

# RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD



NORTHERN CORRIDOR TRANSIT & TRANSPORT COORDINATION AUTHORITY

AUTORITE DE COORDINATION DE TRANSIT ET DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD

13<sup>ÈME</sup> Edition

Augmenter L'efficacité Du  
Transport Du Corridor Nord

**Avril 2018 - Septembre 2018**





# AUTORITE DE COORDINATION DE TRANSIT ET DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD

## Partenaires



## Partenaires au Developpement



# Table Des Matières

<b>LISTE DES TABLEAUX</b>	I
<b>LISTE DES FIGURES</b>	III
<b>ABREVIATIONS</b>	IV
<b>REMERCIEMENTS</b>	VI
<b>RESUME ANALYTIQUE</b>	VII
<b>PREMIER CHAPITRE: INTRODUCTION</b>	1
1.1 Contexte	1
1.2 Etats membres du Corridor Nord	2
1.3 Indicateurs démographiques et socioéconomiques des États membres du Corridor Nord	2
1.4 Indice de performance logistique pour les États membres	3
1.5 Facilités des affaires par rapport au commerce transfrontalier	3
1.6 13ème Edition du Rapport de l’Observatoire de Transport	4
1.7 Méthodologie de la 13ème Edition du Rapport de l’Observatoire de Transport	4
<b>CHAPITRE DEUX: VOLUME ET CAPACITÉ</b>	5
2.1 Volume de cargaisons au Port de Mombasa	6
2.2 Volume de transit par le Port de Mombasa par pays de destination	7
2.3 Taux de conteneurisation au Port de Mombasa	7
2.3.1 Trafic de conteneurs (EVP) au Port de Mombasa	7
2.3.2 Trafic de conteneurs par destination de janvier à septembre 2018 et 2017	8
2.4 Volume de cargaisons par chemin de fer à écartement standard (SGR) et chemin de fer à écartement métrique	8
2.4.1 Patrimoines en équipement / locomotives et wagons du chemin de fer à écartement standard	8
2.4.2 Volume de cargaisons transportées par chemin de fer à écartement standard	9
2.4.3 Volume de cargaisons transportées du port de Mombasa par Chemin de fer à écartement métrique (MGR)	9
2.5 Capacité de transport par oléoduc	11
2.5.1 Volume de débits total (en m3) par destination	12
2.5.2 Total des volumes en (m3) par produit, par dépôt et par destination	12
<b>CHAPITRE TROIS : TARIFS ET COUTS DE TRANSPORT</b>	15
3.1 INTRODUCTION	15
3.2 Tarifs de transport routier au Kenya	16
3.3 Tarifs de transport routier au Burundi	16
3.4 Tarifs de transport routier en République Démocratique du Congo	17
3.5 Tarifs de transport routier au Rwanda	18
3.6 Tarifs de transport routier au Soudan du Sud	19
3.7 Tarifs de transport routier en Ouganda	20
<b>CHAPITRE QUATRE : EFFICACITE ET PRODUCTIVITE</b>	21
4.1 Temps de rotation des navires au port de Mombasa	22
4.2 Temps d’attente des navires avant accostage au port de Mombasa	22

4.3 Productivité des navires (mouvements bruts par heure)	23
4.4 Temps d'attente des cargaisons conteneurisées au port de Mombasa	23
4.5 Temps pris au Centre de Traitement des Documents (DPC) du Port de Mombasa	24
4.6 Temps pris au Guichet Unique de Mombasa	24
4.7 Temps pris après la mainlevée douanière au port de Mombasa	25
4.8 Temps de rotation des camions au Port de Mombasa	26
4.9 Qualité de l'infrastructure de transport le long du Corridor Nord	26
4.9.1 Etat des routes au Kenya	27
4.9.2 Etat des routes du Corridor Nord en Ouganda	29
4.9.3 Etat des routes du Corridor Nord au Rwanda	30
4.9.4 Etat des routes du Corridor Nord au Burundi	31
4.9.5 Etat des routes du Corridor Nord en RDC	32
4.9.6 Etat des routes du Corridor Nord au Soudan du Sud	33
4.10 Résumé des discussions sur la qualité des infrastructures routières le long du Corridor Nord	34
4.11 Trafic aux ponts bascules dans les États membres du Corridor Nord	35
4.12 Conformité au poids aux ponts bascules	37

## **CHAPITRE CINQ : TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS** 39

5.1 Temps de transit au Burundi	40
5.2 Temps de transit au Kenya	41
5.2.1 Temps de transit à partir du Port de Mombasa jusqu'à Elegu / Nimule la frontière avec Ouganda / Soudan du Sud	42
5.2.2 Temps de transit du Port de Mombasa à Kampala en Ouganda	42
5.2.3 Temps de transit du Port de Mombasa à la frontière de Katuna	42
5.3 Temps de transit au Rwanda	43
5.3.1 Temps de transit fourni par le Système Electronique de Suivi des Cargaisons	43
5.3.2 Temps de séjour des camions au sein de MAGERWA au Rwanda	45
5.4 Temps de transit en Ouganda	46
5.5 Discussions sommaire sur le temps de transit	48

## **CHAPITRE SIX: COMMERCE INTRA REGIONAL** 49

6.1 Commerce formel entre le Burundi et les autres États membres du Corridor Nord	50
6.2 Commerce formel entre la RDC et les autres États membres du Corridor Nord	52
6.3 Commerce formel entre le Kenya et les autres États membres du Corridor Nord	53
6.4 Commerce formel entre le Rwanda et les autres États membres du Corridor Nord	57
6.4.1 Importations formelles	57
6.4.2 Exportations formelles	57
6.4.3 Importations du commerce informel au Rwanda	58
6.5 Commerce formel entre le Soudan du Sud et les autres États membres du Corridor Nord	60
6.6 Le Commerce formel entre l'Ouganda et les autres États membres du Corridor Nord	60
6.7 Discussions sommaires sur le commerce intra régional	62

## **CHAPITRE SEPT: SECURITE ROUTIERE** 63

7.1 Sécurité routière au Kenya	64
7.2 Sécurité routière au Rwanda	66

## **CHAPITRE HUIT: OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS** 67

Annexe 1: Indicateurs du Tableau de Bord selon la nouvelle Charte du Port et Parties Prenantes	72
Annexe 2: Indicateurs de Performance du Corridor Nord	75

## Liste Des Tableaux

<b>Tableau 1</b>	Indicateurs démographiques et économiques	2
<b>Tableau 2</b>	Indice de Performance Logistique de 2018 pour les États membres du Corridor Nord	3
<b>Tableau 3</b>	Classement mondial des facilités des affaires sur 190 Pays	3
<b>Tableau 4</b>	Volume de cargaisons en tonnes métriques de janvier à septembre 2017 et 2018	6
<b>Tableau 5</b>	Volume par le Port de Mombasa par pays de destination (janvier à septembre 2018)	7
<b>Tableau 6</b>	Trafic de conteneurs de janvier à septembre 2018/17 exprimé en EVP	7
<b>Tableau 7</b>	Trafic de conteneurs par destination de janvier à septembre 2018 et 2017	8
<b>Tableau 8</b>	Actifs du chemin de fer à écartement standard en septembre 2018	9
<b>Tableau 9</b>	Volume des importations exprimé en tonnes en provenance du Port de Mombasa transportées par SGR	9
<b>Tableau 10</b>	Volume des exportations de Nairobi au Port de Mombasa par SGR (en tonnes)	9
<b>Tableau 11</b>	Volume de cargaisons transportées par Chemin de fer à écartement métrique d'avril 2018 à septembre 2018	10
<b>Tableau 12</b>	Volume du débit total en tonnes d'avril à septembre 2018	10
<b>Tableau 13</b>	Capacité disponible pour le nombre de wagons MGR par type (Nombre) en 2018	10
<b>Tableau 14</b>	Réseau d'oléoduc au Kenya	11
<b>Tableau 15</b>	Volumes de débits total (en m3) par dépôt et par destination	12
<b>Tableau 16</b>	Volume en m3 vers les destinations respectives (Avril 2018 à septembre 2018)	13
<b>Tableau 17</b>	Volume in M3 to respective destination (April to September 2017 and 2018)	13
<b>Tableau 18</b>	Total des volumes de carburant en m3 vers différentes destinations en provenance de dépôts de l'avril à septembre 2018	14
<b>Tableau 19</b>	Tarifs de transport moyens (USD) vers différentes destinations appliqués par les transporteurs kenyans	16
<b>Tableau 20</b>	Tarifs de transport en USD appliqués par les transporteurs burundais	17
<b>Tableau 21</b>	Tarifs de transport en USD appliqués par les transporteurs en RDC	18
<b>Tableau 22</b>	Tarifs de transport en USD appliqués par les transporteurs au Rwanda	19
<b>Tableau 23</b>	Tarifs de transport des camions citernes appliqués par les transporteurs du Rwanda	19
<b>Tableau 24</b>	Tarifs de transport en USD appliqués par les transporteurs au Soudan du Sud	19
<b>Tableau 25</b>	Tarifs de transport en USD appliqués par les transporteurs en Ouganda	20

<b>Tableau 26</b>	Productivité des navires au Port de Mombasa, d'avril à septembre 2018	23
<b>Tableau 27</b>	Indice internationale de rugosité (IRI)	27
<b>Tableau 28</b>	État des routes du Corridor Nord au Kenya à partir du port de Mombasa	28
<b>Tableau 29</b>	D'autres sections de routes non mentionnées dans l'Accord mais faisant partie du Corridor Nord reliant le Corridor Nord aux frontières de la Tanzanie et du Soudan du Sud	29
<b>Tableau 30</b>	Etat des routes au Rwanda	30
<b>Tableau 31</b>	Etat des tronçons routiers au Burundi	31
<b>Tableau 32</b>	Ponts le long des sections de route du Corridor Nord	31
<b>Tableau 33</b>	Sections de routes de transit en RDC	32
<b>Tableau 34</b>	Etat des routes en RDC	32
<b>Tableau 35</b>	Etat des sections de routes de transit au Soudan du Sud	33
<b>Tableau 36</b>	Etat des réseaux routiers du Corridor Nord (en Km) en Septembre 2018	34
<b>Tableau 37</b>	Temps de transit de Mombasa à Busia (heures)	41
<b>Tableau 38</b>	Temps de transit de Gikondo à Mombasa, d'Avril à Août 2018 (heures)	43
<b>Tableau 39</b>	Temps de transit de Gikondo à Rubavu, d'Avril à Septembre 2018, en heures	44
<b>Tableau 40</b>	Temps de transit de Kampala à Elegu en Heures	47
<b>Tableau 41</b>	Part des exportations et des importations du Burundi de Janvier à Juin 2018	50
<b>Tableau 42</b>	Sommaire des importations et exportations formelles entre les RDC et les autres États membres (en USD)	52
<b>Tableau 43</b>	Valeur des volumes totaux des échanges (USD) au Kenya d'Avril à Septembre 2018	53
<b>Tableau 44</b>	Part des importations et exportations à partir et à destination des Etats membres du Corridor Nord, en USD, d'Avril à Septembre 2018	55
<b>Tableau 45</b>	Part des Réexportations du Kenya vers les États membres du Corridor Nord en USD d'Avril à Septembre 2018	57
<b>Tableau 46</b>	Valeur des marchandises importées par le Rwanda en provenance des Etats membres du Corridor Nord (en USD) pour la période d'Avril à Septembre 2018	58
<b>Tableau 47</b>	Valeur des marchandises exportées par le Rwanda vers les États membres du Corridor Nord (en USD) pour la période d'Avril à Septembre 2018	58
<b>Tableau 48</b>	Valeur des marchandises importées et exportées par le Rwanda avec les États membres du Corridor Nord (en USD) pour la période d'Avril à Septembre 2018	59
<b>Tableau 49</b>	Sommaire des exportations et des importations formelles du Soudan du Sud, en USD	60
<b>Tableau 50</b>	Commerce formel intra-régional de l'Ouganda (en US\$)	61
<b>Tableau 51</b>	Importations formelles en Ouganda en provenance des pays ne faisant pas partie du Corridor Nord, Avril–Août2018 (en US \$)	61

<b>Tableau 52</b>	Proportion du commerce formel dans les membres du Corridor Nord (en USD), Avril - Septembre 2018	62
<b>Tableau 53</b>	Répartition des décès en fonction du type de véhicule	64
<b>Tableau 54</b>	Causes d'accidents au Kenya le long du Corridor Nord	65

## Liste Des Figures

<b>Figure 1</b>	Carte des Etats membres du Corridor Nord	XII
<b>Figure 2</b>	Nombre de visiteurs sur le portail de l'Observatoire de Transport	4
<b>Figure 3</b>	Temps de rotation des navires au port de Mombasa	22
<b>Figure 4</b>	Temps d'attente moyen des navires avant accostage au port de Mombasa	22
<b>Figure 5</b>	Temps moyen de séjours des marchandises conteneurisées au Port	23
<b>Figure 6</b>	Temps pris au Centre de Traitement des Documents d'avril à septembre 2017 et 2018	24
<b>Figure 7</b>	Temps moyen pris au Centre de guichet unique, de juillet à septembre 2015 ; 2016; 2017 et 2018	25
<b>Figure 8</b>	Temps moyen pris au guichet unique d'avril à septembre 2018	25
<b>Figure 9</b>	Temps pris après la mainlevée douanière au port de Mombasa	26
<b>Figure 10</b>	Temps moyen de rotation des camions au port de Mombasa , d'avril à septembre 2018, en heures	26
<b>Figure 11</b>	Etat des sections de routes en Ouganda en 2012 et 2017	30
<b>Figure 12</b>	Moyenne journalière du trafic pesé sur les ponts bascules au Kenya	35
<b>Figure 13</b>	Trafic mensuel moyen pesé sur les ponts bascules de l'Ouganda	36
<b>Figure 14</b>	Niveau de conformité au poids aux ponts bascules du Kenya	37
<b>Figure 15</b>	Niveau de conformité au poids aux ponts bascules en Ouganda	38
<b>Figure 16</b>	Niveau de conformité au pont-basculé de Mbarara en Ouganda	38
<b>Figure 17</b>	Temps de transit de Bujumbura et Kayanza à Kanyaru-Haut et à Gasenyi (en heures)	40
<b>Figure 18</b>	Temps de transit de Mombasa aux frontières de Malaba et Busia	41
<b>Figure 19</b>	Temps de transit à partir du Port de Mombasa jusqu'à la frontière Elegu, d'Avril à Septembre 2018	42
<b>Figure 20</b>	Temps de transit du Port de Mombasa à Kampala en heures d'Avril à Septembre 2018	42
<b>Figure 21</b>	Temps de transit du Port de Mombasa à la frontière Katuna, en heures, Avril - Septembre 2018	43
<b>Figure 22</b>	Temps de transit mensuel de Gikondo à Mombasa	44
<b>Figure 23</b>	Temps de transit de Gikondo à Rubavu pour la période d'Avril à Septembre 2018	44
<b>Figure 24</b>	Temps de transit jusqu'aux frontières clés au Rwanda	45
<b>Figure 25</b>	Temps de séjour des camions au MAGERWA au Rwanda	45
<b>Figure 26</b>	Mainlevée du TDU de RRA au Port de Mombasa	46
<b>Figure 27</b>	Temps de transit de Kampala aux diverses frontières de l'Ouganda (Heures du Temps Médiane)	46
<b>Figure 28</b>	Principaux marchés pour les exportations du Burundi dans le monde, de Janvier à Juin 2018	51
<b>Figure 29</b>	Principaux marchés pour les importations du Burundi dans le monde, de Janvier à Juin 2018	51
<b>Figure 30</b>	Proportion de la valeur des exportations d'Avril à Septembre 2018	54
<b>Figure 31</b>	Part du marché des exportations du Kenya dans le reste du monde (en milliards USD) d'Avril à Septembre 2018	55
<b>Figure 32</b>	Part du marché des importations kenyanes dans le monde en USD (milliards) d'Avril à Septembre 2018	56

<b>Figure 33</b>	Part du marché des réexportations du Kenya dans le monde en USD (milliards) d'Avril à Septembre 2018	57
<b>Figure 34</b>	Catégories de décès répartis par sexe (Janvier à Septembre 2018)	64
<b>Figure 35</b>	Répartition des décès en fonction du temps	64
<b>Figure 36</b>	Nombre d'accidents répartis par sections de routes (Avril à Septembre 2018)	66

## Abreviations

<b>ACPLRWA</b>	Association des Conducteurs des Camions de longue Distance du Rwanda
<b>ACTTCN</b>	Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord
<b>ASYCUDA</b>	SYDONIA (Système Douanier Automatisé)
<b>BI</b>	Burundi
<b>CCTTFA</b>	Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central
<b>CFS</b>	Stations pour cargaisons Conteneurisées
<b>DGDA</b>	Direction Générale des Douanes Et Accises
<b>RDC</b>	République Démocratique du Congo
<b>DWT</b>	Tonne Métrique
<b>ECTS</b>	Système Electronique de Suivi des Marchandises
<b>FEC</b>	Fédération des Entreprises du Congo
<b>GPS</b>	Système de Localisation Universel (Global Positioning System)
<b>HSWIM</b>	Pesage Dynamique Routier à Grande Vitesse
<b>IABT</b>	Association Internationale des Transporteurs du Burundi
<b>ICBT</b>	Commerce Transfrontalier Informel
<b>ICD</b>	Dépôt Intérieur pour Conteneurs
<b>TIC</b>	Technologies de l'Information et de la Communication
<b>IRI</b>	Indice de Rugosité Internationale
<b>KE</b>	Kenya
<b>KeNHA</b>	Office des Routes Nationales du Kenya
<b>KPA</b>	Office des Ports du Kenya
<b>KPC</b>	Compagnie de gestion de l'Oléoducs du Kenya
<b>KRA</b>	Office des Recettes du Kenya
<b>KTA</b>	Association des Transporteurs du Kenya
<b>LPI</b>	Indice de performance de la logistique
<b>KWATOS</b>	Système des Opérations Automatisées du Terminal de Kilindini
<b>MAGERWA</b>	Magasins Généraux du Rwanda
<b>NEPAD</b>	Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique
<b>CN</b>	Corridor Nord
<b>ATTCN</b>	Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord
<b>NICD</b>	Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Nairobi
<b>OBR</b>	Office Burundais des Recettes

<b>OCC</b>	Office Congolais de Contrôle
<b>ODR</b>	Office Des Routes
<b>OEA</b>	Opérateur Economique Agréé
<b>OGEFREM</b>	Office de Gestion Du Fret Multimodal
<b>PFAU</b>	Poste Frontière à Arrêt Unique
<b>PIB</b>	Produit Intérieur Brut
<b>RECTS</b>	Système Electronique Régional de Suivi des Marchandises
<b>RRA</b>	Office des Recettes du Rwanda
<b>RTDA</b>	Agence Rwandaise de Développement du Transport
<b>RVR</b>	Rift Valley Railways
<b>RW</b>	Rwanda
<b>SGR</b>	Chemin de Fer à Ecartement Standard
<b>SCT</b>	Single Custom Territory
<b>SSFEBFA</b>	Fédération des Employeurs et des Associations des Entreprises du Soudan du Sud
<b>TBL</b>	Connaissance direct
<b>TDU</b>	Territoire Douanier Unique
<b>TEU</b>	Unité Equivalente au Conteneur de Vingt Pieds
<b>TMEA</b>	Trade Mark East Africa
<b>TO</b>	Observatoire de Transport
<b>TOP</b>	Portail en ligne de l'Observatoire de Transport
<b>UFFA</b>	Association des Transitaires de l'Ouganda
<b>UG</b>	Ouganda
<b>UNRA</b>	Autorité des Routes Nationales de l'Ouganda
<b>URA</b>	Office des Recettes de l'Ouganda
<b>URC</b>	Compagnie de Gestion de Chemin de Fer de l'Ouganda
<b>WEO</b>	Perspectives de l'Economie Mondiale

## Avant Propos

L'itinéraire de transport multimodal du Corridor Nord relie les pays enclavés du Burundi, de la République Démocratique du Congo, du Rwanda, du Soudan du Sud et de l'Ouganda au Port maritime de Mombasa, au Kenya. L'efficacité du Corridor Nord est essentielle pour le renforcement de l'intégration régionale et la croissance économique de ces pays respectifs. Le suivi mené de manière continue nous permet donc d'identifier les principaux problèmes susceptibles d'entraver le transport le long du Corridor et de formuler des recommandations politiques fondées sur des données factuelles en faveur d'un Corridor de transport efficace. Parmi les outils dont nous nous servons pour assurer le suivi de la performance du Corridor Nord se trouve l'outil Observatoire de Transport, dont les résultats se dégagent dans la production des rapports semestriels de l'Observatoire de Transport.

Le Secrétariat de l'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) se réjouit de présenter la 13ème Edition du rapport semestriel de l'Observatoire de Transport. Cette édition décrit la performance cumulée des indicateurs du suivi mené par l'observatoire entre les mois d'avril et septembre 2018. Il met en évidence les résultats et les conclusions de l'analyse des données recueillies sur les indicateurs clés affectant la facilitation du commerce et du transport le long du Corridor Nord.

En règle générale, l'efficacité du Port de Mombasa et du Corridor Nord s'est améliorée. Le rapport se félicite de l'accroissement du volume de cargaisons au Port de Mombasa au fil des ans. A titre d'exemple, le volume de fret au Port de Mombasa pour la période comprise entre janvier et septembre 2018 a augmenté de 2,1% par rapport à la même période en 2017. Le transport de cargaisons par Chemin de Fer à écartement standard (SGR) s'est également amélioré de manière remarquable depuis son lancement, parmi les autres initiatives positives. Bien que ces améliorations se fassent ressentir dans la plupart des objectifs, comme le montre le rapport, plusieurs points préoccupants tout au long de la chaîne logistique du Corridor nuisent toujours à la performance globale de celui-ci. Il serait donc nécessaire d'exhorter toutes les Parties prenantes à mettre en œuvre divers plans d'action et réformes et de proposer des améliorations nécessaires visant la promotion de la performance du Corridor et l'impulsion des mécanismes de suivi pour une meilleure chaîne de valeur en matière de transport et de logistique.

Nous aimerions exprimer toute notre reconnaissance et féliciter toutes les Parties prenantes qui ont soumis les données et des informations ayant permis l'élaboration de cette 13ème Edition du Rapport de l'Observatoire de transport. De la même façon, que chaque Partie prenante ayant contribué à la production de ce rapport, elle devrait également se pencher de manière particulière sur la mise en œuvre des principales recommandations de ce rapport pour permettre à la région de jouir de l'homogénéité commerciale y trouve notre gratitude. Nous tenons également à réitérer notre gratitude à l'engagement du Secrétariat de l'ACTTCN à créer un environnement favorable à la facilitation du commerce et du transport. Enfin, nous lançons un appel pressant à tous les partenaires pour soutenir l'actualisation des programmes contenus dans l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord.

"Ce qui peut être évalué est réalisable".



Omae Nyarandi  
Secrétaire Exécutif

## Remerciements

L'ACTTCN est profondément reconnaissant au Conseil des Ministres des États membres du Corridor Nord pour son soutien continu à l'Observatoire de Transport. Nos sentiments de profonde gratitude s'adressent également au Comité Exécutif, aux divers comités Techniques spécialisés, au Forums de Parties Prenantes et aux experts impliqués dans la rédaction et la validation de cette 13ème Edition du rapport de performance semestriel. Ces précieux acteurs ont eu un impact positif sur la mise en œuvre de cette initiative clé du Corridor, de la collecte des données à la diffusion des résultats, en passant par la formulation de décisions et de politiques bien documentées.

Nous remercions tout particulièrement TradeMark East Africa (TMEA) pour sa contribution continue à travers un appui technique et financier au développement et à l'amélioration de l'Observatoire de Transport. Par ailleurs, le Secrétariat aimerait exprimer ses sincères remerciements à toutes les parties prenantes qui ont fait leur possible pour mettre à sa disposition les données les plus utiles, étant donné que le succès de l'élaboration du rapport dépend principalement des données, car sans ces données, cela n'aurait pas été possible.

Le Secrétariat du Corridor Nord remercie tous ceux qui ont procédé à la révision des rapports et les Parties prenantes qui ont participé à la validation et à l'adoption de ce rapport.

Nous aimerions tout particulièrement adresser nos remerciements au Secrétaire Exécutif, M. Omae Nyarandi, pour avoir mené à bien et soutenu le processus dans son ensemble. Nos sentiments de reconnaissance s'adressent également à l'ensemble de l'équipe technique de l'Observatoire de Transport, composée de M. Aloys Rusagara, M. Gideon Chikamai, Madame 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, Madame Clarisse Biraronderwa, M. Jean Ndayisaba et de M. Désiré Buconyori.

Pour terminer, nous remercions ceux qui, d'une manière ou d'une autre, soutiennent l'infrastructure et le commerce du Corridor Nord. Avec cet objectif commun, ce soutien contribuera dans une large mesure à propulser la région vers les hauteurs les plus élevées.

Secrétariat de l'ACTTCN

## Résumé Analytique

La 13ème Edition du rapport semestriel de l'Observatoire de Transport présente l'état des indicateurs permettant de mesurer les performances du Corridor Nord. Les États membres du Corridor Nord, nommément Burundi, la République Démocratique du Congo (RDC), le Kenya, le Rwanda, le Soudan du Sud et l'Ouganda. Ces pays ont tous ensemble une population d'environ 214,2 millions d'habitants et un Produit Intérieur Brut (PIB) moyen de 3,3%. Cela représente un énorme marché pour le commerce. De plus, la région s'étend sur une superficie de 3,8 millions de km<sup>2</sup>, ce qui nécessite des interventions complexes en matière de commerce et de logistique en vue de faciliter les échanges commerciaux.

Pour améliorer la logistique de commerce dans la région, les pays empruntant le Corridor Nord devront porter un accent particulier sur l'amélioration de la rapidité, de l'infrastructure, des expéditions internationales et de la qualité de la logistique. En outre, l'amélioration des échanges transfrontaliers passe par une gestion réfléchie des délais, des coûts et de la conformité des documents y afférent.

Le rapport contient les données collectées et les renseignements recueillis auprès des six États membres du Corridor Nord sur des indicateurs de performance clés en matière de facilitation du commerce et du transport. Il présente une analyse de l'état des performances du Port de Mombasa, du réseau routier, des voies ferrées et des oléoducs le long du Corridor Nord, sur la base des données disponibles. Les indicateurs sont classés en catégories, notamment : volume et capacité, coûts et tarifs, temps et retards, efficacité et productivité, commerce intra régional et sécurité routière.

