouganda	114	47%
Mombasa-Kenya	89	37%
Kenya	21	9%
Rwanda	9	4%
RDC	4	2%
Soudan du Sud	4	2%
Tanzanie	2	1%
Total	243	100%

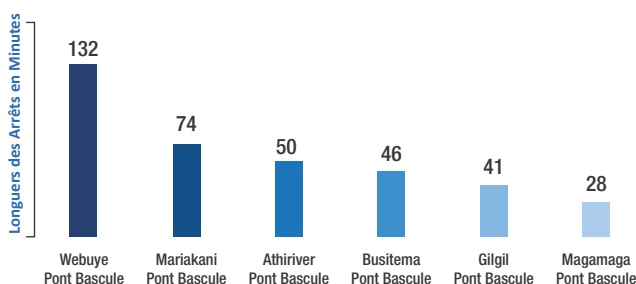
Source : Enquête routière, 2019

10.3 Temps de traversé au pont-bascule et la frontière

L'indicateur est mesuré par rapport à la durée d'arrêt aux ponts bascules.

Mariakani est le premier pont-bascule le long du Corridor Nord pour tous les camions transportant des marchandises importées via le Port de Mombasa (à l'exception de ceux empruntant le contournement de Dongo Kundu qui passe par le pont bascule de Dongo Kundu). Le pont bascule est entièrement automatisé et installé avec un pesage HSWM. Une fois qu'un camion est pesé, il reçoit un feu vert indiquant que le camion est conforme aux normes du poids autorisé, ce qui permet au camion de poursuivre le/son voyage. Par contre, si le poids du camion n'est pas conforme, un feu rouge s'allume immédiatement, puis le camion est détourné vers le pont bascule statique pour une nouvelle pesée. Un pont-bascule statique mesure la charge à l'essieu de chaque essieu du camion pour voir s'il est conforme à la charge à l'essieu autorisée. Le temps moyen des arrêts de ces camions détournés était de **74 minutes**, les ponts bascules de Magamaga et Busitema en Ouganda ont enregistré un temps moyen respectivement de **28** et **46 minutes**. Le pont bascule de Webuye a enregistré le temps de passage le plus élevé (**132 heures**), comme le montre la Figure 57.

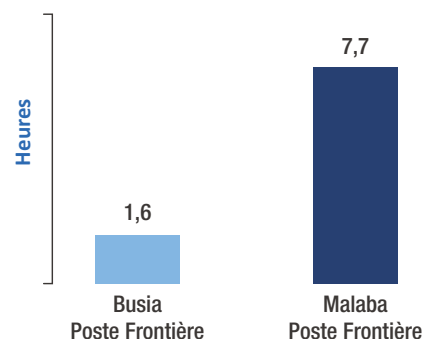
Figure 53: Moyenne crossing stop duration at various weighbridge in minutes



Source : Enquête routière, Mai 2019

Le temps de passage de la frontière de Malaba était supérieur à **7,7 heures** au cours de la période de l'enquête. Les avantages du Territoire Douanier Unique et des PFAU ne sont pas encore pleinement ressentis aux frontières. Il est nécessaire d'améliorer la connectivité des systèmes et de disposer de suffisamment de zones de parking à la frontière pour réduire la congestion. De même, il est très nécessaire d'achever la construction du pont reliant le Kenya et l'Ouganda, à la frontière de Malaba.

Figure 54: Moyenne crossing time Malaba and Busia Border in hours



Source : Enquête routière, 2019

10.4 Nombre d'arrêts et les raisons d'arrêts

Le tableau ci-dessous montre les raisons d'arrêts des camions au cours de la période considérée. Selon le tableau 65, la plupart des arrêts sont dus au repos / repas, avec **31%** ; suivi d'arrêts pour contrôles de police / sécurité qui représentent environ **14%**, puis des ponts bascules et des raisons personnelles chacune à hauteur de **11%**. Curieusement, les arrêts sont dus au repos / repas ont été observées à Mtito Andei, Busowa, Kikopey, Maungu, Longonot, Cheptiret, Salga, Bukembe, Kimaeti, Masimba, Jua Kali, Mbiko, Jonction Machakos, Salama, Kwa DC et Malili et certains de ces lieux d'arrêts n'ont pas d'installations. Globalement, la plupart des arrêts ont lieu à