### Volume et Capacité

#### Volume des marchandises

Le volume de marchandises au Port de Mombasa pour la période comprise entre les mois de janvier et septembre 2018 a augmenté pour atteindre 23.234.781 tonnes métriques, soit un accroissement de 2,1% par rapport aux 22.750.634 tonnes métriques enregistrés au cours de la même période en 2017. La croissance des volumes démontre une expansion du commerce dans tous les pays de transit, à l'exception du Rwanda qui a accusé une réduction de 8% en volume. Le volume du Burundi a été multiplié par cinq par rapport à 2017. L'Ouganda reste la première destination de transit représentant plus de 80% du trafic de transit à travers le Port de Mombasa. Une autre tendance notable est l'augmentation du volume d'équivalent de vingt pieds (EVP) manutentionnés comme cargaisons de transbordement, qui a connu un accroissement de 40,1%. Cette tendance indique l'importance croissante du Port de Mombasa en tant que plaque tournante du transit logistique dans la région.

#### Destination du trafic des conteneurs

Pour la période allant de janvier à septembre 2018, le Kenya reste la principale destination d'importations (293.740 EVP) et la principale origine d'exportations (74.149 EVP). Le volume total des conteneurs pour le Kenya représentait 67,5% des marchandises conteneurisées manutentionnées au Port de Mombasa, tandis que les marchandises en transit représentaient 32,4% des marchandises conteneurisées, soit 176.636 EVP, dont 148.132 EVP étaient des importations et 28.504 EVP des exportations. L'Ouganda représentait la plus grande part des cargaisons conteneurisées en transit, représentant 25,6% de l'ensemble du fret conteneurisé manutentionné au Port.

#### Transport de marchandises par chemin de fer

Depuis le lancement du transport de marchandises par chemin de fer à Ecartement standard (SGR) de Mombasa au Dépôt Intérieur de Conteneurs à Embakasi – Nairobi (ICDN), le volume de fret par voie ferrée augmente régulièrement. Pour la période comprise entre avril et septembre 2018, le volume du tonnage total via le SGR était d'environ 1.662.824 tonnes. De même, le nombre de trains quittant le Port de Mombasa à destination de Nairobi a également augmenté pour atteindre 192 trains en août 2018, transportant au total 20.254 EVP (291.941 tonnages en volume). En outre, le volume total en tonnes transporté par chemin de fer métrique est toujours important et s'élève à 213.129 tonnes nettes, ce qui représente 11% du total, contre 89% évacué par SGR pour la période comprise entre avril et septembre 2018.

#### Capacité de transport par oléoduc

La Compagnie de Gestion d'Oléoduc du Kenya se charge du transport des produits pétroliers à partir de Mombasa jusqu'à l'arrière-pays. Les principaux produits acheminés par oléoduc sont les suivants: le carburant diesel (AGO), le supercarburant sans plomb (MSP), le pétrole d'éclairage (IK), le carburant à usage divers (DPK) et les SLOP—qui sont des résidus de boues de pétrole provenant de raffineries, de fonds des terminaux de réservoirs, de pipelines et d'usines pétrochimiques. Du mois d'avril à septembre 2018, la Compagnie de Gestion d'oléoduc du Kenya a transporté un total de 1.517.605 m<sup>3</sup> de produits pétroliers à destination de différentes destinations. Le gazole pour automobile (diesel 2) représentait le volume

le plus élevé de tous les produits pétroliers transportés sur une période de 5 mois, avec 744.615 m<sup>3</sup> transportés par pipeline. Le supercarburant sans plomb, plus connu sous le nom de super essence, était le deuxième plus gros produit en volume avec 581.111 m<sup>3</sup>. Le Kenya et l'Ouganda sont les destinations les plus servies à la fois pour le carburant diesel et le supercarburant sans plomb

### Efficacité et Productivité

L'analyse de l'efficacité et de la productivité du Corridor Nord tient compte de divers facteurs qui influent sur la maximisation des résultats en investissant le moins de coûts et de temps possible. Certains indicateurs incluent : la durée d'accostage d'un navire au Port ; la qualité de la manutention des cargaisons ; le processus et les procédures d'évacuation de la cargaison comme également la qualité de l'infrastructure pour différents réseaux de transport intermodal. La productivité et l'efficacité des ports sont tout aussi importantes pour améliorer l'environnement logistique qui soutiendra les initiatives de facilitation du commerce et de compétitivité.

### Indicateurs du Port

Les données indiquent une amélioration du temps de rotation des navires, du temps d'attente des navires avant accostage et du temps de la productivité des navires (total de mouvements bruts par heure au Port de Mombasa). Cette amélioration des performances est attribuée à l'augmentation du nombre de terminaux de manutention de conteneurs au Port de Mombasa. En outre, les investissements en matière d'équipements à la fois à terre et en mer ont augmenté, ce qui inclut l'acquisition de remorqueurs et de bateaux-pilotes modernes qui ont dynamisé les opérations d'accostage. L'amélioration de la productivité a été occasionnée par l'amélioration des investissements et de l'utilisation d'équipements de chantier naval par l'Autorité des Ports du Kenya (KPA). Cela inclut l'augmentation du nombre de grues aux portiques des navires, de grues à portique sur pneus (RTG), de tracteurs aux terminaux, entre autres.

### Tarif et Coûts

Les tarifs et les coûts de transport sont les dépenses engagées par les transporteurs pour déplacer des marchandises d'un lieu à un autre. Ces dépenses comprennent les dépenses en carburant, les dépenses liées aux barrières non tarifaires, les coûts fixes tels que les redevances d'utilisation de la route par les opérateurs de transport de marchandises, les dépenses connexes aux coûts administratifs, entre autres. Ce coût pourrait être déterminé par des facteurs tels que: la distance, l'emplacement, l'état de l'infrastructure, les obstacles administratifs, l'énergie, pour ne citer que quelques-uns.

Le transport routier joue évidemment un rôle déterminant dans l'économie, car il transporte d'importants volumes de marchandises le long du Corridor Nord. Certains des facteurs identifiés comme étant à l'origine d'une augmentation des coûts comprennent les péages routiers, les multiples taxes frontalières et l'état des routes. Une comparaison est faite par rapport aux années précédentes à la même période. D'une manière générale, les coûts de transport de Mombasa à Nairobi jusqu'à Kampala ont sensiblement diminué, ce qui implique une amélioration sensible de l'environnement des affaires et une amélioration de l'état des routes, ce qui a une incidence positive sur les coûts.

### Etat des routes

L'itinéraire du Corridor Nord au Kenya est la voie la plus fréquentée reliant les pays enclavés au Port de Mombasa. Au Kenya, plus de 75% des tronçons routiers sont en bon état, ce qui laisse environ 14,8% en mauvais état. En règle générale, l'état des routes s'est considérablement amélioré par rapport aux années précédentes. A titre illustratif, l'étendue totale des routes en mauvais état sur l'ensemble du réseau routier du Corridor en 2014 était estimée à 64%, tandis qu'en septembre 2018, le taux des tronçons routiers en mauvais état avait été ramené à 40%. La plupart des routes en Ouganda se sont améliorées par rapport à 2012; la longueur du réseau routier en mauvais état était estimée à 17% en 2012, puis à 11% en 2017. Le Soudan du Sud contribue avec la plus grande longueur de 3.351 km de réseau routier en mauvais état.

### Commerce intra régional

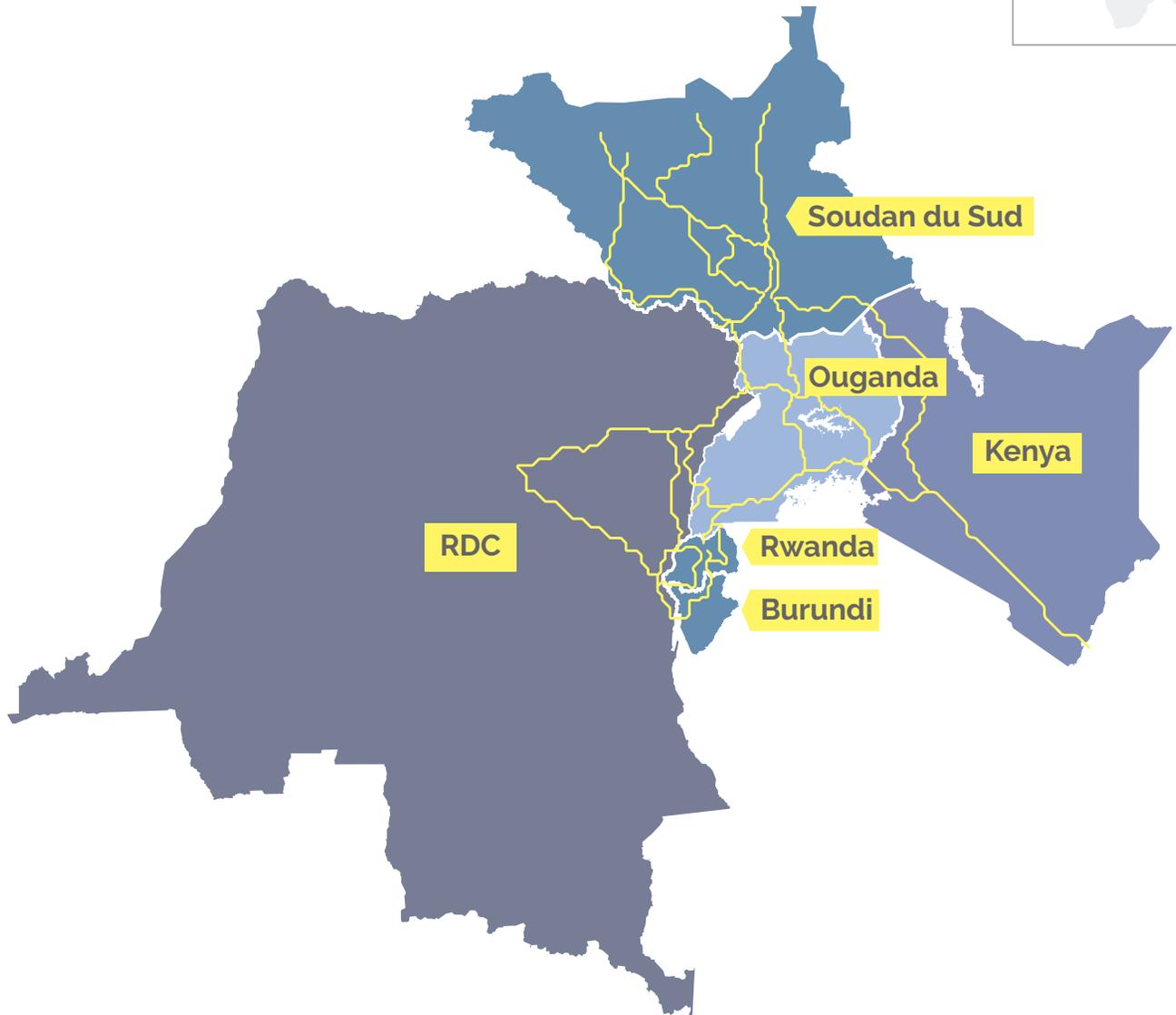
Le commerce est un élément essentiel de la croissance du pays. L'élimination ou la réduction des barrières non tarifaires contribuera grandement à faciliter le commerce entre les États membres du Corridor Nord. Les pays ont adopté des initiatives visant à stimuler le commerce intra régional. Par exemple, le fait d'appartenir à la zone de libre-échange continentale africaine (ACFTA) offre aux États membres du Corridor Nord une opportunité d'accéder à un marché plus vaste et dynamique.

Les économies des États membres du Corridor Nord sont dominées par l'agriculture et dépendent de produits manufacturés dont les besoins sont actuellement répondus 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 États membres du Corridor Nord sont alimentés par les importations de produits manufacturés.

Cela peut être attribué à une capacité limitée d'apporter de la valeur ajoutée. Les indicateurs du commerce démontrent que les États membres du Corridor Nord importent en grande partie de la Chine, de l'Inde, des Émirats arabes unis et de

l'Arabie saoudite, tandis que les États-Unis d'Amérique et le Pakistan offrent un marché pour leurs exportations. Il s'est fait également remarqué que les États membres du Corridor Nord exportent des produits similaires.

■ Réseau Routier du Corridor Nord





# 1.0 Introduction

## 1.1 Contexte

L'Observatoire de Transport du Corridor Nord (NCTO) est un outil en ligne de suivi de la performance qui évalue et mesure la performance de divers indicateurs de performance clés le long du Corridor Nord. Le rapport de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord cherche à apprécier la performance périodique en matière de commerce et de transport. L'observatoire est géré par le Secrétariat de l'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN).

L'Observatoire de Transport du Corridor Nord fait le suivi de 36 indicateurs de performance regroupés en 7 catégories : volume et capacité, taux et tarifs, temps et retards, efficacité et productivité, commerce intra régional, sécurité routière et le transport écologique des marchandises.

## 1.2 Etats membres du Corridor Nord

Les États membres du Corridor Nord sont le Burundi, la République Démocratique du Congo, le Kenya, le Rwanda, le Soudan du Sud et l'Ouganda. Le Corridor Nord établit un lien commercial vital pour les pays enclavés de la région.

## 1.3 Indicateurs démographiques et socioéconomiques des États membres du Corridor Nord

Les États membres du Corridor Nord comptaient une population totale estimée à 214,2 millions d'habitants en 2017, pour une superficie totale de 3,8 millions de km<sup>2</sup>.

Cette immense population, qui croît en moyenne à 2,9%, constitue un vaste marché caractérisé par une dynamique commerciale et logistique complexe, compte tenu de l'étendue du territoire desservi par le réseau de transport du Corridor Nord. En outre, le Produit Intérieur Brut (PIB)

des États membres s'élevait à 127,7 milliards USD en 2017, avec un taux moyen de croissance de 3,3%. Tous les pays membres ont enregistré une croissance positive de leur PIB, à l'exception du Soudan du Sud.

Cette croissance positive du PIB annonce une augmentation de l'activité économique et des revenus dans la région. Le tableau 1 présente certains indicateurs dans les Etats membres.



**Tableau 1: Indicateurs démographiques et économiques**

Banque Mondiale, base de données des perspectives économiques mondiales, 2018

Pays	Croissance du PIB (%)	PIB 2017 US\$ (en milliards)	Population (en millions)	Superficie en millions de KM <sup>2</sup>	Taux de croissance démographique (%)
Burundi	0,1	3,478	10,12	27.834	3,2
RDC	3,8	37,24	89,25	2.345.000	3,2
Kenya	6	74,94	49,7	582.644	2,5
Rwanda	7,2	9,137	12,5	26.338	2,4
Soudan du Sud	-3,2	2,904	13,81	619.745	2,8
Ouganda	5,9	25,89	38,82	241.037	3,3
<b>Moyenne (3,3)</b>		<b>Total (127,7)</b>	<b>Total (214,2)</b>	<b>Total (3.842.598)</b>	<b>2,9</b>

## 1.4 Indice de performance logistique pour les États membres

L'Indice de performance logistique (IPL) évalue les pays sur l'efficacité avec laquelle ils transportent les marchandises entre les pays et à l'intérieur de ceux-ci. L'indice de performance logistique classe les pays selon six dimensions commerciales, entre autres notamment les performances douanières, la qualité des infrastructures et les opportunités de chargement.

En 2018, l'Indice de Performance Logistique du Rwanda avait le meilleur résultat parmi les États membres et se classait au 57ème rang mondial avec une note de 2,97. Le tableau 2 présente les résultats et le classement de l'Indice de performance logistique des États membres. La performance pour le Rwanda suivi du Kenya en deuxième position, est soutenue par l'amélioration des opportunités, de l'infrastructure, des expéditions internationales et de la qualité de la logistique. Ce sont là quelques-uns des paramètres dont devront se servir les pays empruntant le Corridor Nord pour se pencher de manière particulière sur l'amélioration de la logistique commerciale dans la région.

## 1.5 Facilités des affaires par rapport au commerce transfrontalier

Les résultats obtenus en rapport avec la facilité des affaires reflètent l'amélioration des paramètres ayant une incidence sur les performances des affaires. L'un des paramètres essentiels de la logistique des affaires multilatérales est le commerce transfrontalier.

Le tableau 3 présente les performances des États membres du Corridor Nord en matière de facilité des affaires et le résultat obtenu par le commerce transfrontalier. Les notes vont de 0 (pire) à 100 (meilleur).

D'après le tableau 3, le Rwanda, le Kenya et l'Ouganda ont obtenu des résultats supérieurs à la moyenne, eu égard à l'amélioration du commerce transfrontaliers. Améliorer le commerce transfrontalier suppose une gestion réfléchie des délais, des coûts et de la conformité de la documentation aux frontières.

**Tableau 2: Indice de Performance Logistique de 2018 pour les États membres du Corridor Nord**

Source: Banque Mondiale, 2018.

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.

2018	Note Générale de l'IPL	Classement mondial de l'IPL sur 160	Dimensions commerciales de l'IPL					
			Douanes	Infrastructure	Expéditions Internationale	Qualité de logistique et compétence	Suivi et localisation	Rapidité
Pays	Note	Classement	Note	Note	Note	Note	Note	Note
Rwanda	2,97	57	2,67	2,76	3,39	2,85	2,75	3,35
Kenya	2,81	68	2,65	2,55	2,62	2,81	3,07	3,18
Ouganda	2,58	102	2,61	2,19	2,76	2,50	2,41	2,90
RDC	2,43	120	2,37	2,12	2,37	2,49	2,51	2,69
Burundi	2,06	158	1,69	1,95	2,21	2,33	2,01	2,17

**Tableau 3: Classement mondial des facilités des affaires sur 190 Pays**

Source: Banque Mondiale, 2018

Economie	Résultat des facilités des affaires		Classement mondial sur 190	Résultat du commerce transfrontalier	
	DB 2018	DB 2019		DB 2018	DB 2019
Rwanda	73,73	77,88	<b>29</b>	72,44	74,98
Kenya	65,06	70,31	<b>61</b>	67,63	68,06
Uganda	56,41	57,06	<b>127</b>	61,71	66,73
Burundi	46,68	47,41	<b>168</b>	47,34	47,34
RDC	36,18	36,85	<b>184</b>	1,26	3,45
South Sudan	33,30	35,34	<b>185</b>	26,19	26,19
Tanzania	53,29	53,63	<b>144</b>	20,21	20,21

## 1.6 13ème Edition du Rapport de l'Observatoire de Transport

Ce rapport présente l'état et le rapport d'avancement des indicateurs permettant de mesurer la performance du Corridor Nord. Le rapport contient des données recueillies auprès des six États membres du Corridor Nord.

Les indicateurs sont classés en catégories, notamment : volume et capacité, tarif et coûts, temps et retards, efficacité et productivité, commerce intra régional et la sécurité routière.

## 1.7 Méthodologie du 13ème Edition du Rapport de l'Observatoire de Transport

La performance du Corridor est mesurée à l'aide d'une gamme d'indicateurs dont les données sont obtenues à partir de sources multiples en utilisant différents outils.

Les principales sources de données pour le rapport de l'Observatoire de Transport sont les suivantes:



Les données sont ensuite organisées et analysées pour élaborer le rapport de l'Observatoire de Transports. L'analyse implique des techniques descriptives et quantitatives utilisant divers outils statistiques pour générer des graphiques et des tableaux pour interprétation.

Un rapport sur les conclusions et les recommandations est validé et publié sur le portail en ligne de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord. Le rapport est également disséminé dans tous les États membres du Corridor Nord.

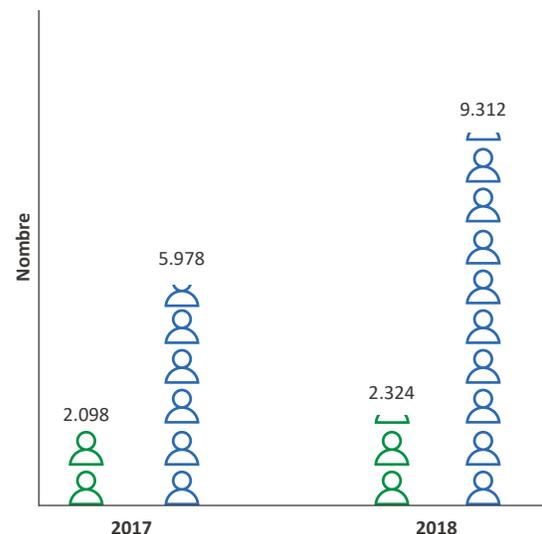
Le Secrétariat du Corridor Nord effectue un suivi à l'aide du portail en ligne de l'Observatoire de Transport, qui permet de comprendre les besoins des Parties prenantes et les raisons de leur visite sur le portail. Le nombre de personnes visitant les outils de l'Observatoire de Transport en ligne a augmenté.

A titre illustratif, le nombre total d'utilisateurs du portail de l'Observatoire de Transport pour la période d'avril à septembre est passé de 8.076 en 2017 à 11.636 en 2018, comme le montre la figure 2 ci-dessous.

Le portail de l'Observatoire a été amélioré avec la composante SIG pour cartographier graphiquement les indicateurs sur la carte, ce qui a amélioré l'expérience des utilisateurs et l'accès aux informations et aux données.

Figure 2: Nombre de visiteurs sur le portail de l'Observatoire de Transport

Source: Observatoire de Transport du Corridor Nord, Octobre à Mars 2017 et Avril à Septembre 2018



## 2.0 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 de transport Nord. Cette section analyse les indicateurs suivants

- i. Volume de cargaisons au Port de Mombasa
- ii. Volume au Port de Mombasa par pays de destination
- iii. Trafic de conteneurs (EVP) au Port de Mombasa
- iv. Volume de cargaisons par mode de transport : chemins de fer / oléoduc / routes / voies navigables intérieures.

## 2.1 Volume de Cargaisons au Port de Mombasa

Le tableau 4 décrit le volume de cargaisons en tonnes passant par le Port de Mombasa. Le volume de fret au Port de Mombasa pour la période allant de janvier à septembre 2018 s'est élevé à 23.234.781 par tonne métrique, soit une augmentation de 2,1% par rapport aux 22.750.634 tonnes métriques enregistrées au cours de la même période en 2017. Le volume était de 62,3% de marchandises non conteneurisées et de 37,7% de fret conteneurisé.

Cette croissance résulte principalement de l'accroissement des cargaisons conventionnelles (13,2%) et des conteneurs (8,3%). Les données indiquent que les pays utilisant le Port de Mombasa sont des importateurs nets, étant donné que les importations représentant 87% du volume de fret total du port, contre seulement 12,4% pour les exportations. Cependant, les exportations ont augmenté de 7% en 2018 par rapport aux volumes d'exportation de 2017.



Déchargement d'une cargaison conteneurisée au Port de Mombasa  
Flickr.com/TradeMark East Africa

Une augmentation significative du volume de cargaisons de transbordement a également été enregistrée. La principale destination des cargaisons de transbordement était : Dar-es-Salaam, Pemba, Mogadiscio et les îles Maurice. Le transbordement de cargaison signifie 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.



**Les données indiquent que les pays utilisant le Port de Mombasa sont des importateurs nets, étant donné que les importations représentant 87% du volume de fret total du port, contre seulement 12,4% pour les exportations.**

**Tableau 4: Volume de cargaisons en tonnes métriques de janvier à septembre 2017 et 2018**

Source: Autorité des Ports du Kenya (KPA), janvier à septembre 2017 et 2018

Type de cargaison	2017	2018	Modification du volume	Accroissement en %	% des parts du volume total 2017	% des parts du volume total 2018
Volume en vrac sec	6.380.332	6.587.157	206.825	3,20%	28%	28,40%
Vrac liquide	6.168.271	5.952.859	-215.412	-3,50%	27,10%	25,60%
Conventionnel	1.629.042	1.413.721	-215.321	-13,20%	7,20%	6,10%
<b>Sous- Total (Non conteneurisé)</b>	<b>14.177.645</b>	<b>13.953.737</b>	<b>-223.908</b>	<b>-1,60%</b>	<b>62,30%</b>	<b>60,10%</b>
Conteneurisé	8.572.989	9.281.044	708.055	8,30%	37,70%	39,90%
<b>Importations/Exportations</b>						
Importations	19.258.992	19.381.333	122.341	0,6	84,7	83,4
Exportations	2.816.167	3.013.445	197.278	7	12,4	13
Transbordement	622.883	791.257	168.374	27	2,7	3,4
Restoqués	52.592	48.746	-3.846	-7,3	0,2	0,2
<b>Débit total</b>	<b>22.750.634</b>	<b>23.234.781</b>	<b>484.147</b>	<b>2,10%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

## 2.2 Volume de transit par le Port de Mombasa par pays de destination

Les cargaisons de transit au Port de Mombasa est le mouvement de fret déchargé qui est destiné à l'extérieur du Kenya. Le tableau 5 illustre la part de cargaisons de transit par le Port de Mombasa en fonction du marché de destination. Les pays de transit comprennent les six États membres du Corridor Nord y compris la Tanzanie, la Somalie et l'Éthiopie.

L'année 2018 a enregistré un volume total de transit de 922.766 tonnes pour la période allant de janvier à septembre 2018, ce qui correspond à une variation de volume de l'ordre de 23% par rapport à la même période en 2017.

La croissance des volumes indique une expansion du commerce dans tous les pays de transit, à l'exception du Rwanda, qui a enregistré une baisse de 8%.

Le volume du Burundi a été multiplié par cinq par rapport à 2017. L'Ouganda reste la première destination, représentant plus de 80% du trafic de transit par le Port de Mombasa.

## 2.3 Taux de conteneurisation au Port de Mombasa

La conteneurisation des cargaisons améliore la normalisation pour une expédition et une manutention efficaces 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. Les données sur le fret conteneurisé sont fournies en termes d'équivalent de vingt pieds (EVP).

### 2.3.1 Trafic de conteneurs (EVP) au Port de Mombasa

Au cours de la période comprise entre janvier et septembre 2018, le Port de Mombasa a enregistré une augmentation de 8% de son trafic conteneurisé, passant de 886.727 EVP à 957.568 EVP en 2018. Sur ce chiffre, 610.769 étaient des conteneurs chargés et 346.799 étaient pour les conteneurs vides. Les importations ont représenté 449.914 EVP, dont 440.874 étaient des conteneurs chargés.

Inversement, sur les 424.442 EVP exportés, 311.999 étaient des conteneurs vides. Cela indique que la plupart des échanges le long des itinéraires d'exportation sont encore faibles. Une autre tendance notable est l'augmentation du nombre d'EVP en matière de cargaisons de transbordement, qui a augmenté de 40,1%. Cette tendance indique l'importance croissante du Port de Mombasa dans la région.

**Tableau 5: Volume par le Port de Mombasa par pays de destination (janvier à septembre 2018)**

Source: Autorité des Ports du Kenya (KPA), janvier à septembre 2017 et 2018

Pays	Trafic De Transit		Modifications		% Des Parts	
	2017	2018	Volume	%	2017	2018
Ouganda	628.695	755.197	126.502	20,1	84,1	81,8
Soudan du Sud	52.103	81.984	29.881	57,3	7,0	8,9
RDC	31.227	45.508	14.281	45,7	4,2	4,9
Rwanda	21.198	19.456	-1.742	-8,2	2,8	2,1
Tanzanie	14.257	18.750	4.493	31,5	1,9	2,0
Somalie	237	1.298	1.061	447,7	0,0	0,1
Burundi	87	573	486	558,6	0,0	0,1
Others	20	-	-20	-100,0	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>747.824</b>	<b>922.766</b>	<b>174.942</b>	<b>23,4</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

**Tableau 6: Trafic de conteneurs de janvier à septembre 2018/17 exprimé en EVP**

Source: KPA, janvier à septembre 2017 et 2018

		Trafic de Conteneurs		Modifications	
		2017	2018	Volume	%
Importations	Chargés	415.747	440.874	25.127	6,0
	Vides	4.718	9.040	4.322	91,6
	<b>Total</b>	<b>420.465</b>	<b>449.914</b>	<b>29.449</b>	<b>7,0</b>
Exportations	Chargés	100.843	112.443	11.600	11,5
	Vides	304.195	311.999	7.804	2,6
	<b>Total</b>	<b>405.038</b>	<b>424.442</b>	<b>19.404</b>	<b>4,8</b>
Transborde-ment	Chargés	43.730	53.862	10.132	23,2
	Vides	13.010	25.648	12.638	97,1
	<b>Total</b>	<b>56.740</b>	<b>79.510</b>	<b>22.770</b>	<b>40,1</b>
Rearrimees	Chargés	3.762	3.590	-172	-4,6
	Vides	722	112	-610	-84,5
	<b>Total</b>	<b>4.484</b>	<b>3.702</b>	<b>-782</b>	<b>-17,4</b>
Total	Chargés	564.082	610.769	46,687	8,3
	Vides	322.645	346.799	24,154	7,5
<b>Total</b>		<b>886.727</b>	<b>957.568</b>	<b>70.841</b>	<b>8,0</b>

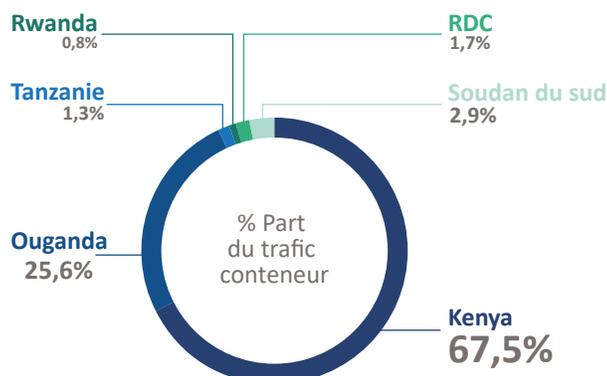
### 2.3.2 Trafic de conteneurs par destination de janvier à septembre 2018 et 2017

Le Kenya est resté la principale destination des importations (293.740) EVP et la principale origine des exportations (74.149 EVP). Le volume total de conteneurs pour le Kenya représentait 67,5% du fret conteneurisé manutentionné au Port de Mombasa.

**Tableau 7: Trafic de conteneurs par destination de janvier à septembre 2018 et 2017**

Source: KPA, janvier à septembre 2018

Pays	Exportations par origine	Importations par destination	Total	% de parts
Kenya	74.149	293.740	367.889	67,5
Ouganda	19.052	120.814	139.866	25,6
Tanzanie	941	6.176	7.117	1,3
Rwanda	446	3.868	4.314	0,8
RDC	2.473	6.653	9.126	1,7
Soudan du Sud	5.532	10.269	15.801	2,9
Burundi	59	24	83	0,0
Somalie	1	222	223	0,0
Autre Transit	0	106	106	0,0
Total Transit	28.504	148.132	176.636	32,4
Autre Imp/Exp,	122.685	807	0.1	
<b>Total général</b>	<b>102.775</b>	<b>442.557</b>	<b>545.332</b>	<b>100</b>



Les marchandises en transit représentaient 32,4% des marchandises conteneurisées, soit 176.636 EVP, dont 148.132 EVP étaient des importations et 28.504 EVP représentaient des exportations. L'Ouganda représentait la plus grande part de cargaisons conteneurisées en transit, avec 25,6% de l'ensemble du fret conteneurisé manutentionné au port

### 2.4 Volume de cargaisons par chemin de fer à écartement standard (SGR) et chemin de fer à écartement métrique

Les principaux modes de transport utilisés pour la circulation des marchandises le long du Corridor sont les routes, le chemin de fer, les oléoducs et les voies navigables intérieures. Cette section analyse le débit total de cargaisons et le transport par chemin de fer.

La ligne de chemin de fer à écartement métrique 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.

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.

#### 2.4.1 Patrimoines en équipement/locomotives et wagons du chemin de fer à écartement standard

Il y a 56 locomotives fonctionnant sur le chemin de fer à écartement standard (SGR) long de 485 km, allant du Port de Mombasa au Dépôt Intérieur de Conteneurs d'Embakasi, à Nairobi.

Parmi ces locomotives, 8 sont utilisées pour les manœuvres, 43 pour le transport de marchandises et 5 pour le transport de passagers. Le tableau 8 présente le nombre de wagons disponibles par rapport au seuil de transport en volume exprimé en EVP par wagon.

Tableau 8: Actifs du chemin de fer à écartement standard en septembre 2018

Source: KRC 2018

Type des actifs en Wagon	Quantité	Produits	Conteneurs (EVP) par Wagon
X 70 (découvert – Normal)	820	Conteneurs	2
NX 70 (découvert-long)	150	Conteneurs	2
X2K (D-d'amoncement)	80	Conteneurs	4
C 70 (Haut-ouvert)	490	Conteneurs / Conventionnels	--
P 70 (Couvert)	80	Conventionnels	--

#### 2.4.2 Volume de cargaisons transportées par chemin de fer à écartement standard

Depuis le lancement du transport de marchandises par chemin de fer à écartement standard - SGR, de Mombasa au Dépôt Intérieur de Conteneurs d'Embakasi, à Nairobi (ICDN), le volume de fret reçu augmente régulièrement. Pour la période comprise entre les mois d'avril à septembre 2018, le tonnage général en débit total évacué par SGR était d'environ 1.662.824 tonnes, les exportations représentant 169.513 tonnes (10%) et les importations ayant une part de 90% (1.493.310 tonnes).

L'analyse des cargaisons mensuelles sortant du Port de Mombasa par SGR indique une remarquable augmentation de 60%, passant de 184.486 tonnes en avril 2018 à 295.788 tonnes en septembre 2018, comme l'illustre le tableau 9 ci-dessous.



**Le volume total des importations au cours de cette période de six mois jusqu'en septembre 2018 était d'environ 1,5 million de tonnes, ce qui représente 90% du volume total transporté par SGR.**

De même, le nombre de trains quittant le Port de Mombasa à destination de Nairobi a également augmenté pour atteindre 192 trains en août 2018, transportant au total 20.254 EVP (291.941 tonnages en volume). Tel que l'indique le tableau 10, le volume des exportations, y compris les conteneurs vides en provenance de Nairobi vers le Port de Mombasa a augmenté de 18%, passant respectivement de 24.090 tonnes à 28.437 tonnes entre avril et septembre 2018.

Toutefois, il est à noter que le volume des exportations a fluctué au cours de la période considérée. Un certain nombre d'initiatives a été mis en place pour assurer une évacuation rapide et efficace des cargaisons à destination du chemin de

Tableau 9: Volume des importations exprimé en tonnes en provenance du Port de Mombasa transportées par SGR

Source: Compagnie du Chemin de Fer du Kenya, avril - septembre 2018

Mois	Nombre de trains (Exportations de Nrb à Msa)	Total Exportations EVP Msa -Nrb	Total Tonnage Imports
Avr	120	12.356	184.486
Mai	127	12.848	196.051
Juin	167	17.310	243.741
Juil	185	19.297	281.303
Août	192	20.254	291.941
Sep	184	20.234	295.788
<b>TOTAL</b>	<b>975</b>	<b>102.299</b>	<b>1.493.310</b>

fer, notamment l'établissement d'un centre à Guichet Unique, un horaire de travail de 24 heures sur 24 heures au centre de Nairobi, l'extension du SGR jusqu'au port, entre autres, pour les cargaisons conventionnelles et les cargaisons en vrac. Le nombre de voyages par train d'exportation a également augmenté pour atteindre 419, avec un maximum de 90 en juillet 2018, dont 29.469 tonnes destinés à l'exportation. Le volume le plus élevé a été enregistré au mois de mai 2018 avec 32.749 tonnes transférées de Nairobi au Port de Mombasa.

#### 2.4.3 Volume de cargaisons transportées du port de Mombasa par Chemin de fer à écartement métrique (MGR)

Le volume total transporté en tonnage (net) par Chemin de fer à écartement métrique (MGR) pour la période d'avril 2018 à septembre 2018 s'est élevé à 213.129 tonnes nettes, comme le montre le tableau 11. 71% de ce tonnage étaient destinés au Kenya et 29% à l'Ouganda.

Tableau 10: Volume des exportations de Nairobi au Port de Mombasa par SGR (en tonnes)

Source: Kenya Railways Corporation (KRC) April to September 2018

Mois	Nombre de trains (Exportations de Nrb à Msa)	Total Exportations EVP Nrb -Msa	Total vides EVP	Total Tonnage à l'exportation
Avr	37	924	2.444	24.090
Mai	72	1.172	5.826	32.749
Juin	62	1.164	4.864	23.780
Juil	90	1.086	7.862	29.469
Août	82	927	7.546	30.988
Sep	76	855	6.107	28.437
<b>TOTAL</b>	<b>419</b>	<b>6.128</b>	<b>34.649</b>	<b>169.513</b>

**Tableau 11: Volume de cargaisons transportées par Chemin de fer à écartement métrique d'avril 2018 à septembre 2018**

Source: Compagnie du Chemin de Fer du Kenya, avril - septembre 2018

Mois	Wagons (Nombre)	Tonnes Nettes
Avr	1.320	36.521,49
Mai	1.221	31.849,42
Juin	999	28.863,76
Juil	1.556	41.243,87
Août	1.306	35.639,19
Sep	1.292	39.011,08
<b>Total</b>	<b>7.694</b>	<b>213.128,81</b>

On peut noter que le volume de fret était incohérent au fil des mois. Le mois de juillet 2018 a affiché le volume le plus élevé (environ 41.244 tonnes nettes) et juin 2018 a affiché le volume le plus faible (28.864 tonnes nettes).

En combinant les volumes du SGR et du MGR d'avril à septembre 2018 pour les importations et les exportations, le débit de transport ferroviaire a enregistré 1.875.953 tonnes, avec le Chemin de fer à écartement standard (SGR) qui a pris la plus grande part (89%), tandis que le Chemin de fer à écartement métrique (MGR) représentait 11% du débit total.

Une comparaison montre que le SGR possède des fonctionnalités améliorées et une plus grande capacité. Le tableau 12 montre également une augmentation constante du volume au fil des mois.

Le nombre de wagons du MGR pour la période d'avril à septembre 2018 était 12.099, catégorisés tel que le montre le tableau 13 ci-dessous. Il y avait 98 locomotives signalées au cours de la période considérée.

**Tableau 12: Volume du débit total en tonnes d'avril à septembre 2018**

Source: Compagnie du Chemin de Fer du Kenya, avril – septembre 2018

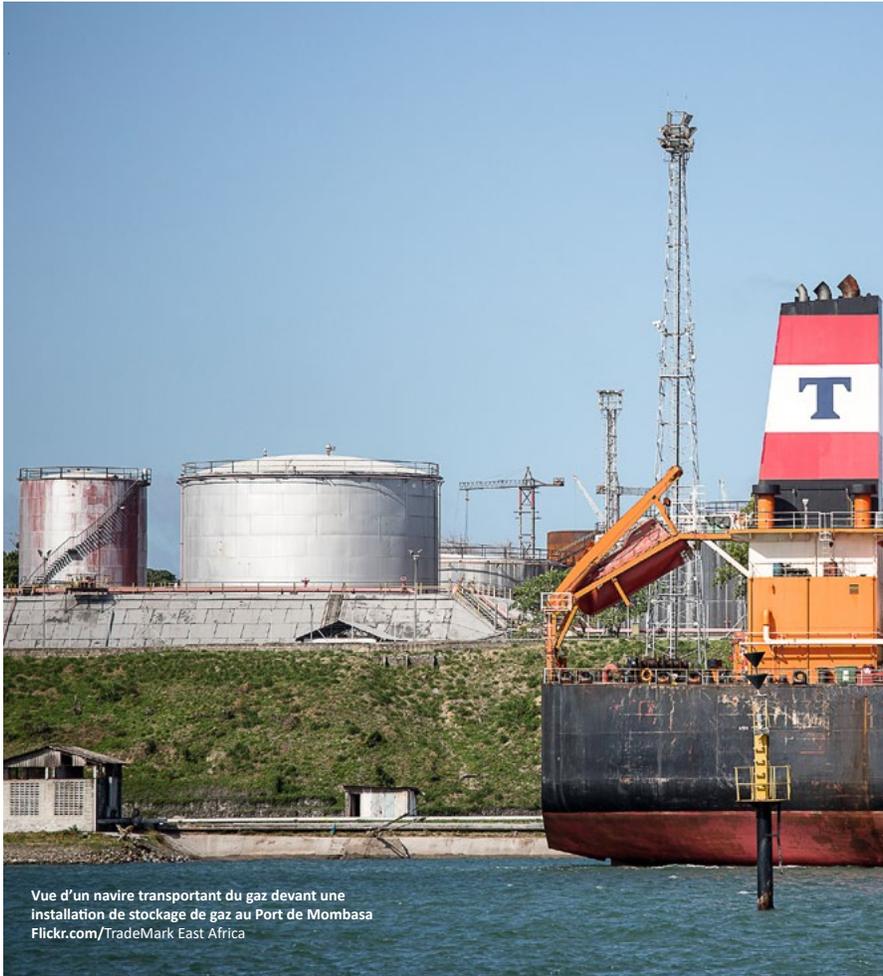
Mois	Tonnes Nettes Par MGR	Tonnage Total Par SGR	Grand Total
Avr	36.521	208.577	245.098
Mai	31.849	228.800	260.649
Juin	28.864	267.521	296.385
Juil	41.244	310.772	352.016
Août	35.639	322.929	358.568
Sep	39.011	324.225	363.236
<b>Total</b>	<b>213.129</b>	<b>1.662.824</b>	<b>1.875.953</b>

**Tableau 13: Capacité disponible pour le nombre de wagons MGR par type (Nombre) en 2018**

Source: Compagnie du Chemin de Fer du Kenya, avril - septembre 2018

Type de Wagon	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sep	Capacité moyenne (tonnes)
Couvert	657	658	661	655	669	674	36
Reservoirs	115	115	129	125	116	103	36
Plats (FWC,LSC FWH)	1.211	1.187	1.178	1.172	1.164	1.173	338 VIEUX/ 60 NOUVEAUX TYPE
Bas Côte	31	31	31	31	31	31	36
Haut Ouvert	19	26	26	26	26	28	38
<b>CARGAISON TOTAL</b>	<b>2.033</b>	<b>2.017</b>	<b>2.025</b>	<b>2.009</b>	<b>2.006</b>	<b>2.009</b>	

## 2.5 Capacité de transport par oléoduc



La Compagnie du Chemin de Fer du Kenya (KPC) a pour mandat le transport des produits pétroliers de Mombasa vers l'arrière-pays. L'infrastructure d'oléoduc est actuellement composée de 1.342 kilomètres d'oléoducs multiproduits et d'installations connexes. Le réseau d'oléoducs au Kenya est illustré dans le tableau 14. Le réseau compte 8 dépôts, à savoir:

1. l'Aéroport international Moi
2. la station de terminal de Nairobi
3. l'aéroport international Jomo Kenyatta
4. le terminal de stockage d'hydrocarbures de Kipevu
5. la station du terminal de Nakuru
6. la station du terminal d'Eldoret;
7. et de Kisumu.

La ligne Sinendet - Kisumu est le dernier ajout à ce à ce réseau.

**Tableau 14: Réseau d'oléoduc au Kenya**

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

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 (Line III)	121	6	100	-
Nairobi – Eldoret (Ligne IV)	325	14	311	2
Sinendet – Kisumu (Ligne VI)	121	10	350	-
Ligne de d'embranchement partant de KOSF au Terminal d'hydrocarbures de Shimanzi	2,8	12	450	1
Changamwe – Aéroport international Moi	3,8	6	120	1

Les principaux produits acheminés par oléoduc sont:

- ▶ Le gazole automobile (AGO)
- ▶ Motor Spirit Premium (MSP)
- ▶ Kérosène éclairant (IK)
- ▶ kérosène à double usage (DPK)
- ▶ SLOP – qui est les résidus d’huiles provenant de raffineries, des terminaux de réservoirs ou d’usines pétrochimiques.

### 2.5.1 Volume de débits total (en m3) par destination

Sur la période d’avril à septembre 2018, l’oléoduc du Kenya a transporté un total de 1.517.605 m3 de produits pétroliers vers différentes destinations. Le tableau 15 indique les volumes des différents produits pétroliers pour les différents pays de destination.

Le Kenya a reçu le plus gros lot de produits pétroliers avec 622.738,64 m3, suivi par l’Ouganda avec 591.777,75 m3. La République Centrafricaine, le Burundi et la Tanzanie ont reçu les plus bas volumes de produits pétroliers au cours de cette période.

**Tableau 15: Volumes de débits total (en m3) par dépôt et par destination**

Source: Compagnie du Chemin de Fer du Kenya, avril - septembre 2018

Vers	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Total
Burundi	-	-	-	37,94	14,95	-	52,89
RDC	23.057,27	24.171,87	17.196,51	21.608,79	21.343,40	21.288,05	128.665,89
Kenya	102.264,78	109.221,80	95.416,66	105.456,65	120.101,39	90.277,36	622.738,64
Rwanda	2.849,44	2.127,23	929,26	1.825,31	422,45	828,97	8.982,66
Soudan du Sud	27.485,54	35.071,25	27.851,66	25.957,00	27.405,73	21.511,01	165.282,19
Ouganda	95.379,03	116.470,05	88.605,77	101.890,16	95.510,59	93.922,15	591.777,75
Republique Centrafricaine	-	29,95	66,85	29,93	30,22	-	156,95
Tanzanie	-	-	-	-	33,91	-	33,91
<b>Total in M<sup>3</sup></b>	<b>251.036,06</b>	<b>287.092,14</b>	<b>230.066,71</b>	<b>256.805,78</b>	<b>264.862,63</b>	<b>227.827,53</b>	<b>1.517.690,85</b>

### 2.5.2 Total des volumes en (m3) par produit, par dépôt et par destination

Le gazole automobile (diesel 2) a enregistré le volume le plus élevé de tous les produits pétroliers transportés sur une période de 5 mois, avec 744.615 m3 transportés par oléoduc.

Le gazole automobile est largement utilisé dans les véhicules (camions, autobus, fourgonnettes et voitures) et dans d’autres machines alimentées par des moteurs diesel.

Le Supercarburant, plus connu sous le nom de super essence, était le deuxième plus gros produit en volume, avec 581.111 m3. Le Kenya et l’Ouganda sont les destinations les plus importantes pour le gazole automobile et supercarburant.

Le tableau ci-dessous indique les volumes de produits destinés aux différents pays. 2018, the Kenya pipeline moved a total of 1,517,605M3 of oil products destined for various destinations.

Tableau 16: Volume en m3 vers les destinations respectives (Avril 2018 à septembre 2018)

Source: KRC, avril 2018 à septembre 2018 -TZ représente la Tanzanie -RCA représente la République Centrafricaine

Type de Produit	Kenya	Ouganda	Soudan du Sud	RDC	Rwanda	Tanzanie	RCA	TOTAL
Le gazole automobile	299.613	297.365	88.308	55.465	3.673	34	157	744.615
Kérosène éclairant	57.666	26.960	41	102	1.254	0	0	86.023
JET	1.934	58.515	43.068	2.375	0	0	0	105.892
Motor Spirit Premium	263.525	208.938	33.865	70.726	4.057	0	0	581.111
<b>Total</b>	<b>622.739</b>	<b>591.778</b>	<b>165.282</b>	<b>128.666</b>	<b>8.983</b>		<b>157</b>	<b>1.517.605</b>

En comparant le volume de carburant expédié d'avril à septembre pour les années 017 et 2018 par dépôt et par destination, le tableau 17 montre que le volume de carburant du Rwanda passant par le Kenya a diminué de

40%, passant de 14.998 m3 en 2017 à 8.984 m3 en 2018.

De même, l'Ouganda a connu la même tendance d'une baisse de 13%. Par ailleurs, le volume de carburant

expédié en RDC et au Soudan du Sud a enregistré une performance positive, une augmentation respectivement de 36% et 8% au cours de la même période.

Table 17: Volume in M3 to respective destination (April to September 2017 and 2018)

Source: KRC, Avril à Septembre 2017 et 2018

Produits	RDC		Ouganda		Soudan du Sud		Rwanda	
	Apr-Sep 2017	Apr-Sep 2018	Apr-Sep 2017	Apr-Sep 2018	Apr-Sep 2017	Apr-Sep 2018	Apr-Sep 2017	Apr-Sep 2018
Carburant diesel	54.128	55.465	329.912	297.365	70.203	88.308	7.950	3.673
Pétrole éclairant	1.583	102	27.384	26.960	325	41	2.490	1.254
Jet A-1	0	2.375	63.108	58.515	45.598	43.068	37	0
Supercarburant sans plomb	39.157	70.726	256.312	208.938	37.296	33.865	4.521	4.057
<b>Total</b>	<b>94.868</b>	<b>128.668</b>	<b>676.716</b>	<b>591.778</b>	<b>153.422</b>	<b>165.282</b>	<b>14.998</b>	<b>8.984</b>
		<b>36%</b>		<b>(-13%)</b>		<b>8%</b>		<b>(-40%)</b>

### 2.5.2.1 Total des volumes en m3 vers différentes destinations provenant des dépôts s d'avril à septembre 2018

Le tableau 18 indique le volume de produits pétroliers des 3 principaux dépôts terminaux transportés vers les différentes destinations de la région.



**La station terminale d'Eldoret a expédié un total de 651. 573,036 m3, l'Ouganda étant la principale destination, représentant 246.573 m3.**

Les autres principales destinations des produits pétroliers à partir du terminal d'Eldoret sont le Kenya (196.510,4 m3), le Soudan du Sud (126.983,22 m3) et la RDC (84475 m3).

La station terminale de Kisumu avait l'Ouganda comme destination principale, avec 301.087 m3, le Kenya représentant le deuxième plus grand volume de produits, avec 186.816,9 m3. Le terminal de Nakuru a affiché que son envoi était destiné principalement au marché kenyan.

**Tableau 18: Total des volumes de carburant en m3 vers différentes destinations en provenance de dépôts de l'avril à septembre 2018**

Source: KRC, avril à septembre 2018

Pays	La somme du volume en m <sup>3</sup>		
	Station du Terminal d'Eldoret	Station du Terminal de Kisumu	Station du Terminal de Nakuru
Burundi	37.935	-	14.945
RCA	156.945	-	-
RDC	84.475,138	36.001,13	8.189.612
Kenya	192.510.427	186.816,9	243.411,4
Rwanda	486.441	8.463.374	32.841
Soudan du Sud	126.983.22	20085,06	18.213,92
Tanzanie	33.908	-	-
Ouganda	246.889.022	301.087.3	43.801,42
<b>Total</b>	<b>651.573.036</b>	<b>552.453,7</b>	<b>313.664,1</b>

# 3.0 Tarifs Et Coûts De Transport

## 3.1 Introduction

Les tarifs et coûts de transport sont les dépenses encourus par les transporteurs pour transporter des marchandises d'un point à l'autre. Ces dépenses comprennent les dépenses en carburant, les dépenses liées aux barrières non tarifaires, les coûts fixes tels que les redevances d'utilisation de la route par les opérateurs de transport de marchandises, les dépenses liées aux coûts administratifs, entre autres.

Le coût pourrait être déterminé par des facteurs tels que la distance, l'emplacement, l'état de l'infrastructure, les obstacles administratifs, l'énergie, pour ne citer que quelques-uns.

Le transport routier joue sans conteste un rôle crucial dans l'économie, déplaçant d'importants volumes de cargaisons le long du Corridor Nord. Il existe deux tailles standards de conteneurs d'expédition intermodales utilisés dans le monde, les 20 et 40 pieds. La détermination des coûts de transport dépasse le cadre du présent rapport. Ce dernier ne présente que les tarifs moyens appliqués par divers transporteurs sur les itinéraires routiers des Etats membres du Corridor Nord pour la période d'avril à septembre 2018

### 3.2 Tarifs de transport routier au Kenya

Le tableau ci-après présente une comparaison des tarifs de transport routier au Kenya entre différentes destinations le long du corridor, en dollars américains, pour la période d'avril à septembre 2018. Une comparaison est faite avec la même période des années précédentes.

De manière générale, les tarifs de transport de Mombasa à Nairobi et à Kampala ont considérablement diminué entre 2015 et 2017.

Cela est principalement dû à l'amélioration de l'environnement des affaires, la baisse des prix du carburant et l'amélioration de l'état des routes, ce qui a une incidence

positive sur les coûts. Cependant, les tarifs de transport moyens en 2018 ont augmenté, en partie en raison de la hausse des prix du carburant.

De l'autre part, l'augmentation des tarifs moyens de transport de Mombasa à Bujumbura et Juba entre 2015 et 2018 peut également être attribuée à des problèmes politiques et sécuritaires.

**Tableau 19: Tarifs de transport moyens (USD) vers différentes destinations appliqués par les transporteurs kenyans**

\*\* Remarque: en 2018, les données de KTA n'étaient pas disponibles. Les statistiques miroir ont donc été appliquées

Point de départ	Destination	Distance (KM)	Sept 2015	Sept 2016	Sept 2017	Sept 2018**
			Tarif par Conteneur/ Km	Tarif par Conteneur/Km	Tarif par Conteneur/Km	Tarif par Conteneur/Km
Mombasa	Nairobi	481	2,24	1,78	1,62	1,79
Mombasa	Kampala	1.169	2,61	1,86	1,79	2,22
Mombasa	Kigali	1.682	2,11	2,16	2,23	2,38
Mombasa	Bujumbura	1.957	1,74	2,55	3,07	
Mombasa	Goma	1.840	1,98	3,33	3,13	
Mombasa	Juba	1.662	2,45	2,86	3,01	

### 3.3 Tarifs de transport routier au Burundi

Le tableau 20 indique les tarifs de transport sur les différents itinéraires au Burundi, libellés en USD par tonne. Les tarifs applicables aux importations de Mombasa jusqu'à Bujumbura via Kampala et Kigali étaient les plus bas, soit à 0,077 USD par tonne et par kilomètre.

Les importations de Nairobi à Bujumbura en passant par Namanga ont coûté 0,09 USD par kilomètre et par tonne. Les importations à Bujumbura de Kigali, Kampala et Goma ont été beaucoup plus coûteuses par kilomètre par tonne respectivement à 0,145 USD ; 0,127 et 0,186 USD, malgré le fait que ces derniers soient pour des distances plus courtes.