Tableau 69: 'Synthèse des arrêts et les durées

Activité	Nombre d'arrêts	%	Temps moyen	Temps Médian
Repos /Repas	718	31%	4,7	1,4
Contrôles de sécurité par la police / autres	320	14%	0,3	0,1
Ponts bascules	261	11%	0,8	0,3
Autres raisons personnelles	247	11%	3,1	0,5
Autres	193	8%	6,6	3,9
Contrôle douanier	165	7%	4,6	0,4
Procédures au poste frontière	157	7%	8,2	3,3
Repos /Repas	129	6%	2,1	0,3
Etat des routes	64	3%	3,2	0,8
Pannes des véhicules	52	2%	4,8	2,1
Points de contrôle des sociétés de transport	27	1%	5,6	1,1
Insécurité	2	0%	11,7	11,7

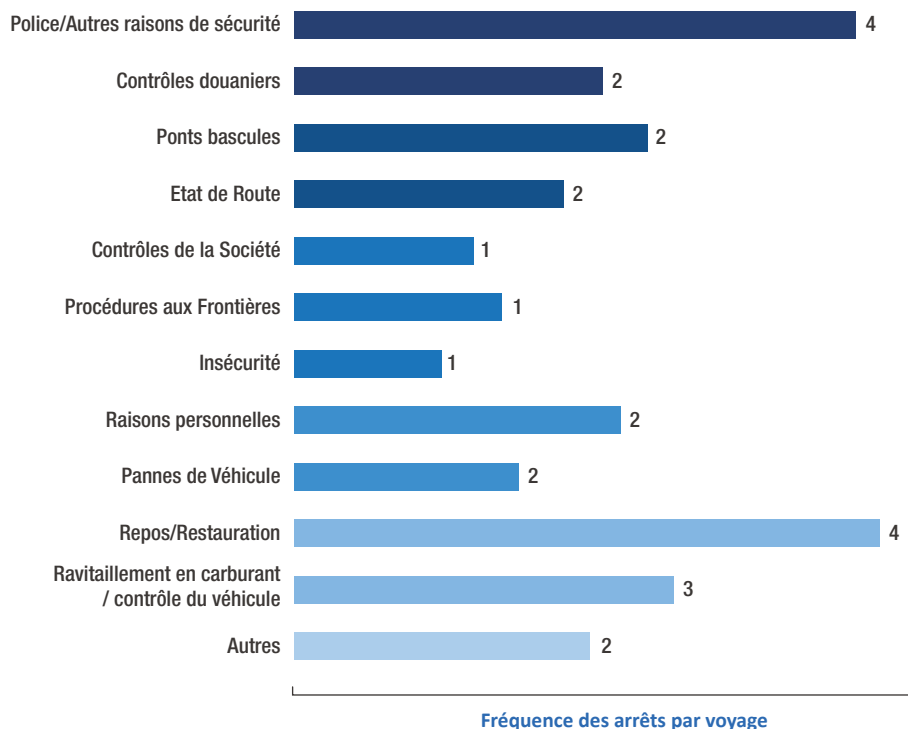
Source : Enquête routière, Mai 2019

Malaba, Salga, Mtito Andei, Maungu, Busitema, Makindu, Mlolongu, Magamaga, Mariakani, Gilgil, Longonot, Nakuru, Kikopey et Busowa. Les autres raisons invoquées au cours des enquêtes sont les suivantes : ravitaillement

en carburant, déchargement, congestion, stationnement, lavage du véhicule, retour du chargement, de la cargaison, accident, achats personnels, rupture du convoi, livraison des biens personnels à la maison, embouteillage, chargement, le change de la monnaie, (Mpesa), contrôle policier, la pression et les crampes, le changement de conteneur, les embouteillages et le transfert du mazout au

réservoir principal. L'accélération de la mise en œuvre des RSS réduirait considérablement la fréquence des arrêts inutiles en plus d'autres avantages qu'elles offriraient dont la santé. La fréquence des arrêts par trajet est illustrée à la figure 59 ci-dessous. Les chauffeurs sont susceptibles de s'arrêter 4 fois au point de contrôle de la police ou pour d'autres procédures dans différents centres situés le long du Corridor.