Certains des facteurs identifiés comme causes de la hausse des coûts comprennent les péages routiers, les frais multiples de passage à la frontière et l'état des routes.

**Tableau 20: Tarifs de transport en USD appliqués par les transporteurs burundais**

Source: Association des transporteurs internationaux du Burundi (ATIB), septembre 2018\* (données de 2017 ne sont pas disponibles)

Importations		Distance (Km)	Tarifs par tonne (USD)	Coût moyen par / km par tonne		Nombre d'allers-re-tours par mois
Point de départ	Destination		Sept 2018	Sept 2017	Sept 2018	
Mombasa	Bujumbura (par Kampala-Kigali)	1.957	150	0,08	0,077	--
Nairobi	Bujumbura (par Namanga)	1.476	135	0,09	0,091	--
Kigali***	Bujumbura	275	40		0,145	
Kampala	Bujumbura	788	100	0,13	0,127	--
Goma	Bujumbura	431	80	0,19	0,186	--

Exportations		Distance (Km)	Tarifs par tonne (USD)	Coût moyen par / km par tonne		Nombre d'allers-re-tours par mois
From	Destination		Sept 2018	Sept 2017	Sept 2018	
Bujumbura	Goma	431	80	0,14	0,186	1
Bujumbura	Kampala	788	60	0,10	0,076	2
Bujumbura	Nairobi	1.476	130	0,08	0,088	1
Bujumbura	Mombasa	1.957	160	0,07	0,082	1
Bujumbura	Kigali	275	--	--		2
Bujumbura*	Bukavu	165	40	--	0,242	--
Bujumbura*	Bugarama	34	20	--	0,588	--
Bujumbura*	Nakuru	1.134	64	--	0,056	--
Bujumbura*	Tororo	990	100		0,101	

### 3.4 Tarifs de transport routier en République Démocratique du Congo

Les tarifs et coûts de transport en République Démocratique du Congo (RDC) sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

Les tarifs en RD Congo étaient les plus élevés sur les liaisons Bunia-Goma et Butembo-Goma, coûtant respectivement 5,61 et 5,287 dollars.

Le coût élevé de ces itinéraires pourrait être attribué au mauvais état de la route sur ces tronçons routiers.

Les tarifs vers Goma depuis Mombasa, Nairobi et Juba étaient moins chers, respectivement à 1,733 \$, 1,584 \$ et 0,972 \$. La comparaison des coûts de transport en RDC suggère que les

tarifs de transport dans les autres pays sont moins chers. Les données montrent également que le coût des exportations à partir de Goma était moins cher, peut-être parce que la plupart des conteneurs qui y proviennent étaient vides.

**Tableau 21: Tarifs de transport en USD appliqués par les transporteurs en RDC**

Source: FEC, Septembre 2018

Point de départ	Destination	Distance (Km)	Tarifs (USD) pour conteneur de 20 pieds 2018	Tarif (US \$)/ TEU par Km 2017	Tarif (US \$)/ TEU par Km 2018
<b>Importations</b>					
Mombasa	Kisangani	2.466	-		1.733-1.419
Mombasa	Goma	1.838	3.000	1,77	1,632
Nairobi	Goma	1.357	2.150	1,24	1,584
Juba	Goma	1.724	1.675		0,972
Kampala	Goma	669	1.500	1,58	2,242
Bunia	Goma	535	3.000		5,607
Butembo	Goma	284	1.500		5,282
<b>Exportations</b>					
Goma	Kampala	669	1.180	1,67	1,764
Goma	Nairobi	1.357	1.680	1,24	1,238
Goma	Mombasa	1.838	1.820	0,99	0,990

### 3.5 Tarifs de transport routier au Rwanda

Le tableau 22 illustre les tarifs de transport pour le transport de conteneurs au Rwanda, en USD par kilomètre. Les coûts les plus élevés ont été enregistrés sur les liaisons Kigali - Bujumbura, Goma et Juba, les transporteurs facturant respectivement 6,55 USD, 6,41 USD et 6,43 USD par kilomètre.

Les coûts les plus bas ont été enregistrés sur les liaisons Kigali-Mombasa et Mombasa-Kigali, qui offraient le coût le plus abordable sur les trajets d'importation et d'exportation.

Les transporteurs facturaient 2,38\$ par conteneur et par kilomètre depuis Mombasa et 2,54\$ à partir de Nairobi. Les coûts de retour sur ces routes étaient respectivement de 1,68\$ et 1,67\$.

De manière générale, comme dans d'autres Etats membres, le coût du transport d'un conteneur destiné à l'exportation est meilleur que celui des importations.

Les données du Rwanda montrent également les taux de transport facturés par les camions citernes

de carburant par mètre cube par kilomètre. Le coût du transport par les camions citernes à partir de Mombasa et de Dar es Salaam s'élevait à 130\$ par m3.

Le coût du transport par les camions citernes d'Eldoret et de Kisumu était de 60\$ par m3, de 70\$ à partir de Nakuru et de 90\$ à partir de Nairobi. Le facteur majeur du coût de transport par camions citernes est la distance parcourue.

**Tableau 22: Tarifs de transport en USD appliqués par les transporteurs au Rwanda**

Source: ACPLRWA, 2018

Point de départ	Destination	Distance (Km)	Tarif/Conteneur (USD)	Tarif par conteneur/km (USD)	Nombre d'allers-retours par mois
Mombasa	Kigali	1.682	4.000	2,38	--
Nairobi	Kigali	1.201	3.000	2,50	--
Bujumbura	Kigali	275	1.800	6,55	--
Kampala	Kigali	513	2.000	3,90	--
Goma	Kigali	156	1.000	6,41	--
Kigali	Goma	156	1.000	6,41	6
Kigali	Kampala	513	1.600	3,12	7
Kigali	Bujumbura	275	1.800	6,55	2
Kigali	Juba	1.166	7.500	6,43	1
Kigali	Nairobi	1.201	2.000	1,67	4
Kigali	Mombasa	1.682	3.000	1,78	2.5

### 3.5.1 Tarifs de transport des camions citernes -

Les produits pétroliers destinés au Rwanda en provenance de Mombasa, Nairobi, Nakuru, Kisumu, Eldoret et Dar-es Salaam sont présentés ci-dessous, jusqu'en septembre 2018, en USD par m3.

La plus grande proportion du carburant du Rwanda arrive par le Corridor Central. La route reliant Kigali à Dar es-Salaam a une longueur d'environ 1.495 kilomètres, alors que la route reliant Kigali à Eldoret est de 860 kilomètres.

## 3.6 Tarifs de transport routier au Soudan du Sud

Le Soudan du Sud est vaste et compte parmi les plus longues distances parcourues par les transporteurs. Le tableau 21 montre que les coûts de transport de voyages aller-retour à partir de Nairobi et de Mombasa étaient les plus bas par rapport aux autres destinations d'exportations de Nairobi à Juba qui ont coûté 2.183 USD pour un EVP par km, alors qu'à partir de Mombasa le tarif était de 2.708 USD. L'itinéraire Juba - Kigali a enregistré le coût le plus élevé par kilomètre, qui était de 5.146\$ par EVP.

**Tableau 23: Tarifs de transport des camions citernes appliqués par les transporteurs du Rwanda**

Source: ACPLRWA, 2018

Point de départ / Destination	KIGALI (\$) : USD/m3
Mombasa	130\$/M3
Nairobi	90\$/M3
Nakuru	70\$/M3
Kisumu	60\$/m3
Eldoret	60\$/M3
Dar-es salaam	130\$/M3

**Tableau 24: Tarifs de transport en USD appliqués par les transporteurs au Soudan du Sud**

Source: B \$ S group of companies, 2018

Point de départ	Destination	Distance (Km)	Tarif (\$) pour conteneur de 20 pieds	Tarif par conteneur / Km (USD)
Msa	Juba	1.662	4.500	2.708
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	Msa	1.662	3.500	2.106

### 3.7 Tarifs de transport routier en Ouganda

Le Tableau 25 donne présente les tarifs de transport en Ouganda. Les tarifs les plus élevés ont été enregistrés sur les routes Kampala-Butembo avec un coût de 7,8\$ par conteneur et par kilomètre pour les exportations et de 4,33\$ pour les importations. Inversement, Kigali-Kampala a affiché les tarifs les plus bas sur les importations, suivi de Mombasa-Kampala.

Les données montrent également que le coût du transport d'une cargaison de Mombasa à Kampala était inférieur à celui de Mombasa à Nairobi, malgré une distance plus longue.

**Tableau 25: Tarifs de transport en USD appliqués par les transporteurs en Ouganda**

Source: UNTA, 2018

Point de départ	Destination	Distance (Km)	Tarif du conteneur de 20 pieds (USD)	Coût par conteneur /Km (USD)	Nombre d'allers-retours par mois
Mombasa	Kampala	1.169	2.300	1,97	--
Nairobi	Kampala	688	1.600	2,33	--
Juba	Kampala	653	1.500	2,30	--
Bujumbura	Kampala	788	1.600	2,03	--
Kigali	Kampala	513	1.000	1,95	--
Goma	Kampala	669	1.500	2,24	--
Bunia	Kampala	718	2.200	3,06	--
Butembo	Kampala	577	2.500	4,33	--
Kampala	Bunia	718	300	0,42	3
Kampala	Butembo	577	4.500	7,80	3
Kampala	Goma	669	2.000	2,99	4
Kampala	Kigali	513	1.700	3,31	5-6
Kampala	Bujumbura	788	3.100	3,93	4
Kampala	Juba	653	2.100	3,22	3
Kampala	Nairobi	688	800	1,16	--
Kampala	Mombasa	1.169	1.000	0,86	4

## 4.0 Efficacité et Productivité

L'analyse de l'efficacité et de la productivité sur le corridor de transport du Nord tient compte de divers facteurs qui influent sur la maximisation des extrants en utilisant le moins de coûts et de temps possible.

Certains de ces indicateurs comprennent : le temps du séjour d'un navire au port ; la qualité de la manutention des cargaisons ; le processus et les procédures d'évacuation des cargaisons et la qualité de l'infrastructure pour les différents réseaux de transport intermodal.

La productivité et l'efficacité portuaires sont importantes pour l'amélioration de l'environnement logistique qui soutiendra les initiatives de facilitation du commerce et de compétitivité.

## 4.1 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.

Le port maritime de Mombasa a enregistré un temps de rotation des navires de 3,2 jours, avec un écart-type de 2,4 jours au cours de la période considérée (avril à septembre 2018), tel que l'indique la figure 3, contre l'objectif fixé de 3 jours.

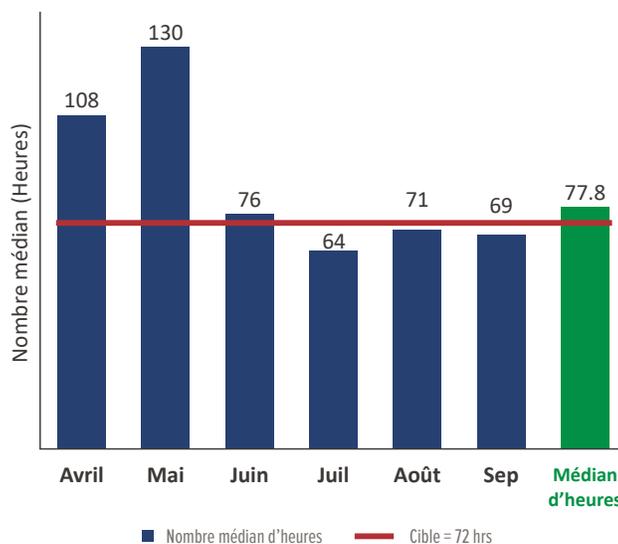
L'analyse montre que le temps de rotation des navires a fluctué entre 130 heures en mai 2018 et 64 heures en septembre 2018, soit un maximum de 130 heures et un minimum de 64 heures. Le temps de rotation s'est amélioré, passant de 108 heures à 69 heures respectivement en avril et septembre 2018, ce qui suggère une productivité et une efficacité accrues au Port de Mombasa.

Cette performance positive peut être liée à un certain nombre de projets d'amélioration des capacités, mis en œuvre par L'Autorité des Ports du Kenya (KPA). Cette dernière n'a pas cessé de mettre en œuvre des initiatives d'expansion portuaire en fonction de l'augmentation des volumes de fret transportés. L'objectif ultime est d'atteindre le temps de référence mondial de 24 heures (1 jour) pour le temps de rotation des navires.

L'efficacité de l'exploitation des navires dans les lignes de transport par conteneurs est étroitement liée au temps passé par le navire en mer et dans le port. Idéalement, le temps de rotation le plus court est le plus souhaitable, car moins de temps passé au port se traduit par une plus grande efficacité.

Figure 3: Temps de rotation des navires au port de Mombasa

Source: KPA, avril - septembre 2018



## 4.2 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 est un sous-ensemble du temps de rotation des navires et un déterminant clé de la compétitivité des terminaux portuaires. Pour qu'un port soit efficace, moins de temps d'attente est préféré à ceux qui ont des temps d'attente plus longs.

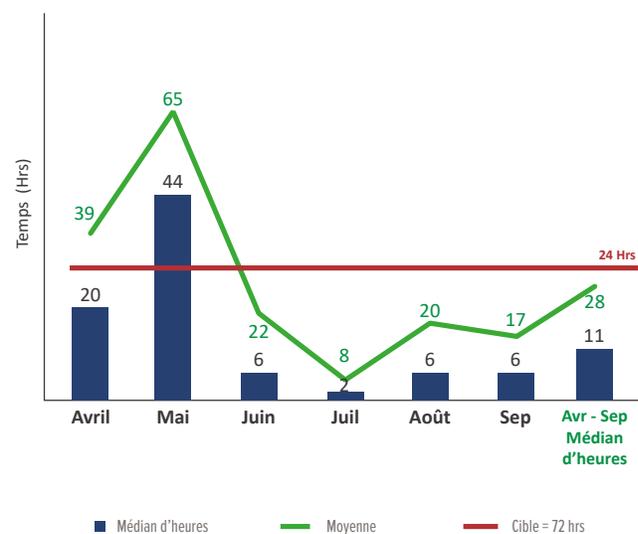
La Figure 4 montre la performance du temps d'attente des navires au port de Mombasa pour la période considérée. Le temps d'attente des navires avant accostage a atteint un plus bas de 2 heures en juillet et un temps plus élevé de 44 heures en mai 2018.

La performance médiane pour la période rapportée était de 11 heures par rapport à l'objectif de 24 heures, ce qui indique une efficacité accrue. Cette amélioration de la performance est attribuée à l'augmentation du nombre de terminaux de manutention de conteneurs au Port de Mombasa.

De plus, l'augmentation des investissements dans l'équipement à terre et en mer, qui comprend l'acquisition de remorqueurs et de bateaux-pilotes modernes ont stimulé les activités d'accostage.

Figure 4: Temps d'attente moyen des navires avant accostage au port de Mombasa

Source: KPA Avril - Septembre 2018



### 4.3 Productivité des navires (mouvements bruts par heure)

D'autres moyens de déterminer l'efficacité et la productivité comprennent : les mouvements bruts par heure, qui mettent l'accent sur la capacité d'une grue à déplacer des conteneurs sur le mur du quai chaque heure, les mouvements de poste à quai par heure, le nombre total de conteneurs que toutes les grues ont déplacés sur un navire particulier chaque heure, et les heures de main-d'œuvre par déplacement qui font référence à l'utilisation efficace du personnel total nécessaire à l'opération pour déplacer les conteneurs sur le mur du quai.

Les mouvements bruts par heure définissent le mouvement total des conteneurs (lors du chargement, du déchargement et du repositionnement) divisé par le nombre d'heures pendant lesquelles le navire est à quai.

D'après le tableau 26, les mouvements bruts moyens au port de Mombasa pour les porte-conteneurs manutentionnés ont augmenté régulièrement, de 24,79 en avril 2018 à 36,37 en juillet 2018 et diminué à 30,99 en septembre 2018.

**Tableau 26: Productivité des navires au Port de Mombasa, d'avril à septembre 2018**

Source: KPA, avril à septembre 2018

Mois	Nom- bre de navires	Mouve- ments	TEU	Mouve- ments bruts par heure	TEU moy- en par navire
Avr	45	66.227	92.381	24,79	2.053
Mai	41	64.757	91.627	22,25	2.235
Juin	41	71.882	101.052	33,11	2.465
Juil	47	75.674	108.468	36,37	2.308
Aug	47	77.603	112.178	33,75	2.387
Sep	48	75.026	107.611	30,99	2.242
<b>Total / Moyenne</b>	<b>269</b>	<b>431.169</b>	<b>613.317</b>	<b>30,21</b>	<b>2.280</b>

Le mois de juillet a connu les meilleurs records de productivité avec une moyenne de 36,37 mouvements bruts par heure contre 22,25 en mai 2018.

Au cours de la période rapportée, 269 navires ont été enregistrés et l'escale mensuelle a varié d'un minimum de 41 navires en mai et juin à un maximum de 48 navires en septembre 2018, pour un total de 613.317 TEU. La productivité en mouvements bruts par heure a été multipliée par deux par rapport à la base de référence contenue dans la Charte de la Communauté du Port qui était de 16,7 mouvements bruts par heure en 2013.

L'amélioration de la productivité est due à l'amélioration des investissements et de l'utilisation de l'équipement des chantiers navals par KPA. Cela comprend l'augmentation du nombre de grues de navire à portique, de grues à portique sur pneus en caoutchouc (RTG), de tracteurs de terminaux, etc.

### 4.4 Temps d'attente des cargaisons conteneurisées au port de Mombasa

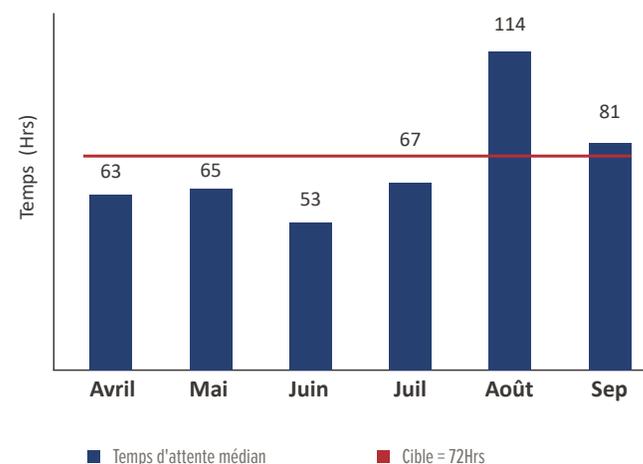
*Le temps d'attente de marchandises au port est la mesure du temps qui s'écoule entre le moment où la cargaison est déchargée au port et le moment où elle quitte les enceintes du port.*

Le port maritime de Mombasa manutentionne chaque année environ 60 % du trafic de transit régional par les ports, par rapport aux 40 % manutentionné le port de Dar es Salaam. L'Autorité des Ports du Kenya a mis en œuvre des programmes visant à améliorer l'efficacité et à réduire davantage les coûts logistiques globaux.

Ces programmes comprennent l'agrandissement et la construction de terminaux supplémentaires, l'acquisition d'équipements modernes, l'amélioration des processus de documentation et de dédouanement et l'automatisation des processus de manutention des conteneurs. La figure 5 montre qu'il a fallu 63 heures pour évacuer les conteneurs du Port en avril 2018, mais pour septembre 2018, il a fallu 81 heures, soit une augmentation de 29 %.

**Figure 5: Temps moyen de séjours des marchandises conteneurisées au Port**

Source: KPA, Avril à Septembre 2018



## 4.5 Temps pris au Centre de Traitement des Documents (DPC) du Port de Mombasa

Il convient de noter qu'il existe une variabilité du temps de séjour des cargaisons au cours de la période considérée, le mois de juin 2018 ayant enregistré la meilleure durée de séjour des cargaisons qui était de 53 heures, tandis que le mois d'août 2018 a enregistré le plus mauvais temps de séjour de 114 heures.

Cette performance est encore bien en deçà de l'objectif de la Charte du Port qui stipule 72 heures de temps d'attente et de 48 heures pour les standards internationaux. Le temps d'attente élevé des cargaisons en août et septembre 2018 a été principalement attribué au retard de l'enlèvement des cargaisons du port par SGR en raison du point de destination, l'ICDN, qui était congestionné.

La congestion de l'ICDN a été attribuée à un certain nombre de facteurs, dont le train SGR qui, en moyenne, livre plus de marchandises par jour à l'ICDN que ce que les propriétaires des cargaisons faisaient sortir de l'ICDN.

La mauvaise qualité de l'enlèvement des cargaisons importées de l'ICDN a été attribuée à un certain nombre de problèmes, notamment l'insuffisance des routes d'accès utilisées par les camions pour collecter les cargaisons à l'ICDN, la lenteur du dédouanement des cargaisons, les retards dans la collecte des cargaisons de l'ICD par les propriétaires après leur mainlevée et la capacité de l'ICD qui était trop sollicitée.

Les Parties prenantes ne sont pas encore habituées aux processus de manutention et de dédouanement des marchandises transportées par SGR d'une part et de retour des conteneurs vides d'autre part, ce qui a également contribué à la congestion des conteneurs à l'ICDN et à Port Reitz - Mombasa.

Le temps de séjour moyen de la cargaison est l'aboutissement du temps nécessaire pour décharger les navires et entreposer les conteneurs dans les parcs de stockage, du temps de transaction entre les importateurs, les services portuaires et les procédures douanières et du temps de stockage. Le Port de Mombasa offre une période grâce de 9 jours. Les retards aux ports augmentent le coût des marchandises.

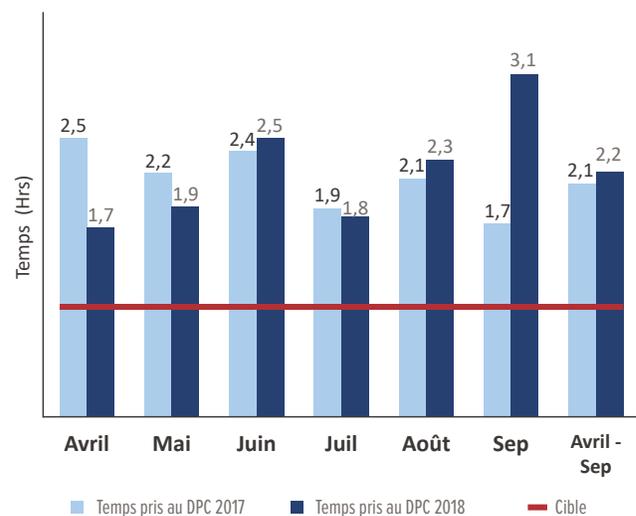
Si le problème de congestion de l'ICDN est résolu, la mise en œuvre de l'initiative en cours au port de Mombasa pour charger les conteneurs sur les wagons SGR en les décrochant directement des navires permettra de réduire considérablement le temps moyen de séjour des conteneurs au port. De plus, cette initiative améliorera la productivité et l'utilisation efficace de l'équipement de manutention des marchandises au port.

*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. Le Centre de Traitement des Documents implique le dédouanement par les douanes.*

Il s'agit également d'un indicateur clé pour déterminer l'efficacité des ports grâce à la prestation de services. Le temps DPC a fluctué de mois en mois en 2017 et 2018, comme le montre la figure 6. Les résultats indiquent que les autorités douanières n'ont pas atteint l'objectif fixé qui est d'une heure depuis 2017, et que septembre 2018 a enregistré le temps DPC le plus élevé de 3,1 heures.

**Figure 6: Temps pris au Centre de Traitement des Documents d'avril à septembre 2017 et 2018**

Source: KPA, 2018



La performance exige la mise en œuvre complète de toutes les interventions pour aider à réduire le temps de DPC à l'avenir.

Il devrait y avoir la promotion du pré dédouanement des marchandises en permettant et en encourageant les chargeurs à déclarer leurs marchandises 48 heures avant l'arrivée des navires au port. En outre, les douanes devraient faciliter l'obtention de la mainlevée partielle des marchandises.

## 4.6 Temps pris au Guichet Unique de Mombasa

*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.*

Comme l'illustre la figure 7, le temps moyen pris au Centre de guichet unique pour la période d'avril à septembre a progressivement diminué, passant de 54 heures en 2015 à 49 heures en 2016 et 2017. Cependant, ce temps a augmenté de façon significative pour atteindre 56 heures en 2018.

La performance est deux fois et demie supérieur à l'objectif fixé de 24 heures, ce qui indique les inefficacités actuelles. Cette sous-performance s'explique en partie par la soumission tardive et la modification des déclarations en douane par les agents de dédouanement et par des lacunes dans la coordination de la vérification conjointe des marchandises.

De plus, il faut quelques jours avant d'obtenir des résultats pour certaines des analyses effectuées par les organismes de normalisation sur des marchandises importées.

**Figure 7: Temps moyen pris au Centre de guichet unique, de juillet à septembre 2015 ; 2016; 2017 et 2018**

Source: KRA, 2015, 2016, 2017 et 2018

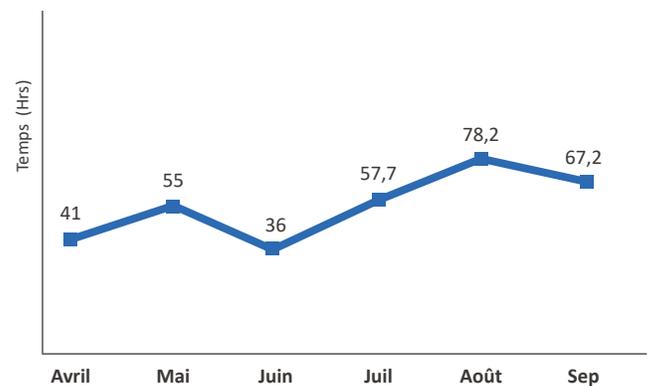


La figure 8 montre que la performance du temps pris au temps au centre de guichet unique a fluctué en 2018 et est bien au-delà de l'objectif fixé de 24 heures.

La vérification conjointe et la vérification des cargaisons en transit dans les pays de destination contribueraient grandement à la réalisation de cet indicateur, mais il convient de noter qu'à l'heure actuelle, la proportion de marchandises dédouanées à Mombasa dont les analyses prennent longtemps avant que les résultats ne soient publiés a augmenté, ce qui fait augmenter le temps moyen du dédouanement au centre de guichet unique.

**Figure 8: Temps moyen pris au guichet unique d'avril à septembre 2018**

Source: KRA, avril à septembre 2018



## 4.7 Temps pris après la mainlevée douanière au port de Mombasa

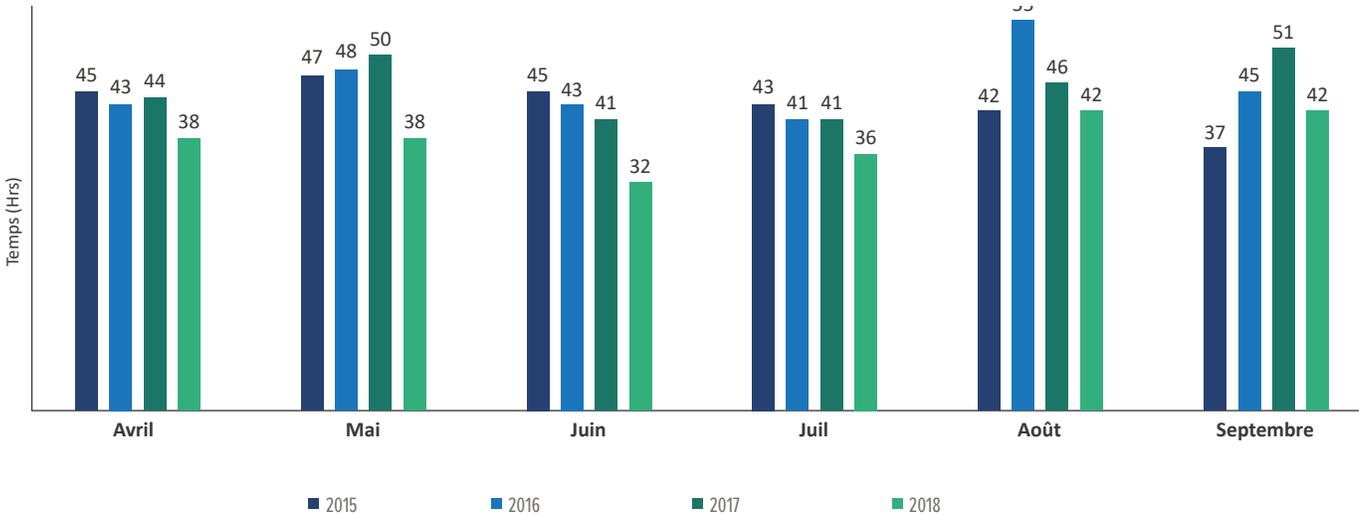
*L'indicateur fait référence au temps qui s'écoule entre la mainlevée et l'évacuation des marchandises du Port.*

Le temps pris après l'autorisation d'enlèvement a une incidence importante sur le temps de séjour au Port. Les données de la figure 9 montrent que le temps pris après la mainlevée douanière s'est amélioré en 2018 par rapport aux autres années.

Parmi les engagements visant à améliorer la performance de cet objectif, il sied de mentionner l'automatisation des procédures d'autorisation de sortie aux portes et la garantie d'un fonctionnement de 24 heures sur 24.

Figure 9: Temps pris après la mainlevée douanière au port de Mombasa

Source: KRA, Avril à Septembre 2018



### 4.8 Temps de rotation des camions au Port de Mombasa

*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 10, le temps de rotation des camions est passé de 4 heures en avril 2018 à 8 heures en septembre 2018. Le temps de rotation élevé des camions au port de Mombasa est en partie attribué à la congestion du trafic le long des routes menant au port et au temps qu'il faut avant qu'un camion soit chargé ou déchargé.

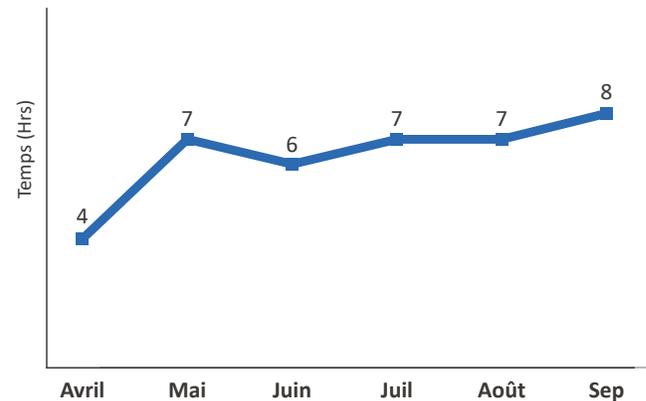
Actuellement, des travaux routiers sont en cours sur les routes autour de la zone portuaire. Cependant, avec le temps, la route Dongo Kundu devrait permettre de désengorger la circulation des camions quittant le port vers des destinations le long de la route Mombasa - Nairobi et au-delà.

Le scannage des cargaisons aux portes de sortie contribue également au temps de rotation élevé des camions au port de Mombasa. L'amélioration qui permettrait d'accélérer considérablement les temps de rotation des camions consisterait à accélérer le processus d'obtention des laissez-passer pour les camions à la sortie des portes, à mettre en place un mécanisme pour accélérer le déchargement des exportations ainsi que le chargement des importations sur les camions pour leur livraison hors du Port.

La mise en place d'un mécanisme permettant d'accélérer le dédouanement aux points d'entrée et de sortie contribue, entre autres, à l'accumulation de files d'attente aux points d'entrée et de sortie.

Figure 10: Temps moyen de rotation des camions au port de Mombasa, d'avril à septembre 2018, en heures

Source: KPA 2018



## 4.9 Qualité de l'infrastructure de transport le long du Corridor Nord

Dans le cadre des efforts visant à améliorer la compétitivité du Port de Mombasa, les États membres se sont concentrés sur le développement des infrastructures pour les différents modes de transport de surface le long du Corridor Nord.

Au mois de juin 2018, le Kenya a accueilli le 14<sup>ème</sup> Sommet des Chefs d'État sur les Projets d'Intégration du Corridor Nord (NCIP). Le Sommet a réaffirmé l'engagement des dirigeants à faire progresser l'intégration régionale tout en soulignant l'importance d'accélérer la transformation socio-économique, l'industrialisation et la création d'emplois.

Parmi les projets clés qui ont occupé une place importante au cours de la réunion figure le réseau routier qui forme la route du trafic de transit transafricain et l'infrastructure de transbordement afin d'atteindre au-delà de la région EAC dans le but principal de promouvoir le commerce. La longueur totale des neuf autoroutes du réseau transafricain est d'environ 56.683 km.

L'évaluation de l'état des routes est primordiale non seulement pour le mouvement fluide des marchandises, des services et des personnes, mais aussi pour la sécurité, la durée de vie utile des routes, la consommation de carburant et les coûts d'entretien, entre autres.

Il existe divers paramètres qui sont largement utilisés pour évaluer l'état de la chaussée, notamment l'indice Internationale de Rugosité (IRI). L'IRI est un paramètre normalisé et largement utilisé pour quantifier la rugosité des routes. Une valeur IRI faible indique une route lisse (état excellent) et une valeur élevée indique que la route est en détresse, ou l'existence des nids-de-poule ou des dépressions profondes (mauvais état).

Cette section du rapport s'intéresse à la qualité des routes dans les États membres du Corridor Nord, telle que définie par l'IRI. La description de l'IRI est présentée dans le tableau 27 comme suit :

Tableau 27: Indice internationale de rugosité (IRI)



L'analyse ci-après porte essentiellement sur l'état des routes le long du Corridor Nord dans les États membres.

### 4.9.1 Etat des routes au Kenya

Le Kenya sert de lien inévitable car il est le principal itinéraire reliant les pays sans littoral au Port de Mombasa. Plus de 75% du tronçon routier est en bon état et 14,8% est en mauvais état. Des améliorations sont en cours sur des tronçons de la route Mombasa- Mariakani pour sa réhabilitation. Les travaux sur Bachuma Gate -Voi sont pratiquement achevés à 100 % ; les travaux d'entretien des tronçons Eldoret-Webuye et Webuye-Malaba sont en cours.

La construction des échangeurs et des routes d'accès à Nyahururu, Njoro et Mau Summit a été achevée et ces derniers sont en service. Toutefois, les travaux se poursuivent sur les échangeurs de Kaburengu, Webuye, Kericho et Ahero Junctions. Des travaux sont en cours pour l'extension de la route Nairobi-Mombasa car certains tronçons sont étroits et sujets aux accidents. Tous ces travaux devraient améliorer la fluidité et l'efficacité des flux de marchandises et réduire davantage le coût des échanges commerciaux.

Le tableau 28 présente l'état des routes au Kenya, mesuré par l'Indice Internationale de Rugosité.

Le Corridor relie également la Tanzanie à Namanga par Athi River et Voi par la route Taita – Taveta. Il dessert le Soudan du Sud par la route Lokichar - Nadapal. Les informations sur les liaisons vitales entre le Corridor Nord et la frontière tanzanienne et les frontières du Soudan du Sud sont présentées dans le tableau ci-après.

Pour la route reliant le Soudan du Sud à Webuye (673,9 km), 72 % du tronçon sont en mauvais état, 10 % sont en état passables et 18 % en bon état. Toutefois, certains tronçons routiers sont en cours de construction/réhabilitation. De l'autre côté de la frontière en Tanzanie, l'état des routes est à 100% en bon état.

Tableau 28: État des routes du Corridor Nord au Kenya à partir du port de Mombasa

Source: Autorité des Routes Nationales du Kenya (KeNHA), Sept 2017/2018

Nom de la section de route	Longueur de la section (Km)	IRI	Etat
<b>Mombasa-Nairobi- Nakuru- Malaba</b>			
Mombasa - Kwa Jomvu- Mariakani	41,3	8	Mauvais
Magongo Road (Old Mombasa Road)	4	6	Passable
Mariakani - Maji ya Chumvi	13	4	Bien
Maji ya Chumvi - Bachuma Gate	53	2	Bien
Bachuma Gate - Voi	54,1	8	Mauvais
Voi - Mtito Andei	95,1	6	Passable
Mtito Andei - Sultan Hamud	132,7	3	Bien
Sultan Hamud - Machakos Turnoff	80	2,5	Bien
Machakos Turnoff - Athi River	25	3	Bien
Athi River - JKIA- Likoni Road	20,7	2,5	Bien
Nairobi Southern Bypass	29	1,5	Bien
Likoni Road - James Gichuru	15	2,5	Bien
James Gichuru junction – Rironi	26	6	Passable
Rironi - Mai Mahiu	20	3	Bien
Mai Mahiu - Naivasha	38	3	Bien
Rironi - Gilgil	89	3	Bien
Gilgil - Mau Summit	90	3	Bien
Mau Summit - Timboroa	38,8	3	Bien
Timboroa - Eldoret	80	2	Bien
Eldoret - Webuye	75	2	Bien
Webuye - Malaba	57,8	2	Bien
<b>Nakuru- Kisumu-Busia</b>	0		
Mau Summit - Kisian	150,1	2	Bien
Kisian – Busia	101	8	Mauvais
<b>Longueur Totale (Km)</b>	<b>1.328,6</b>		

**Tableau 29: D'autres sections de routes non mentionnées dans l'Accord mais faisant partie du Corridor Nord reliant le Corridor Nord aux frontières de la Tanzanie et du Soudan du Sud**

Source: Autorité des Routes Nationales du Kenya (KeNHA), Sep 2017 et 2018

Isebania - Ahero - Kakamega - Kitale			
Section de route	Longueur (Km)	IRI	Etat
Isebania – Kisii	80	6	Passable
Kisii – Ahero	85	5	Passable
Ahero – Kisumu	17	2	Bien
Kisumu - Mamboleo Junction	4	8	Mauvais
Mamboleo Junction - Kakamega	47	6	Passable
Kakamega - Webuye	40	8	Mauvais
Webuye – Laseru	58,4	3	Bien
Laseru – Kitale	60	3	Bien
Kitale- Lokichar - Nadapal			
Section de route	Longueur (Km)	IRI	Etat
Kitale – Morpus	68,5	4	Passable
Morpus – Lokichar	147	8	Mauvais
Lokichar - Loichangamatak	50	8	Mauvais
Loichangamatak - Lodwar	50	8	Mauvais
Lodwar – Nadwat	80	8	Mauvais
Nadwat - Kalobeiyei	80	8	Mauvais
Kalobeiyei - Nadapal	80	8	Mauvais
Voi - Taveta			
Section de route	Longueur (Km)	IRI	Etat
Voi- Mwatate	45	2	Bien
Mwatate – Taveta	99	2	Bien
Athi River - Namanga	137	3	Bien

#### 4.9.2 Etat des routes du Corridor Nord en Ouganda

Les routes du Corridor Nord désignées en Ouganda sont:

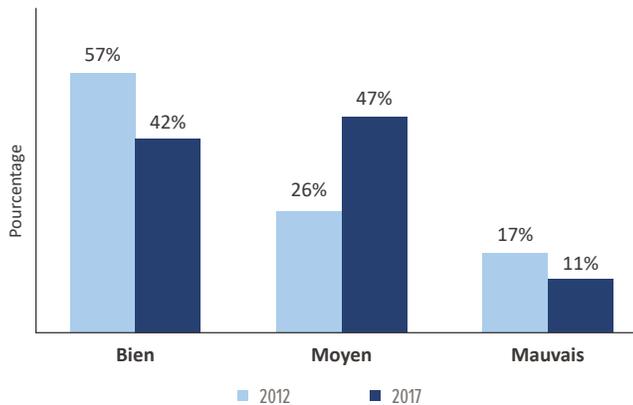
- ▶ Malaba -Katuna
- ▶ Malaba – Ishasha
- ▶ Malaba – Mpondwe
- ▶ Malaba – Goli
- ▶ Malaba – Arua
- ▶ Busia - Katuna
- ▶ Busia - Ishasha
- ▶ Kasese – Kagitumba
- ▶ Busia – Arua
- ▶ Busia – Goli
- ▶ Kasese – Mpondwe
- ▶ Kasese – Ishasha.

En mars 2017, il avait été signalé que 36,6 % des routes du Corridor Nord étaient en bon état, 58,4 % en état passable et 5 % en mauvais état (10ème édition du rapport de l'Observatoire de Transport, mai 2017). En mars 2018, 31 % des routes étaient en bon état, 61 % en état passable et 8 % en mauvais état. Au cours de l'engagement des Parties prenantes en octobre 2018, l'Autorité des Routes Nationales de l'Ouganda (UNRA) a signalé que la route Jinja-Kampala était très encombrée et que des plans étaient en cours pour construire la voie express Jinja-Kampala afin de réduire cette congestion.

Le projet devrait être achevé d'ici 2020. D'une manière générale, la plupart des routes en Ouganda ont été améliorées par rapport à leur état en 2012. A titre d'exemple, la longueur des routes en mauvais état avait été estimée à 17 % en 2012, puis à 11 % en 2017.

**Figure 11: Etat des sections de routes en Ouganda en 2012 et 2017**

Source: Données de l'Autorité des Routes Nationales de l'Ouganda (UNRA), 2012 et 2017



#### 4.9.3 Etat des routes du Corridor Nord au Rwanda

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

- ▶ Kagitumba - Akanyaru haut
- ▶ Kagitumba – Rusizi
- ▶ Gatuna- Rusizi
- ▶ Gatuna – Rubavu
- ▶ Rusizi – Bugarama
- ▶ Cyanika- Rubavu

Il ressort du tableau ci-après que la majeure partie du réseau routier du Corridor Nord au Rwanda est pavée et en bon état à hauteur d'environ 86%, alors que seulement 14% est encore état passable, Huye (jonction de Karubanda à la section de Kitabi) est en cours de réhabilitation, sous le financement de BADEA, OFID et SFD.

**Tableau 30: Etat des routes au Rwanda**

Source: RTDA, Septembre 2018

De	A	Longueur (Km)	IRI m/Km October 2018	Etat actuel
Kagitumba (frontière)	Kayonza (Carrefour de la RN4)	116,3	6	Passable
Kayonza (Carrefour de la RN 24)	Kigali (centre-ville –principal rond point)	77,9	1,8	Bien
Kigali (centre-ville –principal rond-point)	Muhanga - Huye - Akanyaru	157,8	2,16	Bien
Huye (Karubanda- Carrefour de la RN 1)	Kitabi	52,7	6	Passable
Kitabi	Buhinga	62,6	2,17	Bien
Kigali (Nyabugogo)	Gatuna (Frontière)	78	1,33	Bien
Kigali (Gitikinyoni) en passant par Musanze	Rubavu (Frontière grande barriere)	150	1,99	Bien
Ruhwa	Kamembe(gihundwe)	50,5	2,12	Bien
Kamembe	Rubengera (Rond-point -Carrefour de la RN 15)	131,1	2,12	Bien
Rubengera	Rubavu (Pfunda-junction of NR2)	75,4	2,12	Bien
Musanze (Carrefour de la RN 2)	Cyanika (frontière)	25,1	3,19	Bien
Kicukiro (sonatubes- Carrefour)	Nemba (frontière)	62	1,59	Bien
<b>Les Autres Tronçons Le Long Du Corridor Nord Qui Ne Font Pas Partie De L'accord</b>				
Muhanga (junction of NR1)	Rubengera (Rond-point -Carrefour de la RN 15)	61,5	3,05	Bien
junction of NR15)	Mukamira (Carrefour de la RN 2)	99	2,07	Bien

## 4.9.4 Etat des routes du Corridor Nord au Burundi

Les routes du Corridor Nord désignées au Burundi sont :

- ▶ Kanyaru haut (through -Kayanza-Bujumbura) to Gatumba
- ▶ Gasenyi (through-Kirundo-Ngozi) to Bujumbura
- ▶ Ruhwa- (through - Rugombo-Nyamitanga) to Bujumbura
- ▶ Kanyaru bas-(through Ngozi-Nyangungu) to Gitega

La majeure partie de l'état des routes au Burundi est pavée et en bon état ou en état moyen, à l'exception de quelques sections de routes qui représentent environ 28 % et qui sont encore en mauvais état, comme le montre le tableau 31. Toutefois, des plans sont en cours pour améliorer/moderniser les routes en mauvais état.

En septembre 2018, les points noirs identifiés au Burundi le long de l'itinéraire du Corridor Nord se trouvaient sur la route Bujumbura – Akanyaru et étaient occasionnés par de nombreux glissements de terrain survenus pendant la saison des pluies ; sur la route Bugarama- Gitega où la route est trop vieille et Kanyaru bas- Ngozi où la route a des virages serrés qui sont difficile à éviter.

Tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous, le Burundi compte 19 ponts le long de l'itinéraire du Corridor Nord. Leurs emplacements et itinéraires respectifs sont les suivants.

Tableau 31: Etat des tronçons routiers au Burundi

Source: Office des Routes, Septembre 2018

De	A	Longueur (Km)	Etat
Gasenyi	Kirundo	35	Bien
Kirundo	Ngozi	32	Fair
Gashoho	Ngozi	40	Fair
Ngozi	Kayanza	32	Fair
Kanyaru haut	Kayanza	23	Fair
Kayanza	Bugarama	59	Fair
Bugarama	Bujumbura	35	Bien
Bujumbura	Gatumba	13	Bien
Gatumba	Frontière RDC (Rusizi II)	3	Bien
Ruhwa	Nyamitanga	50	Bien
Nyamitanga	Bujumbura	30	Mauvais
Kanyaru bas	Ngozi	25	Mauvais
Ngozi	Gitega	80	Bien
Gitega	Bugarama	110	Mauvais

Tableau 32: Ponts le long des sections de route du Corridor Nord

Source: Office des Routes, Septembre 2018

De	A	Nombre de ponts	Emplacement
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 et Mpanda
Kanyaru bas	Ngozi	1	Kanyaru
Ngozi	Gitega	3	Ruvyironza, Mubarazi and Ruvubu
Gitega	Bujumbura	2	Mubarazi et Ruvyironza

## 4.9.5 Etat des routes du Corridor Nord en RDC

Les routes suivantes sont désignées en tant que routes du Corridor Nord en RDC, en vertu de l'Accord du Corridor Nord.

Le tableau 34 fournit l'état actuel des différentes sous-sections de routes en RDC. 48% des routes du Corridor Nord en RDC est en bon état, 26% se trouve en état passable tandis que les 26% restants sont en mauvais état.

**Tableau 33: Sections de routes de transit en RDC**

Source: Accord de l'ATTN

De	en Passant Par	A
Aru	Bunia	Kisangani ou Isiro
Mahagi	Bunia	Kisangani ou Isiro
Kasindi	Beni	Kisangani ou Bunia
Ishasha	Rutshuru	Goma Town
Bunagana	Goma	Goma Town
Bukavu	Kindu	Kisangani
Kiliba	Uvira	Kalundu
Kavimvira	Uvira	Kalundu
Kamanyora	Bukavu	Kalundu

**Tableau 34: Etat des routes en RDC**

Source: Office des Routes de la RD Congo, Septembre 2018

Itineraire	Longueur (Km)	Etat des Routes (Km)		
		Bon	Moyen	Mauvais
<b>Bukavu-Kindu-Kisangani</b>				
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
<b>Bukavu-Uvira</b>				
Bukavu - Kamanyola	55	5	45	5
Kamanyola - Uvira	86	61	15	10
Uvira - Kamvira - Front Burundi	17	7	10	0
<b>Kisangani - Beni -Kasindi</b>				
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
<b>Komanda - Bunia - Mahagi</b>				
Komanda - Bunia	71	13	58	0
<b>TOTAL (KM)</b>	<b>4162</b>	<b>1990</b>	<b>1086</b>	<b>1086</b>

Itineraire	Longueur (Km)	Etat des Routes (Km)		
		Bon	Moyen	Mauvais
Bunia - Mahagi - Goli - Fr Ouganda	190	21	131	38
<b>Kisangani - Isiro - Aru</b>				
Kisangani - Niania				
Niania - Isiro	232	41	108	83
Isiro - Watsa - Aru	422	288	81	53
<b>Beni - Butembo - Goma - Bukavu</b>				
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
<b>TOTAL (KM)</b>	<b>4162</b>	<b>1990</b>	<b>1086</b>	<b>1086</b>

#### 4.9.6 Etat des routes du Corridor Nord au Soudan du Sud

Le Soudan du Sud est confronté à de graves problèmes d'infrastructure liés à la réparation des routes vieillissantes avec des ressources limitées. Le

tableau 35 montre qu'environ 95 % des routes du Corridor au Soudan du Sud sont en mauvais état et seulement 5 % en bon état. Le pays n'a pas encore

reçu suffisamment de soutien de la part de ses partenaires internationaux pour l'aider à améliorer ses routes, comme c'est le cas dans d'autres Etats membres.

**Tableau 35: Etat des sections de routes de transit au Soudan du Sud**

Source: Autorité des Routes du Soudan du Sud, Septembre 2018

Route / Rue	Type de chaussée	Etat des travaux	Prévue	Longueur (km)	Etat de la route (Km)
Nimule - Nesitu - Juba	Pavée	Construite	Entretien	192	Passable
Nadapal - Kapoeta - Torit - Nesitu	Gravier	Designed	En attente de construction	335	Mauvais
Juba - Lainya - Yei - Kaya	Gravier	N/A	N/A	225	Mauvais
Yei – Maridi	Gravier	N/A	N/A	180	Mauvais
Juba - Mundri - Maridi - Yambio– Nabiapai	Gravier	N/A	N/A	427	Mauvais
Yambio - Tambura - Wau - Aweil	Gravier	N/A	N/A	591	Mauvais
Wau - Kwacjok - Agok - Mayom - Bentiu	Gravier	N/A	N/A	520	Mauvais
Juba - Bor - Ayod - Malakal	Gravier	N/A	N/A	614	Mauvais
Mundri - Rumbek - Wau	Gravier	N/A	N/A	459	Mauvais
<b>Total (Km)</b>				<b>3.543</b>	

## 4.10 Résumé des discussions sur la qualité des infrastructures routières le long du Corridor Nord

L'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord de 2007 (ATTCN), prévoit dans son Protocole n° 2, section 1, certains itinéraires clés désignés par les États membres pour le commerce inter-états le long du corridor sur leurs territoires respectifs.

Les données fournies par les États membres du Corridor Nord respectifs sur l'état de leurs routes indiquent que l'ensemble du réseau routier du Corridor Nord couvre environ 12.707 km de longueur, répartis comme suit : 567 Km au Burundi ; 4.162 Km en RDC ; 1 323,6 Km au Kenya, 1.039,4 Km au Rwanda ; 3.543 Km au Soudan du Sud et 2.072 Km en Ouganda.

Le tableau 36 ci-dessous décrit la proportion de l'état des routes le long du réseau routier du Corridor Nord. La longueur totale des routes en mauvais état en 2018 était estimée à 40 % de l'ensemble du réseau routier en septembre 2018, 39 % représentaient la partie en bon.

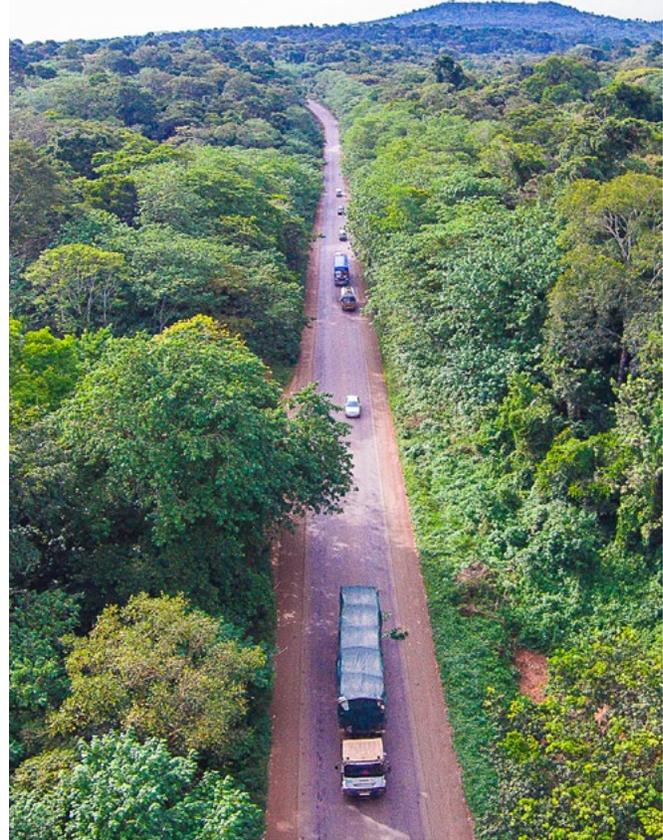
Le Soudan du Sud a contribué au pourcentage le plus élevé du réseau routier en mauvais état. L'entretien de l'infrastructure routière nécessite une planification structurée, prenant en compte les coûts du cycle de vie de la structure de la voirie (ou chaussée) et les conséquences pour les usagers de la route en termes de retards et de risques d'accidents lors des changements de voie et des fermetures pendant l'entretien.