Figure 55: Moyenne number of stops per stop reason per trip



Source : Enquête routière, Mai 2019

10.5 Proportion d'arrêts qui occasionnent des frais/dépenses

Les Repos /Repas prennent une plus grande proportion d'arrêts occasionnant des dépenses pour payer les repas et l'hébergement. Ils sont suivis par les procédures aux postes frontières. La plupart des frais encourus à la frontière sont notamment des frais de stationnement et des frais d'usagers de la route. Les paiements des frais enregistrés sont en moyenne de **1 US\$** pour les frais de police / amende, **45 US\$** pour les droits de douane, **101 US\$** pour les frais du pont bascule et **9US\$** pour les frais à la frontière. Les autres dépenses enregistrées par les chauffeurs étaient les frais de dédouanement, les pots-de-vin / «Hamsini kawaida», la sécurité des camions, les achats et le lavage des camions.

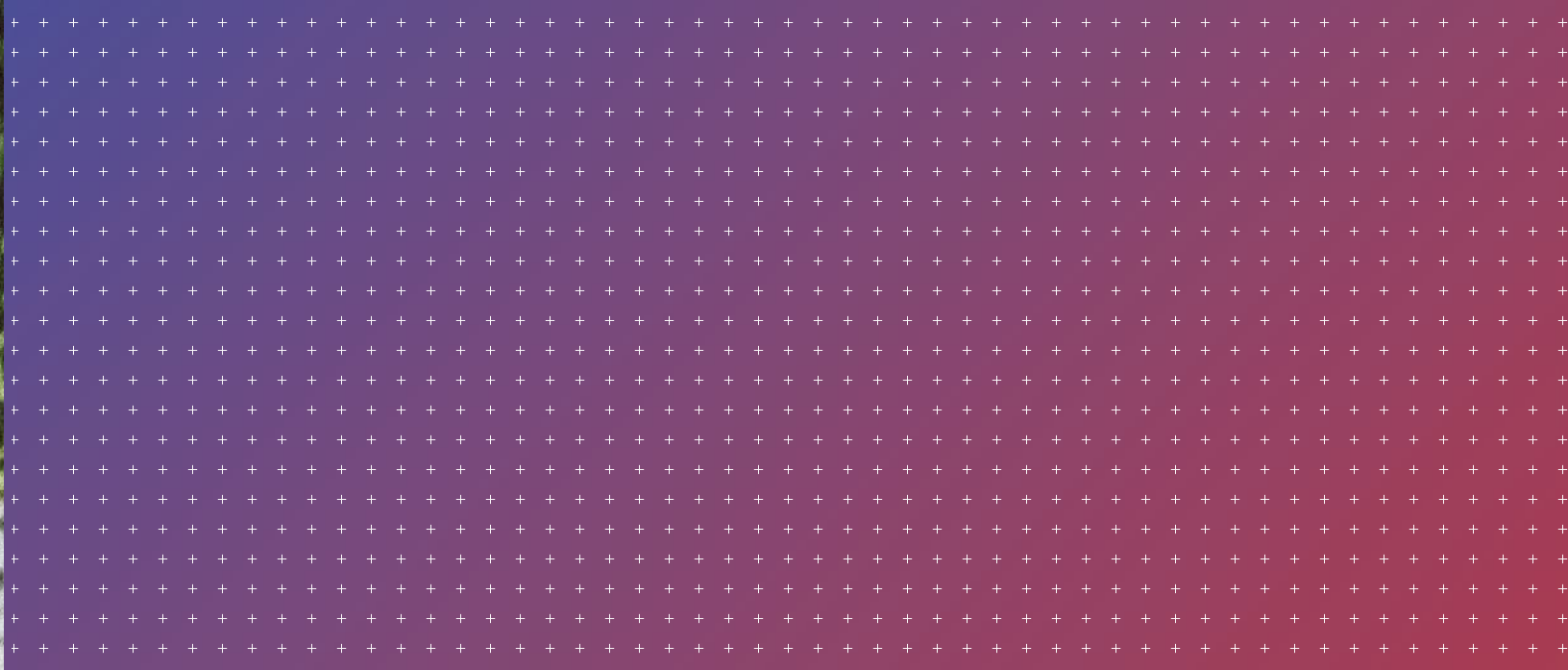
Tableau 70: Proportion des raisons d'arrêts occasionnant des dépenses