**Tableau 36: Etat des réseaux routiers du Corridor Nord (en Km) en Septembre 2018**

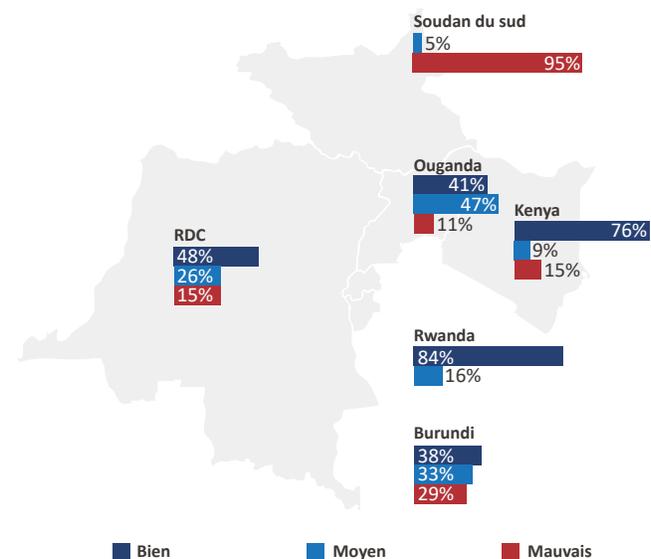
Source : Autorité des routes de chaque pays respectif, Septembre 2018

Pays	Bon	Passable	Mauvais	TOTAL
Burundi	216	186	165	567
RDC	1.990	1.086	1.086	4.162
Kenya	1.007,1	125,1	196,4	1.328,6
Rwanda	870,4	169	-	1.039,4
Soudan du Sud	-	192	3351,00	3.543
Ouganda	870,24	973,84	227,92	2.072
<b>Longueur totale (Km)</b>	<b>4.953,74</b>	<b>2.731,94</b>	<b>5026,32</b>	<b>12.707</b>
<b>Share of road status (%) in 2018</b>	<b>39%</b>	<b>21%</b>	<b>40%</b>	<b>100%</b>

Vue Aérienne de la route Jinja, en Ouganda  
Flickr.com/TradeMark East Africa



**Etat des routes par pays Membre (en %)**



## 4.11 Trafic aux ponts bascules dans les États membres du Corridor Nord



Pancarte d'une Station de pesage de véhicules en Ouganda  
Flickr.com/TradeMark East Africa

Cet indicateur évalue le nombre moyen de camions qui sont pesés par jour, sur les différents ponts bascules dans les États membres respectifs du Corridor Nord

Les itinéraires du Corridor Nord représentent le pourcentage le plus élevé du trafic de camions, puisque le transport routier est le mode le plus pratique pour acheminer plus de 90 % des marchandises vers les États membres.

Il y a eu une augmentation du nombre de camions qui utilisent les routes.

Tous ces camions doivent passer par les ponts bascules pour s'assurer qu'ils respectent les limites de la charge autorisées.

Les ponts bascules servent de points de contrôle pour vérifier si les camions respectent les limites de charge des véhicules de transport. La surcharge sur les essieux des camions peut

entraîner une détérioration rapide du réseau routier.

Cette section traite de l'exploitation du trafic aux ponts bascules le long du Corridor Nord dans des pays particuliers. L'efficacité de la station de pesage est mesurée en fonction du temps nécessaire pour le passage des camions.

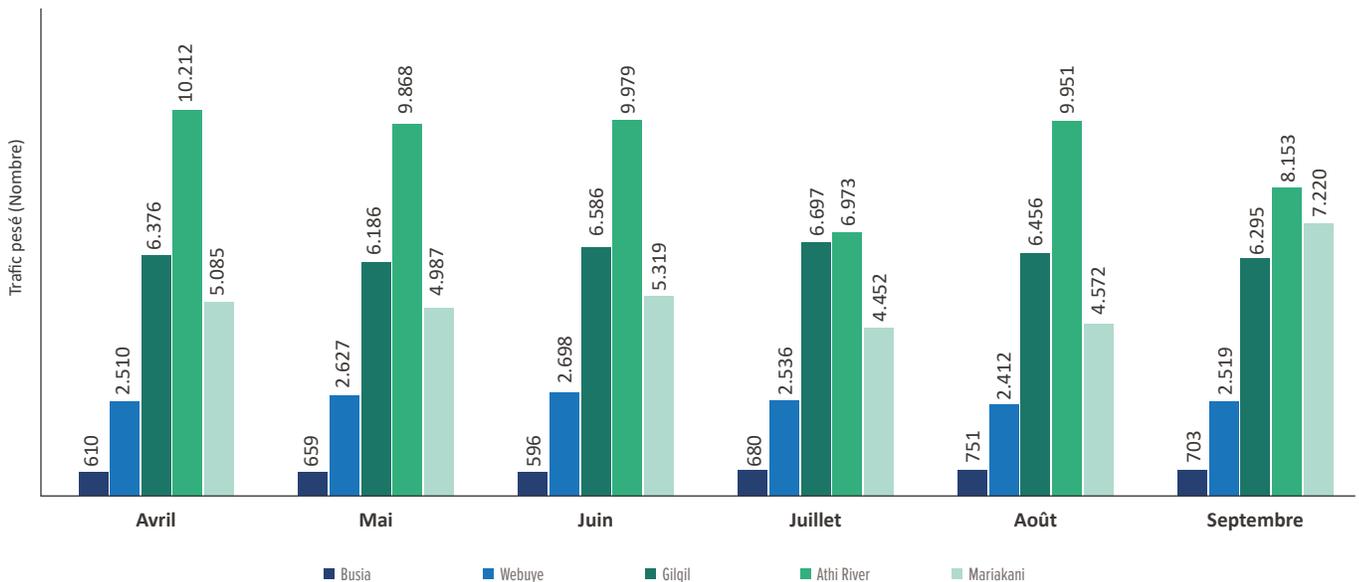
Les longues files d'attente et le temps de service élevé entraînent des embouteillages, ce qui est un indicateur d'inefficacité. Les ponts bascules qui ne sont pas des pesages Routiers Dynamiques à Grande Vitesse (HSWIM) entraînent des retards inutiles ou affectent le temps pris par ces camions pour arriver à leur destination finale.

Le Kenya utilise actuellement des ponts bascules statiques et des ponts bascules HSWIM pour aider à débarrasser les routes des véhicules surchargés.

Il existe neuf ponts bascules statiques installés à Athi-River, Mariakani,

Figure 12: Moyenne journalière du trafic pesé sur les ponts bascules au Kenya

Source: l'Autorité des Routes Nationales du Kenya, Avril - Septembre 2018



Webuye, Gilgil, Busia, Mtwapa, Rongo-Isinya et Bondo. Les cinq premiers sont le long du Corridor Nord.

Pour réduire la congestion sur les ponts-bascules, l'Autorité des Routes Nationales du Kenya (KeNHA) a installé des ponts-bascules de pesage HSWIM et des ponts bascules multiplateformes à Mariakani ; Athi River ; Gilgil et Webuye ; ce derniers sont entièrement automatisés.

La figure 12 illustre le trafic quotidien moyen aux ponts bascules, pour le pesage des camions à l'arrivée et au départ.

**Le pont-bascule d'Athi- River a enregistré le trafic le plus élevé qui comprend le trafic provenant du Port de Mombasa, les marchandises locales et de transit et le trafic provenant du poste frontière de Namanga.**



Il s'agit d'une réduction du trafic au pont-bascule de Gilgil puisqu'une partie de ce trafic était destinée à Nairobi et à ses environs. Les ponts bascules de Webuye et de Busia ont enregistré une baisse du trafic, qui se compose de marchandises en transit se dirigeant respectivement vers les postes frontière de Malaba et de Busia.

Des plans sont en cours pour installer des ponts bascules virtuels sur les routes kenyanes afin d'accroître la rapidité et la transparence du dédouanement des marchandises sur les principales artères reliant le Kenya aux pays sans littoral.

Le Burundi n'a pas encore mis en application les limites de la charge des véhicules. Le Burundi n'est pas doté de pont-bascule le long des routes du Corridor Nord. De même, le Rwanda n'a pas encore mis en application les limites de la charge des véhicules et n'a pas de pont-bascule pour le moment. Cependant, 8 sites pour l'installation de ponts bascules HSWIM ont été identifiés et jusqu'à présent, 2 sont en cours de construction/installation entre Kagitumba-Kayonza et Rusumo.

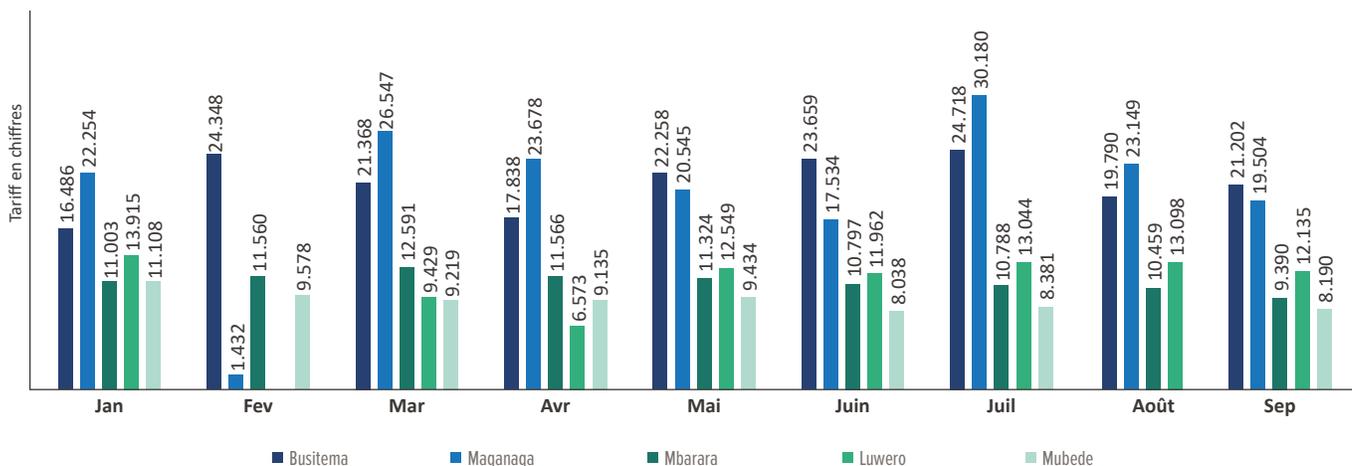
Le Soudan du Sud n'a pas de ponts bascules et n'a pas encore mis en oeuvre les limites de la charge des véhicules. Toutefois, le Soudan du Sud devrait adapter sa réglementation aux limites régionales de la charge des véhicules fixées par le Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe (COMESA) et la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC), qui sont actuellement fixées à un maximum de 56 tonnes avec une tolérance au pont-bascule de 5%. La conformité est donc basé à la fois sur les limites brutes de la charge des véhicules et sur celles à l'essieu.

En octobre 2018, les ponts bascules en Ouganda étaient des ponts bascules dynamiques à vitesse lente et installés à un côté de la route. Cela a causé beaucoup de congestion et de retards le long des tronçons routiers du corridor où ils sont situés. Toutefois, UNRA est en train de transformer les ponts bascules de Magamaga et de Mbarara en HSWIM et d'installer des balances de pesage sur les deux côtés de la route. La mise à niveau devrait être achevée au cours de 2019.

La Figure 13 ci-dessous illustre le trafic mensuel moyen pesé sur les ponts bascules ougandais pour la période allant de janvier à septembre 2018. Le pont-bascule de Busitema a enregistré le trafic le plus élevé au cours de cette période et celui de Mubende a affiché le trafic le moins élevé.

**Figure 13: Trafic mensuel moyen pesé sur les ponts bascules de l'Ouganda**

Source: Autorité des Routes Nationales de l'Ouganda, Janvier- Septembre 2018



## 4.12 Conformité au poids aux ponts bascules



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

Le Rwanda, le Soudan du Sud et le Burundi ne sont pas dotés de ponts bascules, par conséquent, le respect des réglementations n'est pas applicable.

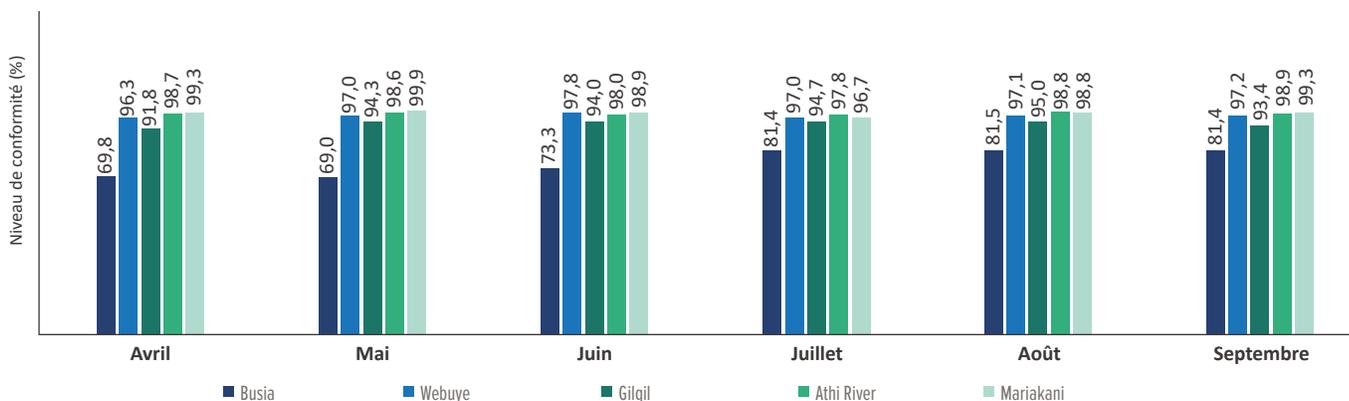
Le Kenya se conforme à la loi de l'EAC de 2017 sur le contrôle de la charge des véhicules, et certaines des conditions qui s'appliquent à la conformité au pont-basculé sont les suivantes

- ▶ Tout véhicule dont il est établi qu'il est surchargé sur l'essieu ou le groupe d'essieux, mais qu'il est conforme au poids brut autorisé selon la configuration des essieux, peut redistribuer sa cargaison dans les limites de tolérance avant d'être pesé de nouveau et autorisé à poursuivre son voyage. Ces véhicules ne seront pas facturés
- ▶ Tout véhicule surchargé sur l'essieu et le groupe d'essieux et qui ne peut redistribuer sa cargaison dans les limites de la tolérance admissible est facturé.
- ▶ Un abattement de 5 % a été accordé sur les limites de poids à l'essieu légales et au groupe d'essieux pour tenir compte des mouvements possibles des marchandises au cours du transit;
- ▶ Toutes les cargaisons en transit conteneurisées scellées ne doivent être pesées qu'au premier pont bascule rencontré après avoir quitté le port ou le point de chargement et au dernier pont bascule au point de sortie de la frontière.

La Figure 14 illustre le niveau de conformité des propriétaires de camions et des conducteurs au pont-basculé du Kenya sur le Corridor Nord. Il est évident que tous les ponts bascules ont enregistré une performance constante en termes de conformité à plus de 90 %, à l'exception du pont bascule de Busia

Figure 14: Niveau de conformité au poids aux ponts bascules du Kenya

Source: Autorité des Routes Nationales du Kenya, Avril - Septembre 2018



Le faible taux de conformité à Busia pourrait être attribué au fait que la plupart des marchandises transitant par Busia sont des exportations en provenance du Kenya et que le pont-bascule de Busia offre la première occasion de peser les camions chargés, en particulier pour les exportations et les produits pétroliers en provenance de Kisumu.

Il convient de noter que les ponts bascules de Mariakani et d’Athi-river ont enregistré un niveau élevé de conformité, ce qui suggère que les associations de transport au Kenya et Saccos de transport à Nairobi sont très sensibilisées.

En outre, une bonne proportion des camions transportent des conteneurs qui sont pesés avant l’expédition au port de chargement. L’Ouganda a fixé la limite de poids brut autorisé à 56 tonnes. L’application de la loi est basée à la fois sur la limite du poids brut et sur la limite de la charge à l’essieu.

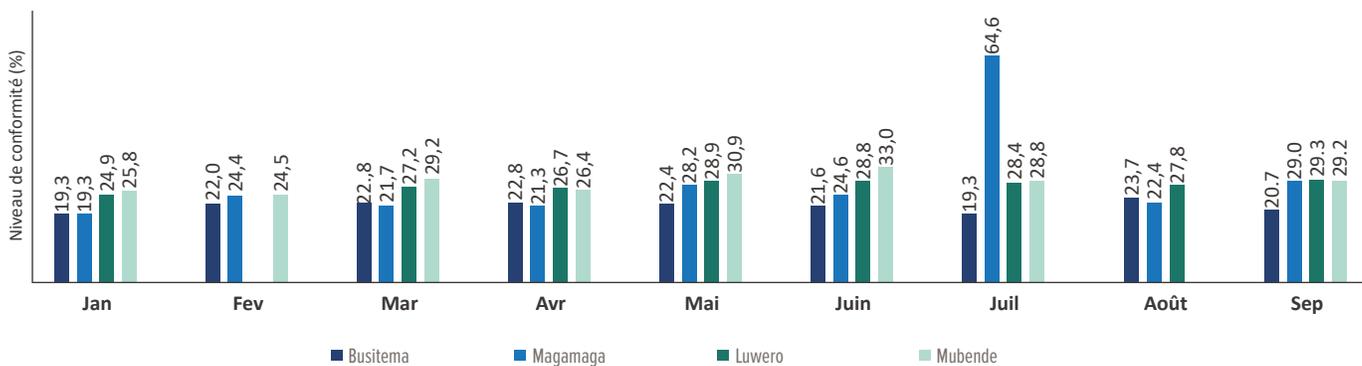
La Figure 15 illustre le niveau de conformité des propriétaires de camions et des conducteurs aux ponts bascules en Ouganda le long du Corridor Nord.

Tous les ponts bascules signalés ont enregistré une très faible performance en termes de niveaux de conformité, qui était de moins de 30%. La faible performance pourrait être attribuée au fait que les ponts bascules n’ont pas mis en œuvre le système de pesage dynamique routier à grande vitesse. L’objectif de conformité à 100 % n’a pas encore été atteint.

Par contre, le pont-bascule de Mbarara n’a pas de pesage de la charge par essieu. Toutefois, le niveau de conformité à la limite de poids brut était supérieur à 90%, comme le montre la figure 16 ci-après.

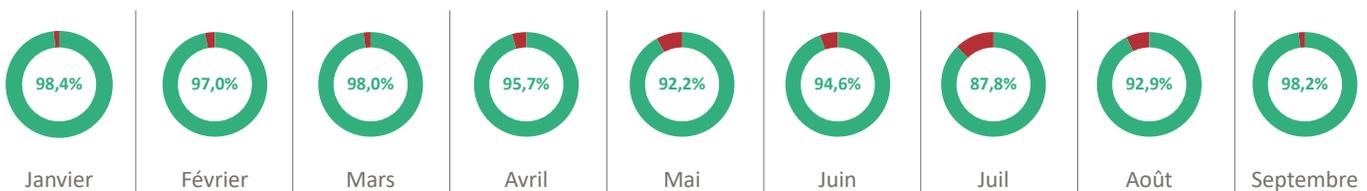
**Figure 15: Niveau de conformité au poids aux ponts bascules en Ouganda**

Source: Autorité des Routes Nationales de l’Ouganda, Janvier-Septembre 2018



**Figure 16: Niveau de conformité au pont-bascule de Mbarara en Ouganda**

Source: Autorité des Routes Nationales de l’Ouganda, Janvier-Septembre 2018



## 5.0 Temps de Transit et Retards

Cette section analyse le temps nécessaire pour qu'un camion puisse livrer les cargaisons à différentes destinations dans les États membres du Corridor Nord.

## 5.1 Temps de transit au Burundi

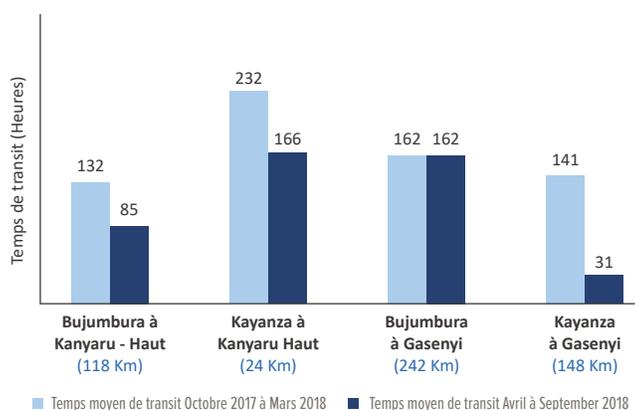


Le rapport indique le temps de transit d'un camion qui voyage entre les frontières clés du Burundi le long des routes de transit désignées du Corridor Nord. La route principale du Corridor Nord va de Kanyaru –Haut à Bujumbura en passant par Kayanza et se connecte à la RDC par le poste frontière de Gatumba.

De plus, la route passant par Nemba / Gasenyi est reliée à la route principale de Kayanza. Le temps de transit au Burundi a été mesuré entre Kanyaru-Haut et Gasenyi aux principaux nœuds et postes douaniers du Port de Bujumbura et Kayanza

**Figure 17: Temps de transit de Bujumbura et Kayanza à Kanyaru-Haut et à Gasenyi (en heures)**

Source: OBR, Octobre 2015 à Septembre 2018



La figure 17 montre qu'entre Avril et Septembre 2018, le temps de transit du Port de Bujumbura à Kanyaru-Haut (118 km) était de 85 heures, soit environ 3,5 jours. De même, au cours de la même période, 50% des camions suivis ont mis environ 3 jours pour transporter des marchandises du Port de Bujumbura à Kanyaru-Haut, une région limitrophe du Rwanda.

Cinq pour cent des camions enquêtés (moins de 10 camions) ont mis 185,6 heures (7,8 jours) sur le même itinéraire, tandis que 5% des camions l'ont parcouru en 17,8 heures. Ce temps pris est encore élevé compte tenu de la distance courte de 118 kilomètres.

Il est évident qu'il existe des retards de transit sur la route reliant Kanyaru-Haut à Bujumbura, ce qui peut être dû au terrain escarpé et à l'état des routes résultant des dommages causés par la pluie et des véhicules surchargés. Le temps de transit moyen entre Kayanza et Kanyaru-Haut était significativement élevé à 166 heures entre Avril et Septembre 2018, alors que la distance est plus courte par rapport celle du Port de Bujumbura à Kanyaru-Haut, ce qui témoigne de l'inefficacité persistante.



**Le temps de transit optimal pour le même trajet a été enregistré à 19 heures et la plus mauvaise performance de 240 heures a également été constatée**

La durée moyenne du trajet entre Bujumbura et Gasenyi a été de 162 heures entre Avril et Septembre 2018. Le transport de marchandises de Kayanza à Gasenyi a pris en moyenne 31 heures.

Si l'on compare avec la période précédente (Octobre 2017 à Mars 2018), l'analyse montre une amélioration significative du temps de transit au Burundi sur tous les itinéraires, comme suit: de Kayanza à Gasenyi le temps de transit a connu une amélioration de 78%, de Bujumbura à Kanyaru-Haut l'amélioration est de 36%, de Bujumbura à Gasenyi il y a eu une amélioration de 29%.

Le temps de transit de Kayanza à Gasenyi entre Octobre 2017 et Septembre 2018 est resté constant. Bien que des barrières à la circulation des marchandises subsistent le long des itinéraires, les résultats positifs enregistrés au cours de la période peuvent être liés à l'amélioration des infrastructures routières sur certains tronçons routiers.

## 5.2 Temps de transit au Kenya

Le temps de transit est mesuré à partir du moment où les marchandises sont autorisées par les douanes à Mombasa jusqu'au moment où elles arrivent aux différentes frontières le long du Corridor Nord. Ce temps de transit comprend les retards après la mainlevée douanière et les arrêts le long du corridor. Les données utilisées dans l'analyse de cet indicateur proviennent du Système Electronique Régional de Suivi des Cargaisons (RECTS) pour la période d'Avril à Septembre 2018.

Le temps ciblé pour le temps de transit des cargaisons en provenance de Mombasa jusqu'à Malaba et à la frontière de Busia est de 72 heures. Busia et Malaba sont respectivement à 947 et 933 km de Mombasa. Les deux frontières sont les premiers points de sortie du Kenya vers l'Ouganda.

Au cours de la période rapportée, le temps moyen de transit entre Mombasa et Busia était de 71 heures (3 jours). Le meilleur temps de transit enregistré pour les six mois a été atteint en Août 2018, à 60 heures.

Le mois de Juillet a enregistré la plus mauvaise performance de 87 heures suite aux fortes pluies qui ont perturbé la circulation pendant de longues heures sur différents tronçons routiers du Corridor.

A titre d'exemple, des tronçons routiers à Salama, Mai Mahiu et Narok ont connu des perturbations de la circulation en raison des inondations occasionnées par les fortes pluies. D'Avril à Septembre 2018, 5% des camions ont voyagé dans les 41 heures, 25% ont affiché un temps de transit de 50 heures, 50% ont enregistré 63 heures, et 75% ont connu un temps de transit compris dans l'intervalle des 83 heures.

Cette performance est remarquable et se situe dans les limites de l'objectif fixé de 72 heures, en particulier par rapport à la période précédente similaire en 2017, où le temps moyen de transit était de 4 jours.

Tableau 37: Temps de transit de Mombasa à Busia (heures)

Source : RECTS du Kenya, Avril - Septembre 2018

Msa à Busia	Avr - Sep	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept
Moyenne	71	67	64	78	87	60	64
Médiane	63	63	57	67	70	60	64
Ecart-type	36	22	23	47	52	19	17
Minimum	27	44	27	37	44	31	39
Maximum	305	115	127	305	234	114	95

De même, le temps moyen de transit pris entre Mombasa et Malaba pour la période de six mois se terminant en Septembre 2018 s'est établi à 72 heures, ce qui a permis d'atteindre l'objectif de trois jours.



**Le meilleur temps moyen de transit enregistré pour la même période était de 67 heures en Juin 2018 et de 75 heures en Juillet 2018.**

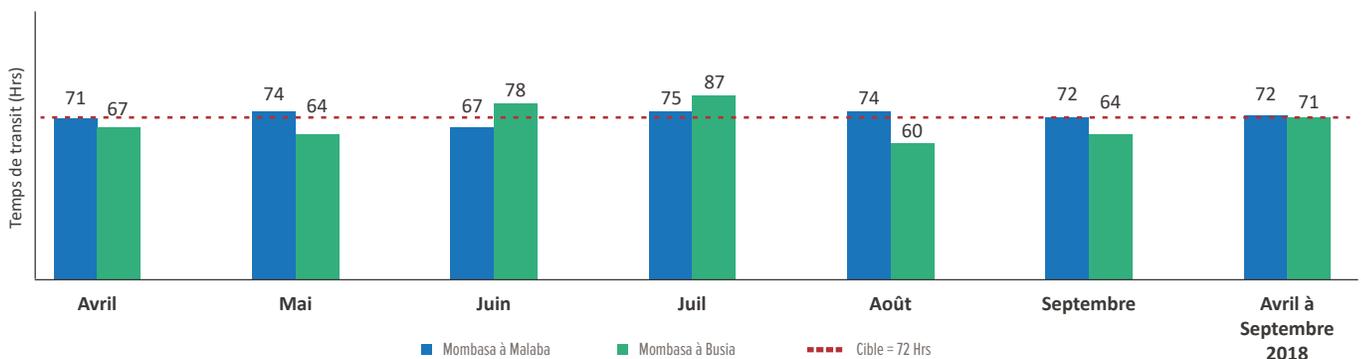
Les résultats obtenus sur les liaisons Mombasa - Malaba et Mombasa - Busia indiquent que les barrières non tarifaires ont été considérablement réduites le long des itinéraires du corridor.

Le rapport fait observer que les améliorations le long des tronçons Mombasa - Busia et Mombasa - Malaba sont en cours et sont annonciateur d'un mouvement fluide de marchandises dans les mois à venir. Par exemple, les échangeurs à Nakuru, Njoro et Mau Summit ont été achevés et sont en service. Les échangeurs à Kaburengu et Webuye sont toujours en cours de construction et ces derniers devraient minimiser les perturbations du trafic.

En outre, l'achèvement des voies de contournement de Dongo-Kundu, Sud de Nairobi, Nairobi Est et Kisumu ont permis de détourner le trafic des embouteillages qui sont dans les principales zones urbaines le long du Corridor.

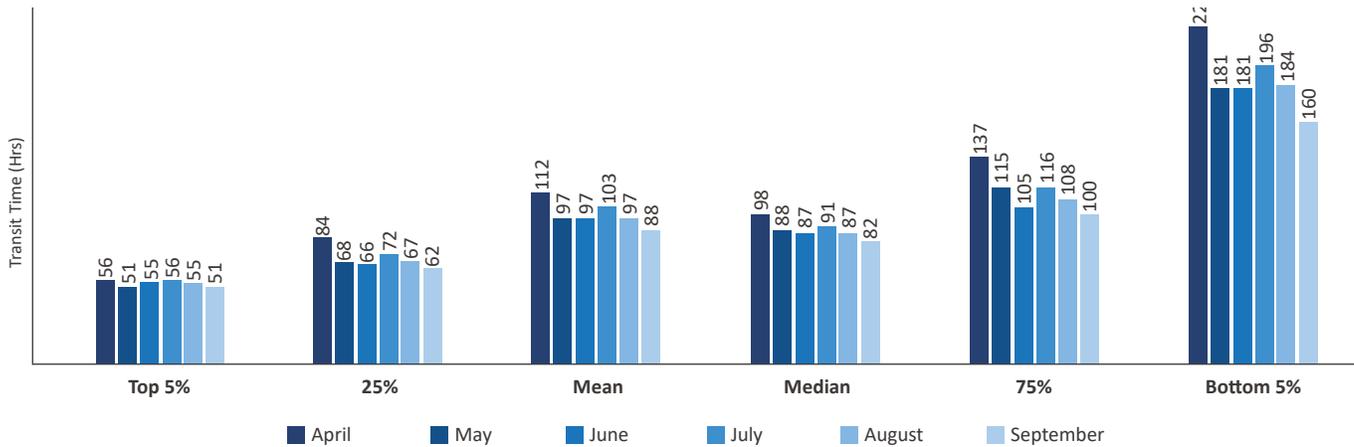
Figure 18: Temps de transit de Mombasa aux frontières de Malaba et Busia

Source: RECTS du Kenya, 2018



**Figure 19: Temps de transit à partir du Port de Mombasa jusqu'à la frontière Elegu, d'Avril à Septembre 2018**

Source : RECTS du Kenya, Avril - Septembre 2018



**5.2.1 Temps de transit à partir du Port de Mombasa jusqu'à Elegu / Nimule la frontière avec Ouganda / Soudan du Sud** - Les données montrent que le temps de transit entre Mombasa et Elegu / Nimule, sur une distance de 1.430 km, est passé d'une moyenne de 112 heures en Avril 2018 à 88 heures en Septembre 2018.

Le temps moyen mensuel de transit le plus élevé a été observé en Juin 2018, qui était de 196 heures (8 jours) et le temps de transit le plus court a été de 51 heures (2 jours), enregistré en Mai et Septembre 2018, comme le montre la figure 19. 50% des camions

enquêtés ont utilisé respectivement 98 heures, 91 heures et 82 heures en Avril, Juillet et Septembre 2018 de Mombasa à Elegu.

La tendance montre une amélioration du temps de transit au cours de la période considérée.

**5.2.2 Temps de transit du Port de Mombasa à Kampala en Ouganda** - La figure 20 montre le temps de transit pris par les camions de Mombasa à Kampala (1.169 km) entre Avril et Septembre 2018. Le temps moyen de transit est resté stable, pratiquement arrondi à 5 jours. Le temps de transit

le plus court (5%), comme indiqué ci-dessous, variait de 57 heures à 61 heures. En Septembre 2018, 25% des camions ont enregistré un temps de transit de 75 heures pour aller de Mombasa et Kampala.

**5.2.3 Temps de transit du Port de Mombasa à la frontière de Katuna**

Le temps de transit moyen entre le Port de Mombasa et Katuna s'est détérioré au mois d'Août 2018 et s'est établi à 5,5 jours. La figure 21 illustre la durée du voyage entre Mombasa et la frontière Katuna en Ouganda.

**Figure 20: Temps de transit du Port de Mombasa à Kampala en heures d'Avril à Septembre 2018**

Source : RECTS du Kenya, Avril - Septembre 2018

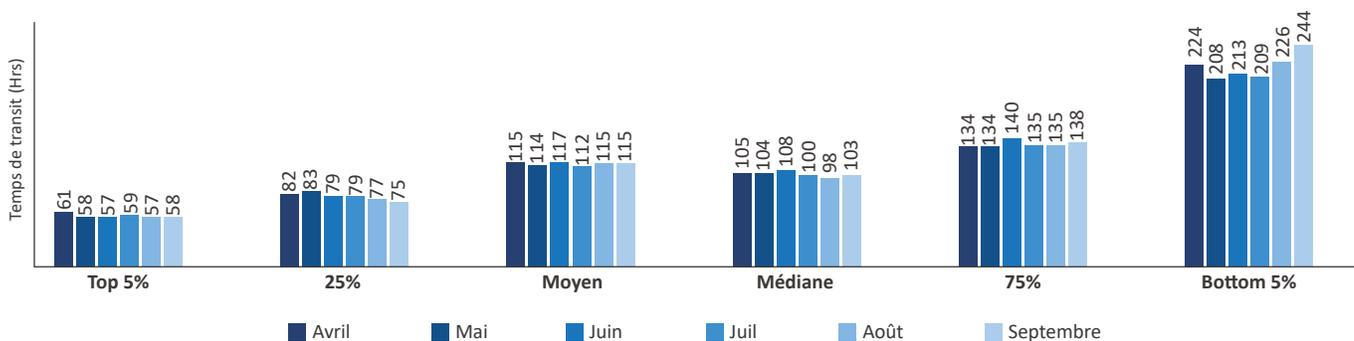
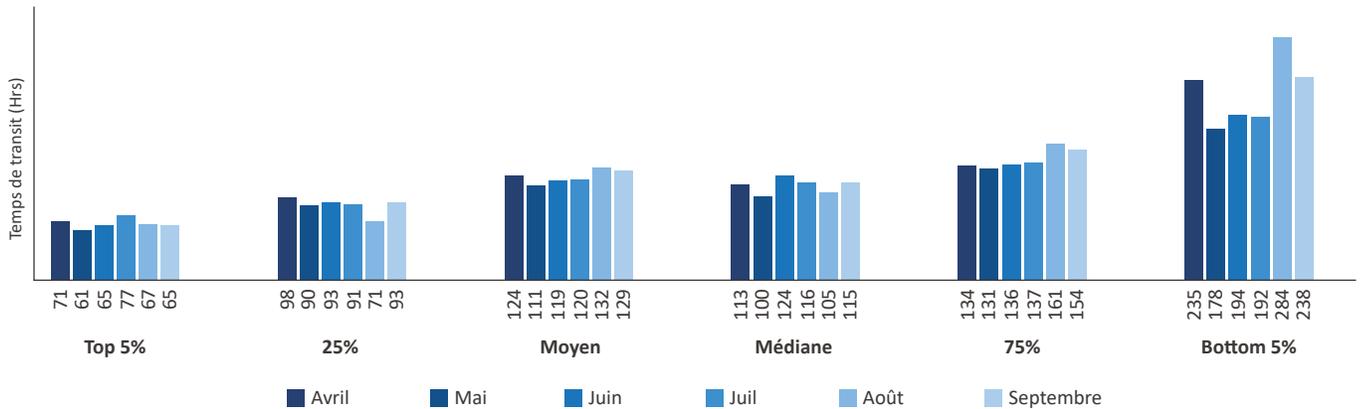


Figure 21: Temps de transit du Port de Mombasa à la frontière Katuna, en heures, Avril - Septembre 2018

Source : RECTS du Kenya, Avril - Septembre 2018



### 5.3 Temps de transit au Rwanda



#### 5.3.1 Temps de transit fourni par le Système Electronique de Suivi des Cargaisons

Le tableau 35 indique le temps de transit moyen entre Gikondo à Kigali / Rwanda et la ville portuaire de Mombasa (voie d'exportation).

Il s'agit d'une distance d'environ 1.680 kilomètres. Les données du système SYDONIA du Rwanda pour la période allant d'Avril à Septembre 2018 montrent que, pour les exportations, il a fallu environ 153 heures (6,4 jours) pour atteindre le Port de Mombasa à partir de Gikondo.

Quant aux les importations en provenance du Port de Mombasa jusqu'à Gikondo, il fallait qu'environ 187 heures). Sur 308 camions suivis au cours de la période considérée, 5% des camions ont voyagé en moins de 4,5 jours, 25% en 5,5 jours, 50% en 5,8 et 75% ont fait le voyage entre Gikondo et Mombasa en 6,9 jours.

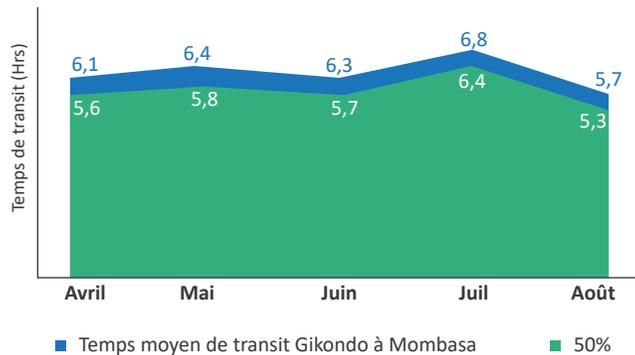
Tableau 38: Temps de transit de Gikondo à Mombasa, d'Avril à Août 2018 (heures)

Source : RECTS/RRA, Septembre 2018

Moyenne	153	5 %	107
Médiane	140	25%	132
Ecart type	40	50%	140
Minimum	80	75%	166
Maximum	351	100%	351

**Figure 22: Temps de transit mensuel de Gikondo à Mombasa**

Source : RECTS de RRA, Avril à Août 2018 (Figure 22 is still in English)



L'analyse de la figure 22 montre que le temps moyen de transit pour la période allant d'Avril à Août 2018 était cohérent autour de six jours environ, avec le mois de Juillet 2018 qui affichait le temps de transit le plus élevé (7 jours). Une analyse plus poussée montre que 50% des camions ont mis entre 5 et 6 jours sur la route de transit.

La performance est en partie attribuable à l'état des routes qui est généralement bon ou passable, à l'exception de quelques tronçons en cours de développement ou réhabilitation ; la mise en œuvre des postes Frontières à Arrêt Unique ainsi que la mise en œuvre du Territoire Douanier Unique (TDU).

Le Rwanda partage la frontière avec la RDC sur différents postes frontières, dont Corniche Rubavu, Rubavu Poids Lourd / Petite Barrière, Bugarama et Rusizi I & II. Les données de la Banque Nationale du Rwanda ont montré que la RDC est le plus grand partenaire commercial du Rwanda et qu'elle fournit la plus grande part du marché estimée à environ 79% des exportations formelles du Rwanda et 69% du total des importations informelles.

Le tableau 36 ci-dessous présente des statistiques descriptives sur le temps de transit entre Gikondo et Rubavu, frontière entre le Rwanda et la République Démocratique du Congo. La distance entre Gikondo et Rubavu est de 160 kilomètres. Il convient de noter que le temps pris par les camions pour voyager de Gikondo à Corniche est plus élevé, à environ 4 heures, par rapport à celui de Gikondo à Poids Lourds.

Cela peut être attribué au poids et type de cargaison transportée par les véhicules. La moitié des camions utilisent respectivement 25 heures et 20 heures de Gikondo à Corniche et à Poids Lourds

La figure 23 présente le temps moyen mensuel de transit pour la période d'Avril 2018 à Septembre 2018.

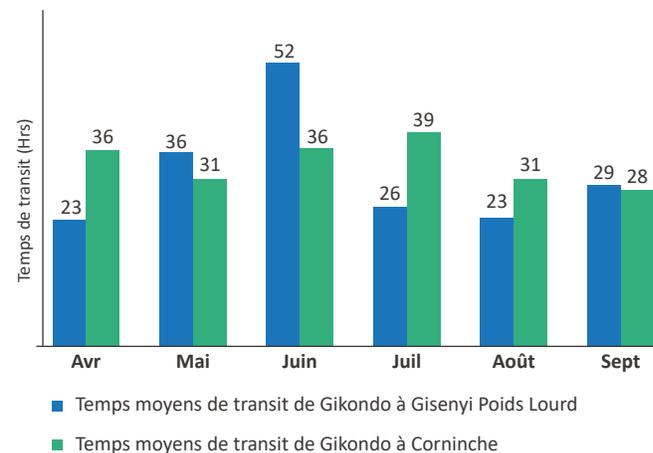
**Tableau 39: Temps de transit de Gikondo à Rubavu, d'Avril à Septembre 2018, en heures**

Source : RECTS de RRA, Avril à Août 2018

Statistiques Descriptives	Temps de transit de Gikondo à Rubavu - Corniche en heures	Temps de transit de Gikondo à Rubavu- Poids Lourds
Moyen (heures)	34	30
Médian (heures)	25	20
Minimum (heures)	8	7
Maximum (heures)	111	292
5%	10	12
25%	17	16
50%	25	20
75%	45	37

**Figure 23: Temps de transit de Gikondo à Rubavu pour la période d'Avril à Septembre 2018**

Source : RECTS de RRA Avril à Août 2018

**Statistiques Descriptives**

		Temps pris (heures) de Gikondo à Gatuna
Moyen		9
Median		4
Rang centile	5%	2,5
	25%	2,9
	50%	4,2
	75%	15,5

**Description**

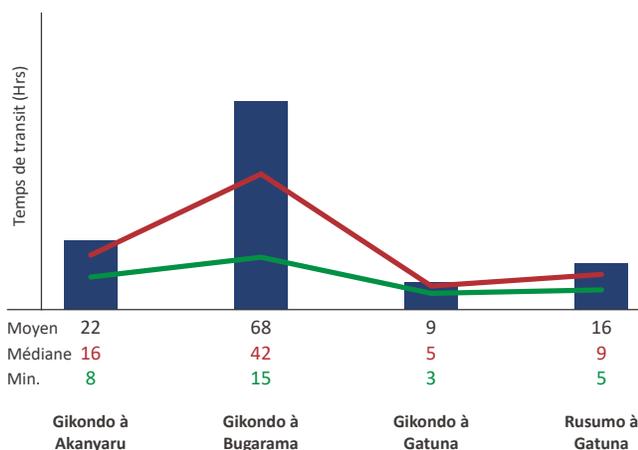
La frontière Gatuna relie le Rwanda et l'Ouganda le long du Corridor Nord. Le temps moyen de transit de Gikondo (Kigali) à Gatuna (84 km) entre Avril et Septembre 2018 était de 9 heures ; 25% des camions ont mis 3 heures et moins et 50% des conducteurs de camions ont mis 4 heures et au-dessus.

Les temps moyens de transit pour les routes de transit au Rwanda sont illustrés à la figure 24. D'une manière générale, l'amélioration de l'état des routes, la mise en œuvre du cadre de TDU pour le dédouanement des marchandises, la conformité aux règles et réglementations de la circulation et la réduction des barrières non-tarifaires ont entraîné une circulation plus rapide et plus fluide des marchandises le long de la plupart de ces routes.

Le temps moyen de transit pris de Gikondo à Bugarama était de 68 heures tandis que celui de Gikondo à Gatuna (81 km) était de 9 heures. Le temps de transit entre Gikondo et Akanyaru (157 km) a été en moyenne de 22 heures au cours de la période considéré (Avril à Septembre 2018)

Figure 24: Temps de transit jusqu'aux frontières clés au Rwanda

Source: RECTS de RRA Avril à Août 2018



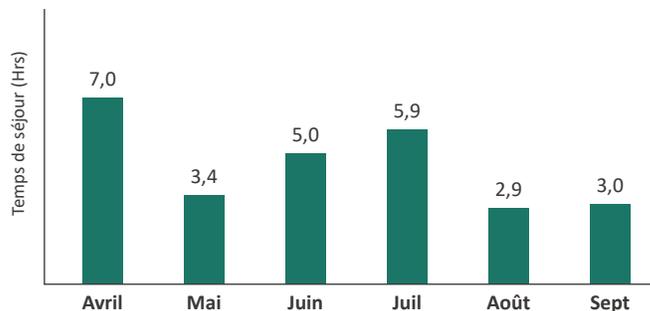
### 5.3.2 Temps de séjour des camions au sein de MAGERWA au Rwanda

*This indicator is measured from the time the driver of the vehicle receives authorization to enter the MAGERWA gate to departure of the truck from the terminal exit gate.*

Le temps moyen de séjour à l'ICD MAGERWA a varié entre 7 heures en Avril 2018 et 3 heures en Août 2018, tel que l'indique la figure 25 ci-dessous.

Figure 25: Temps de séjour des camions au MAGERWA au Rwanda

Source : RECTS de RRA, Avril à Août 2018



### RRA SCT processes at the Port of Mombasa

En utilisant le processus de dédouanement du Système de Territoire Douanier Unique (TDU), l'agence en douane introduit dans le système SYDONIA, qui est interfacée avec d'autres agences dans un Système de Guichet Unique (Guichet Unique Electronique du Rwanda) qui permet à toutes les agences à la frontière d'interagir avec SYDONIA lorsqu'un envoi est en cours de traitement à Mombasa.

Les scellés sont mis à Mombasa et les autres agences mènent leurs procédures lorsque le camion / les marchandises arrivent dans les entrepôts des commerçants au Rwanda. La figure 26 présente le temps pris pour les procédures relatives au système de TDU d'Avril à Septembre 2018.

En moyenne, le temps pris par un agent dès le dépôt d'une déclaration jusqu'à la vérification et au paiement de l'impôt variait de 33 heures à 84 heures.

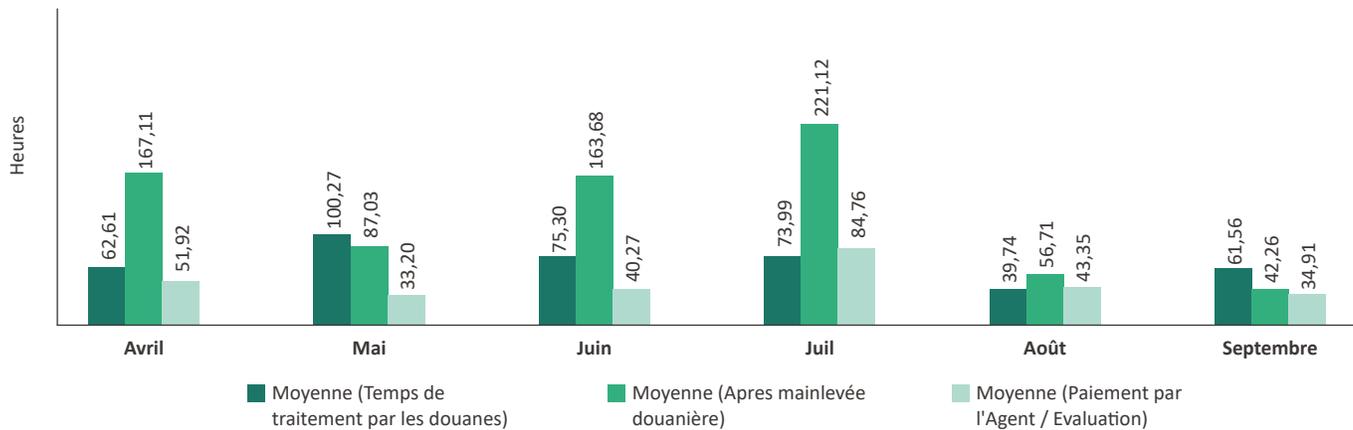
Le temps moyen total pris, entre l'enlèvement physique des marchandises en provenance du Port de Mombasa jusqu'au commerçant Rwandais et l'après émission du document SYDONIA de dédouanement au Rwanda, a sensiblement diminué, passant de 167 heures en Avril 2018 à 42 heures en Septembre 2018.

Toutefois, l'échange automatique des données entre les États membres participant au dédouanement des marchandises dans le cadre du Territoire Douanier Unique (TDU), ladite interface/plate-forme pour l'échange des données sur les marchandises faisant l'objet du dédouanement n'est pas efficace.

Il s'avère nécessaire d'adopter un système de transit unique du Corridor Nord afin de dédouaner les marchandises commercialisées internationalement, tel que recommandé par les études antérieures, afin de résoudre ce problème.

**Figure 26: Mainlevée du TDU de RRA au Port de Mombasa**

Source : RECTS de RRA, Avril à Août 2018



## 5.4 Temps de transit en Ouganda

*Cet indicateur permet de suivre le temps nécessaire pour transporter les marchandises à partir de de Kampala vers diverses frontières entre l'Ouganda et les États membres du Rwanda, le Sud-Soudan, le Kenya et la RDC.*

Les principaux postes frontaliers Ougandais sont:

- ▶ Elegu/Nimule
- ▶ Uganda/ South Sudan
- ▶ Katuna/Gatuna
- ▶ Uganda/Rwanda
- ▶ Malaba and Busia-Uganda/Kenya
- ▶ Mpondwe/Kasindi
- ▶ Uganda/RDC and Mutukula
- ▶ Uganda/Tanzania.

La figure 27 présente un résumé du temps de transit en heures Médianes en Ouganda à partir de Kampala, à l'aide du Système Electronique de Surveillance des Cargaisons (ECTS). Il ressort de l'analyse que le temps pris varie en fonction de la distance. Les temps de transit entre Kampala et Malaba ont variés, allant d'un maximum de 42 heures en Juin 2018 à un minimum de 17 heures en Juillet 2018.

Dans le même ordre d'idées, le temps de transit de Kampala à Katuna s'est montré plus long pour les périodes d'Avril et de Septembre 2018 malgré la distance plus courte par rapport à Kampala – Mpondwe, suggérant que les facteurs limitant le mouvement des marchandises sur cette route étaient prédominants pendant la période rapportée.

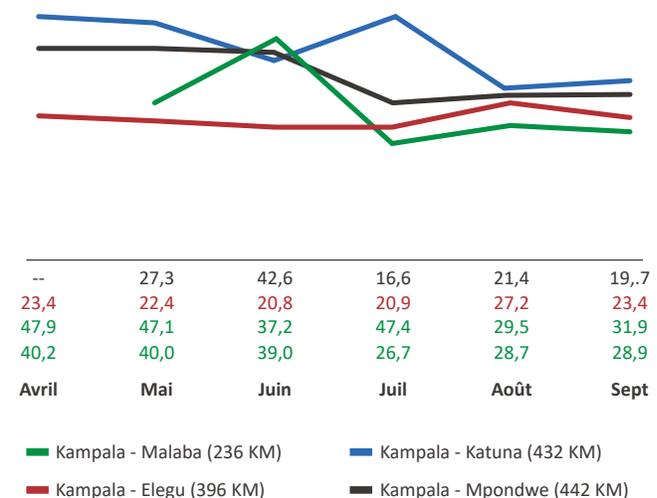
La distance entre Kampala et Katuna est d'environ 432 km ; le meilleur temps de transit a été enregistré en Août 2018, qui était de 29,5 heures et le temps de transit le plus élevé était en Avril 2018, à 48 heures. 25% (premier quartile) des

camions ont enregistré un temps de transit d'entre 24 et 40 heures et environ 75% (troisième quartile) avaient comme temps de transit variant de 45 heures à 69 heures.

Kampala-Mpodwe a enregistré un temps de transit par kilomètre compris entre 4 et 5 minutes par kilomètre. Cependant, il y a plus de trafic sur la route Kampala - Katuna que sur Kampala – Mpondwe, une portion importante du tronçon routier entre Mbarara et Mpondwe se situe dans un parc national.

**Figure 27: Temps de transit de Kampala aux diverses frontières de l'Ouganda (Heures du Temps Médiane)**

Source: RECTS d'URA, Avril- Sept 2018



Comme le montre le tableau 40, le temps de transit entre Kampala et Elegu à la frontière avec le Soudan du Sud a été stable, à l'exception d'Août 2018.