Raison d'arrêt	Nombre d'arrêts	Arrets Avec Paiement	Proportion
Repos /Repas	718	321	45%
Procédures au Poste Frontière	157	69	44%
Pannes des véhicules	52	14	27%
Contrôle de sécurité par la Police/autre	320	55	17%
Contrôles douaniers	165	27	16%
Raisons personnelles	249	24	10%
Points de contrôles des sociétés	27	1	4%
Ponts bascules	261	5	2%
État des routes	64	1	2%
Repos/Repas	129	2	2%
Insécurité	2	0	0%
Autres	193	21	11%

Source : Enquête routière, Mai 2019







Dixième Chapitre

Recommandations

11.1 Temps élevé de traversée des Postes Frontières à Arrêt Unique (PFAU)

Les retards à Malaba ont annulé les gains réalisés par les initiatives de PFAU et de TDU. Il est nécessaire d'améliorer la connectivité des systèmes et de disposer de suffisamment de terrains de parking à la frontière pour réduire la congestion. De même, il est également nécessaire de procéder à un audit des frontières par rapport à tout autre goulot d'étranglement affectant le flux du trafic et, le cas échéant, de revoir les procédures opérationnelles communes et supprimer la duplication des procédures.

11.2 Congestion à la frontière de Malaba

Les agences concernées (KeNHA et Ministère des Routes de l'Ouganda) devraient accélérer la mise en œuvre des initiatives, notamment: l'achèvement de la connexion routière du côté de l'Ouganda, le doublement de la chaussée du tronçon routier à la frontière et élargissement de la zone de stationnement pour camions afin d'améliorer l'infrastructure à la frontière.

11.3 Commerce intra régional

Les échanges commerciaux des pays de la région se font plus avec le monde extérieur qu'entre eux. La mise en œuvre des instruments de facilitation du commerce varie selon les pays et ainsi, affecte la fluidité du commerce transfrontalier. Par conséquent, il est nécessaire que tous les États Membres du Corridor Nord mettent en œuvre pleinement les instruments de facilitation des échanges déjà existants.

Les données sur le commerce intra régional ne couvrent pas tous les États Membres du Corridor Nord. Les États Membres devraient fournir des données sur le commerce informel.

11.4 Conformité aux limites de la charge à l'essieu et le contrôle de la surcharge du véhicule

Tous les États membres du Corridor Nord sont invités à accélérer l'installation de ponts bascules de pesage routier dynamique à grande vitesse ou virtuels afin de réduire les

retards au niveau des ponts bascules. Des programmes de sensibilisation visant à améliorer la conformité aux limites de la charge des véhicules dans tous les États Membres revêtent également une importance capitale.

Il est nécessaire d'harmoniser les frais et les pénalités pour non-conformité sur les ponts bascules le long des itinéraires du Corridor Nord.

11.5 Maintenance des infrastructures routière

Le transport routier détient la grande part du marché du transport de surface. Cependant, il est nécessaire d'améliorer l'infrastructure routière au Soudan du Sud. Les autorités et les agences de développement actives dans ces pays sont invitées à effectuer des travaux de maintenance et à créer un fonds dédié à la maintenance des routes du Corridor.

11.6 Transport et opérations ferroviaires



Le transport par SGR présente l'avantage d'être un transporteur de vrac à faible coût, relativement efficace, émettant moins de gaz et offrant un meilleur bilan de sécurité par rapport aux autres modes de transport. Il est nécessaire de continuer à améliorer les opérations à l'ICD afin d'évacuer plus rapidement les cargaisons transportées par la voie ferroviaire. Les États Membres sont également encouragés à accorder la priorité au développement des infrastructures de transport ferroviaire le long du Corridor.

Avec le développement des lignes de chemin de fer SGR, il est recommandé aux États Membres de se doter de ports secs pour accélérer le processus de dédouanement des marchandises.

11.7 Barrières non tarifaires au commerce

Il a été signalé qu'il existe de nombreux barrages routiers de police le long des itinéraires du Corridor Nord, ce qui retarde considérablement le mouvement des marchandises. Il est nécessaire de mener des campagnes de sensibilisation de tous les acteurs et Parties prenantes sur la facilitation du commerce et sur la nécessité d'accorder un traitement spécial aux camions de transport en transit une fois qu'ils ont été dédouanés.

Il y a besoin d'impliquer les agents de police dans les ateliers de validation et dans toute autre activité du Corridor Nord. Cela leur permettra de se familiariser avec le besoin d'assurer la facilitation du commerce le long du corridor. En outre, il est nécessaire de sensibiliser les agents de la police de la circulation le long du Corridor Nord au Kenya afin d'être au fait avec la facilitation du commerce et de faciliter les camions de transit plutôt que de les arrêter.

Il est nécessaire que le Corridor Nord établisse un centre unique d'inspection pour centraliser les processus d'inspection

11.8 ICD de Nairobi

Il a été signalé qu'il y avait beaucoup de congestion à l'ICD de Nairobi et que le temps de rotation des camions était élevé. Actuellement, il existe une porte pour les exportations et les conteneurs vides. Il a été recommandé que KPA crée des portes supplémentaires pour réduire la congestion à l'ICD.

Il y a un problème de stationnement des camions dans les grandes villes et il est donc nécessaire que les autorités compétentes envisagent de créer davantage de parc de stationnement pour les camions et de réduire les frais de stationnement. Le cas de Nairobi, par exemple, est que les frais de stationnement s'élèvent à 3000 shillings kenyans.

11.9 Sécurité routière

Les Etats Membres sont encouragés à promouvoir l'utilisation du mode de transport ferroviaire afin de réduire le nombre de victimes du carnage de la route, alors que davantage de trafic se déplace vers le chemin de fer.

Il est nécessaire de procéder à une analyse complète des données sur les statistiques des accidents de la route. Cela devrait inclure la qualité des infrastructures et le type de véhicules impliqués dans les accidents.

11.10 Performance Logistique et Coûts du Transport

Les faibles performances logistiques dans les Etats Membres entraînent des coûts élevés en raison d'une combinaison de coûts de transport et des chaînes d'approvisionnement non fiables. Il existe d'énormes disparités entre les pays en raison de nombreux facteurs, notamment les retards, les coûts cachés, etc. Les frais d'usager des routes n'ont pas non plus été harmonisés dans la région. Il est primordial que les entités gouvernementales compétentes améliorent leurs processus de gestion des frontières et renforcent leurs capacités en matière de services logistiques. Des efforts considérables doivent être déployés pour réduire les retards, la duplication des efforts et les coûts de transport.

11.11 Dissémination des rapports

Il a été recommandé que les rapports soient disséminés aux Parties prenantes concernées, y compris les Ministères de tutelle.



**Autorité de Coordination de
Transit et de Transport du
Corridor Nord**



Secrétariat permanent

Autorité de Coordination de Transit de Transport du Corridor Nord
House 1196, Link Road, Nyali

Adresse Postale:

P O Box 34068, Post - Code 80118 Mombasa,
Kenya

Téléphone:

254-41-4470734/729923574

Telefax:

254-41-4470735

Email:

ttcanc.org

Site Web:

www.ttcanc.org