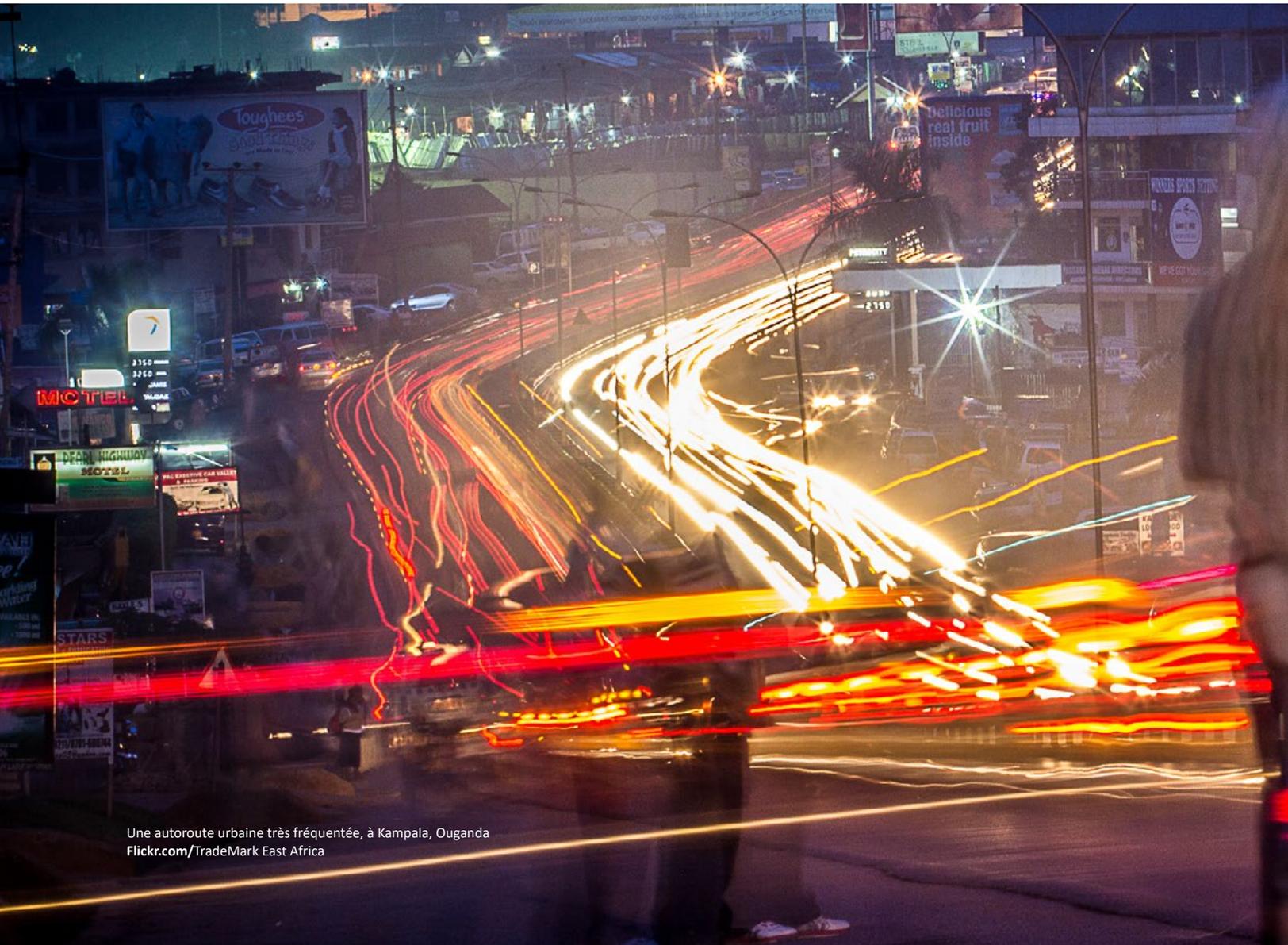


**Le meilleur temps moyen de transit enregistré entre Avril et Septembre 2018 était de 12 heures, tandis que le temps de transit le plus long variait entre 64 heures et 81 heures au cours de la même période..**

**Tableau 40: Temps de transit de Kampala à Elegu en Heures**

Source: URA RECTS, April 2018

<b>Temps de transit : Kampala à Elegu (Heures)</b>	<b>Avr</b>	<b>Mai</b>	<b>Juin</b>	<b>Juil</b>	<b>Août</b>	<b>Sept</b>
TOP 5%	12	13	12	12	12	12
25%	17	16	15	16	16	16
Moyenne	34	32	30	30	35	31
50%	23	22	21	21	27	23
75%	42	39	39	38	40	39
Déviatiion Standard	28	26	27	22	35	25
Bas 5%	81	68	64	64	72	67
<b>Nombre de camions suivis</b>	<b>645</b>	<b>724</b>	<b>672</b>	<b>678</b>	<b>754</b>	<b>579</b>



Une autoroute urbaine très fréquentée, à Kampala, Ouganda  
[Flickr.com/TradeMark East Africa](https://www.flickr.com/photos/trademark-east-africa/)

## 5.5 Discussions sommaire sur le temps de transit

Le temps de transit définit l'efficacité du transport des marchandises le long des corridors de transport. Il prend en compte l'impact des politiques et leur application pour faciliter le transit dans la région.

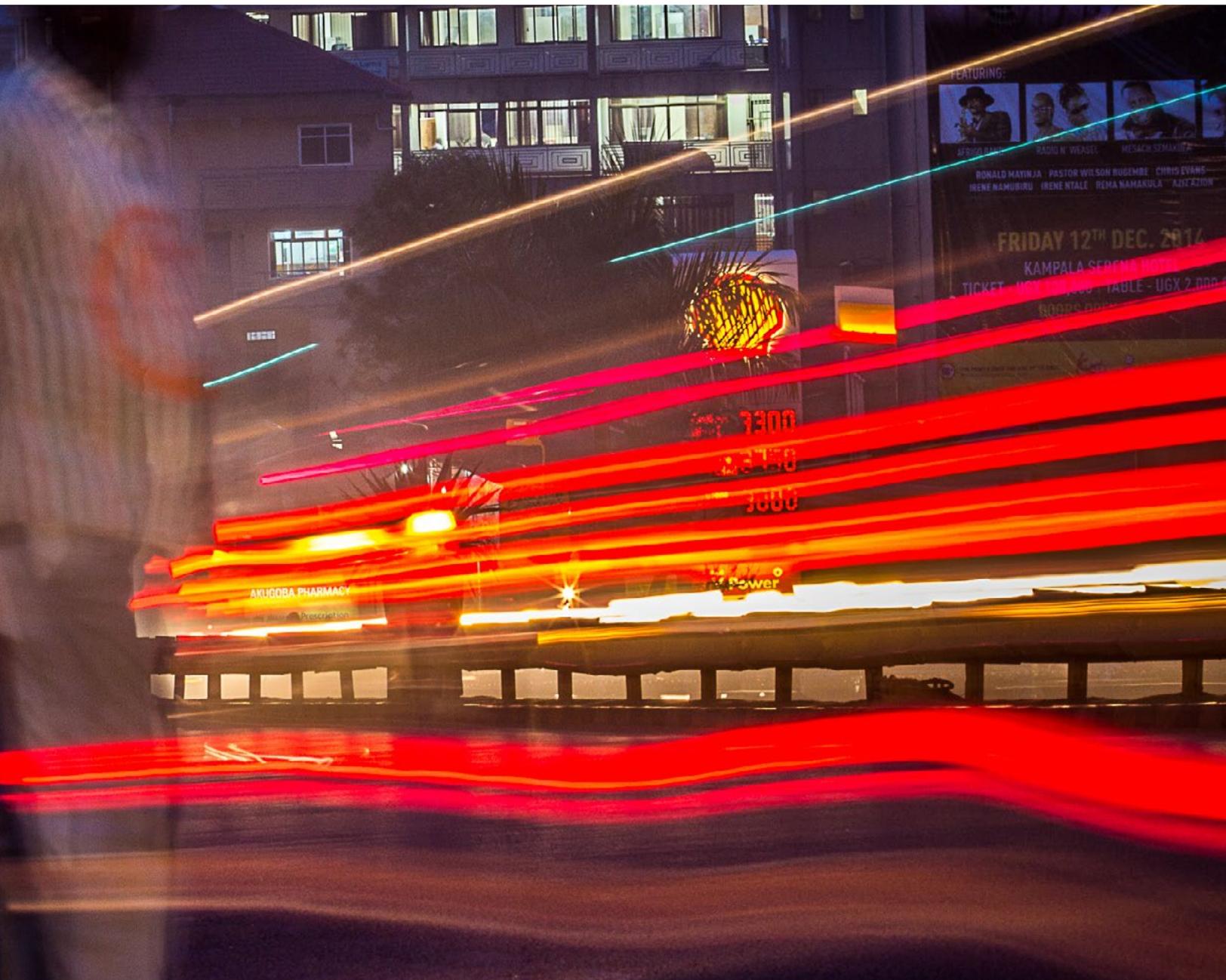
Parmi les facteurs ayant une incidence sur les temps de transit, citons entre autres raisons: l'état des routes, le temps nécessaire pour dédouaner les

marchandises, la rotation des camions au Port de Mombasa, les retards à la frontière, les arrêts le long du Corridor pour des raisons personnelles des conducteurs, les ponts bascules, les points de contrôle, les contrôles d'entreprise et les contrôles de police et les contrôles douaniers.

À la suite des discussions sur les chapitres précédents, diverses réformes ont été mises en œuvre, notamment l'extension et la construction des routes, l'amélioration des processus de documentation et

de dédouanement, l'automatisation des processus de manutention des conteneurs, la mise en œuvre du HSWIM aux ponts bascules et aux postes frontières à arrêt unique, entre autres, non seulement pour réduire le temps de transit, mais pour améliorer l'efficacité sur tout le Corridor Nord.

La suppression des barrières inutiles à la livraison rapide des marchandises est d'une plus grande importance pour la facilitation d'un commerce et transport fluide.



## 6.0 Commerce Intra Regional

Les pays africains ont conclu de nombreux accords commerciaux régionaux ayant pour objectif économique de réduire les barrières commerciales et stimuler la croissance économique. Le commerce intra régional est l'un des principaux moyens de réaliser la croissance économique et l'intégration régionale. L'analyse ci-dessous porte sur des flux commerciaux entre les États membres du Corridor Nord.

Les données ont été obtenues principalement auprès des institutions chargées des statistiques nationales dans chaque État membre. Certains ont fourni des données sur le commerce informel et formel, tandis que d'autres ne prévoyaient que le commerce formel. Lorsque des données suffisantes ne pouvaient pas être collectées à des fins d'analyse, des statistiques miroirs ont été utilisées.

Cette analyse permettra de mieux comprendre les recommandations politiques qui seront formulées pour tirer pleinement parti du potentiel des routes commerciales du Corridor Nord dans le domaine du commerce intra régional.

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

Le tableau 41 indique la part des importations et des exportations entre le Burundi et les autres États membres du Corridor Nord pour le premier semestre de 2018 (Janvier à septembre 2018). Les volumes d'échanges pour les exportations et les importations pour cette période se sont élevés à environ 92,4 millions USD. La valeur totale des importations s'est élevée à 66,2 millions de dollars Américains contre un total de 26,1 millions de dollars Américains pour les exportations.

La principale source d'importations du Burundi est l'Ouganda (46%), suivi par le Kenya (44%), le Rwanda et la RDC, prennent une part de 5% chacun.

Les principales exportations du Burundi sont le café et le thé, suivis par le coton et les peaux. De Janvier à Juin 2018, la RDC a fourni un marché pour les exportations burundaises d'une valeur de 14,9 millions de dollars Américains, ce qui représente 57%, un pourcentage supérieur à la moitié du total des exportations du Burundi vers les autres États membres du Corridor Nord.



**Le Burundi en général est un importateur net avec les importations représentant 72% du volume total du commerce du Corridor Nord.**

Tableau 41: Part des exportations et des importations du Burundi de Janvier à Juin 2018

Source: Bureau Burundais des Statistiques, Jan-Sept 2018

### Valeur des importations du Burundi en USD depuis :

Mois	RDC	Kenya	Rwanda	Ouganda
Jan	99.104	2.206.662	387.340	2.888.481
Fev	33.605	2.848.969	353.946	2.613.739
Mar	176.348	2.818.950	648.080	3.195.288
Avr	138.679	3.248.540	241.912	3.067.864
Mai	352.089	3.356.213	464.872	3.064.643
Juin	696.047	2.870.416	306.963	3.284.593
Juil	892.318	4.725.571	257.941	3.065.411
Août	543.023	3.821.349	417.544	4.772.837
Sep	421.391	3.422.624	398.384	4.134.666
<b>Total importations en USD</b>	<b>3.352.605</b>	<b>29.319.294</b>	<b>3.476.982</b>	<b>30.087.524</b>

### Valeur des exportations du Burundi en USD vers :

Mois	RDC	Kenya	Rwanda	Ouganda
Jan	1.915.395	505.022	77.832	621.657
Fev	1.227.191	552.136	98.360	633.698
Mar	1.713.979	536.012	50.793	300.508
Avr	1.413.446	370.842	122.045	602.659
Mai	1.619.598	266.534	276.330	145.316
Juin	1.571.581	290.008	1.736.179	467.145
Juil	1.333.935	30.877	1.833.628	230.066
Août	1.836.530	193.029	423.005	309.718
Sep	2.273.454	272.333	129.880	138.264
<b>Total exportations en USD</b>	<b>14.905.110</b>	<b>3.016.791</b>	<b>4.748.052</b>	<b>3.449.031</b>

Le Burundi a en général enregistré une augmentation de la valeur du total des exportations à destination de tous les partenaires commerciaux du bloc du Corridor Nord, à l'exception du Rwanda et du Soudan du Sud, comme le montre la figure 28.

Toutefois, d'autres pays qui font le commerce comme les Émirats Arabes Unis jouent encore un rôle important dans les exportations du Burundi et représentent 43% du total des exportations.

Les autres partenaires à l'exportation sont le Pakistan (10%), la Belgique qui occupe 10%, la Suisse et l'Égypte (tous les deux avec 5%), la Chine et la Singapour, (4% chacun). Au cours de la période de Janvier à septembre 2018, les principales importations du Burundi étaient les matériaux de construction, les produits alimentaires et le carburant.

Les principaux partenaires importateurs sont l'Arabie Saoudite (24% du total des importations), la Chine (16% du total des importations) et les Émirats Arabes Unis (14%). D'autres incluent la Tanzanie, l'Inde, l'Ouganda, le Kenya et le Japon, comme le montre la figure ci-après.

Figure 28: Principaux marchés pour les exportations du Burundi dans le monde, de Janvier à Juin 2018

Source: Bureau Burundais des Statistiques, Jan-Sept 2018

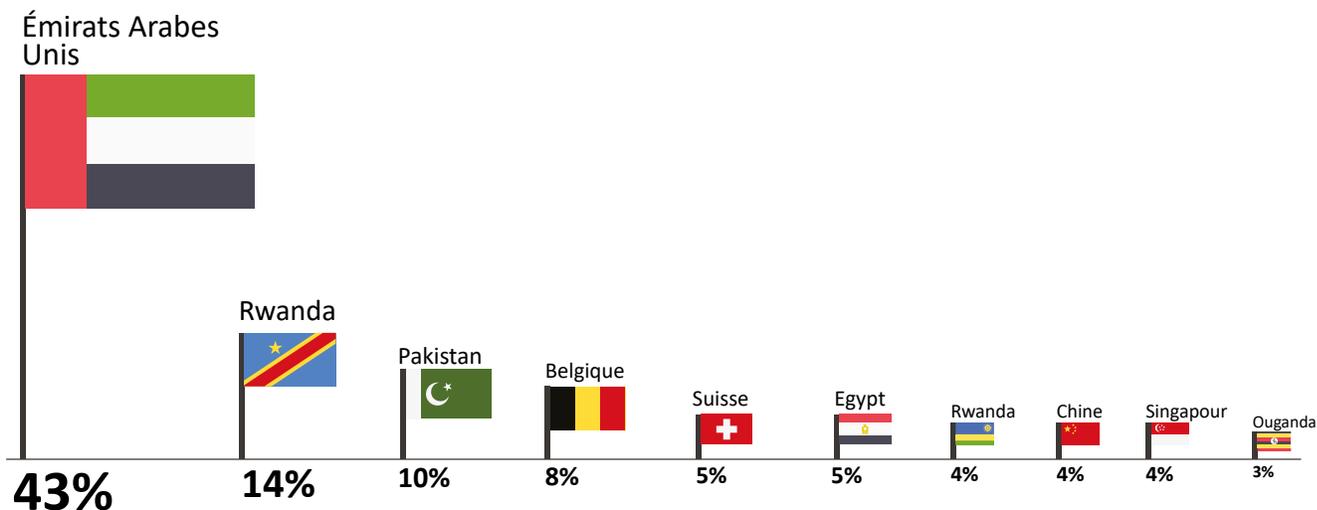
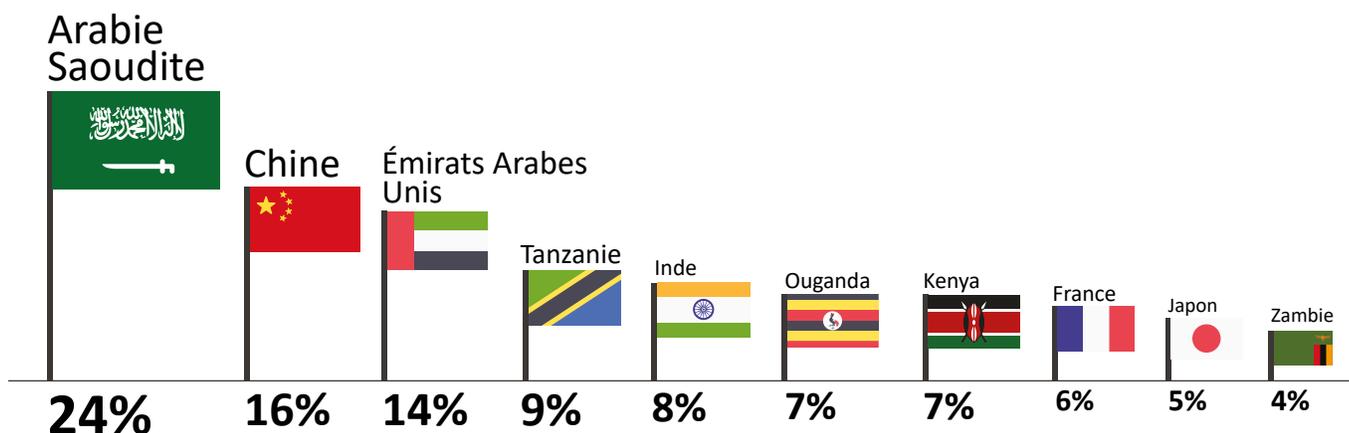


Figure 29: Principaux marchés pour les importations du Burundi dans le monde, de Janvier à Juin 2018

Source: Bureau Burundais des Statistiques, Jan-Juin 2018



## 6.2 Commerce formel entre la RDC et les autres États membres du Corridor Nord

Le tableau qui suit ci-dessous présente les statistiques commerciales entre la RDC et les autres États membres du Corridor Nord pour la période d'Avril à Septembre 2018.

L'Ouganda offre le plus grand marché pour les exportations et les importations de la RDC si l'on compare avec tout le bloc commercial du Corridor Nord



Les importations formelles de la RDC dans les États Membres du Corridor Nord ont été évaluées à environ **225,7 millions USD**, tandis que les exportations formelles ont été évaluées à **20 millions USD** au cours de la même période.

Tableau 42: Sommaire des importations et exportations formelles entre les RDC et les autres États membres (en USD)

Source: Analyses de l'Observatoire de Transport de l'ACTTCN

Importations 2018					
Mois	Burundi	Kenya	Rwanda	Ouganda	TOTAL
Avril	1.413.446	12.063.090	8.663.711	18.178.525	40.318.772
Mai	1.619.598	16.454.979	11.006.407	19.282.611	48.363.595
Juin	1.571.581	10.577.605	8.159.577	17.073.036	37.381.799
Juillet	1.333.935	9.826.693	9.690.806	17.253.936	38.105.370
Août	1.836.530	10.878.039	9.320.350	17.262.504	39.297.423
Septembre	2.273.454	11.139.493	8.773.578		22.186.525
<b>Grand Total des Importations</b>	<b>10.048.544</b>	<b>70.939.899</b>	<b>55.614.429</b>	<b>89.050.612</b>	<b>225.653.484</b>
Exportations 2018					
Month	Burundi	Kenya	Rwanda	Ouganda	TOTAL
Avril	138.679	1.042.304	305.844	704.704	2.191.531
Mai	352.089	2.317.942	339.474	344.859	3.354.364
Juin	696.047	936.911	180.738	7.277.801	9.091.497
Juil	892.318	754.814	159.612	604.922	2.411.666
Août	543.023	604.825	223.834	575.908	1.947.590
Septembre	421.391	512.160	122.601		1.056.152
<b>Grand Total des Exportations</b>	<b>3.043.547</b>	<b>6.168.956</b>	<b>1,332,103</b>	<b>9.508.194</b>	<b>20.052.800</b>



Le Port de Mombasa  
Flickr.com/TradeMark East Africa

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

Le volume total des échanges commerciaux au Kenya pour la période d'Avril-Septembre 2018 avait une valeur qui s'élevait à environ 12 milliards US, avec 8,9 milliards USD représentant 74% du volume total des échanges en importations, 3,1 milliards de dollars Américains représentant 26% du volume total des échanges en exportations, tel qu'indiqué dans le tableau 43 ci-dessous.

**Tableau 43: Valeur des volumes totaux des échanges (USD) au Kenya d'Avril à Septembre 2018**

Source: KNBS Avril – Septembre 2018

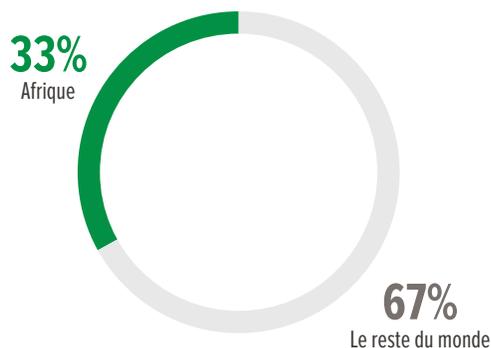
Mois	Total Importations en USD	Total Exportations en USD	Total Re-Exportations en USD
Avril	1.500.955.473	431.383.263	68.592.464
Mai	1.680.201.034	477.288.720	75.850.015
Juin	1.425.243.554	487.243.436	41.949.029
Juil	1.527.066.222	463.911.618	64.937.100
Août	1.498.221.745	432.975.597	76.893.372
Sep	1.299.945.223	426.429.746	41.160.071
<b>Grand Total</b>	<b>8.931.633.251</b>	<b>2.719.232.380</b>	<b>369.382.050</b>

Sur le volume total des échanges, les États membres du Corridor Nord ont une part insignifiante des importations, soit environ 3% et 18% du volume total du commerce pour les exportations.

Alors que les exportations sont davantage intégrées dans les régions de la Communauté Est Africaine et en Afrique (11%), les importations sont davantage intégrées dans les blocs commerciaux d'Asie et de l'Union Européenne, ce qui

**Figure 30: Proportion de la valeur des exportations d'Avril à Septembre 2018**

Source : Bureau National des Statistiques du Kenya (KNBS) Avril – Septembre 2018



correspond à 89%. Cela suggère l'existence de liens étroits avec des blocs commerciaux à l'extérieur de l'Afrique eu égard aux importations.

De même, la figure 30 indique que les exportations vers l'Afrique représentaient 33% de la valeur totale des échanges commerciaux et 67% étaient destinées au reste du monde.

Cela implique qu'il est impératif que le Kenya s'emploie pleinement à mettre en œuvre les accords commerciaux régionaux afin d'élargir ses marchés d'exportation.

Le tableau ci-dessous fournit les statistiques du commerce entre le Kenya et les autres États membres du Corridor Nord pour la période d'Avril à Septembre 2018.



**Les importations formelles du Kenya dans la région sont chiffrées à 256 millions USD (25,6 milliards Ksh), alors que les exportations étaient d'une valeur de 475 millions USD (47,6 milliards Ksh), faisant ainsi du Kenya le plus grand exportateur de la région**

L'Ouganda est la première destination des produits kényans avec des importations d'une valeur d'environ 243,6 millions de dollars Américains et des exportations d'une valeur de 250 millions de dollars Américains par rapport aux autres États membres du Corridor Nord.

Compte-tenu de ce qui précède, le Kenya était un exportateur net au cours de la période rapportée. Les principales exportations sont constituées des produits horticoles, le thé, le café, le poisson et le ciment.

Ses principales importations sont des machines, du matériel de transport, du pétrole, du fer, de l'acier, des résines et des plastiques. Le Kenya est le plus grand importateur de véhicules automobiles d'occasion en Afrique.

Les dix principaux partenaires commerciaux du Kenya en Afrique sont l'Afrique du Sud (31% de la valeur totale des importations africaines), suivie par l'Ouganda (24% de la valeur totale des importations africaines), l'Égypte (18,3%), Tanzanie (8%), du Swaziland, des îles Maurice, la Zambie, le Mozambique, la Somalie et la Guinée pour moins de cinq pour cent pour les importations du Kenya.

Par ailleurs, le premier marché d'exportation du Kenya en Afrique était : l'Ouganda (28% du total des exportations de l'Afrique), suivi par la Tanzanie (14%), l'Égypte (10%), le Rwanda, la Somalie, la RDC, le Soudan du Sud, le Burundi, le Soudan et l'Éthiopie sont inférieurs à 10%.

On constate également que le Pakistan a fourni le marché à l'exportation du Kenya en café, thé, fournitures industrielles, carburant, matériel de transport et les fleurs, d'une valeur de 276 millions USD d'Avril à Septembre 2018, suivi par près par les États-Unis pour des exportations d'une valeur de 266 millions USD.

La figure 31 montre le principal marché des exportations du Kenya dans le monde, entre Avril et Septembre 2018.

La figure 32 identifie les dix principales sources mondiales d'importations du Kenya. Le Kenya importe principalement de la machinerie et du matériel de transport, des produits pétroliers, des véhicules automobiles, du fer et de l'acier, des résines et des plastiques.

Il convient de noter qu'au cours de la période Avril - Septembre 2018, la Chine a constitué le plus grand marché d'importation du Kenya, soit 26% de la valeur totale des importations en provenance du reste du monde.

Outre la Chine, les principaux partenaires importateurs du Kenya sont l'Inde (12%), l'Arabie Saoudite (12%), les Émirats Arabes Unis (11%) et le Japon (10%). Les autres marchés importants pour les importations du Kenya sont : l'Allemagne, l'Indonésie, les États-Unis, la Russie et le Royaume-Uni.

Tableau 44: Part des importations et exportations à partir et à destination des Etats membres du Corridor Nord, en USD, d'Avril à Septembre 2018

Source : Bureau Nationale des Statistiques du Kenya (KNBS) Avril – Septembre 2018 \*\*\*Notez que la devise a été convertie de Shillings kenyans en USD en utilisant le taux de change de 100 KSh pour 1 USD

Mois	Burundi	RDC	Rwanda	Soudan du Sud	Ouganda	Grand Total
Avril	35.201,63	1.042.304,42	1.118.577,30	629,95	37.135.602,69	39.332.315,99
Mai	80.705,89	2.317.941,97	1.470.893,00	45.646,87	49.589.289,37	53.504.477,10
Juin	19.815,31	936.910,59	692.869,99	6.900,59	45.439.721,09	47.096.217,57
Juillet	11.425,68	754.813,60	1.255.654,55	8.936,26	40.584.106,14	42.614.936,22
Août	72.225,40	604.825,22	714.355,20	525,06	34.214.761,59	35.606.692,46
Sept	110.823,43	512.159,96	812.026,70	53.579,95	36.664.111,35	38.152.701,39
<b>TOTAL</b>	<b>330.197,33</b>	<b>6.168.955,77</b>	<b>6.064.376,73</b>	<b>116.218,68</b>	<b>243.627.592,22</b>	<b>256.307.340,73</b>

Month	Burundi	RDC	Rwanda	Soudan du Sud	Ouganda	Total de la valeur des exportations en USD
Avril	3.883.898,69	12.063.089,87	11.340.501,95	7.554.962,30	34.416.553,59	69.259.006,40
Mai	4.105.436,82	16.454.978,64	13.976.527,17	9.397.430,73	49.427.421,41	93.361.794,76
Juin	3.646.881,57	10.577.605,46	11.896.711,09	15.805.862,64	43.574.859,93	85.501.920,68
Juillet	6.187.282,42	9.826.692,92	14.025.117,14	6.384.787,60	37.038.887,99	73.462.768,07
Août	5.408.436,72	10.878.039,29	14.856.302,98	5.217.061,21	44.496.631,24	80.856.471,45
Septembre	4.732.050,44	11.139.493,02	11.992.177,14	4.569.599,30	40.996.531,72	73.429.851,62
<b>TOTAL</b>	<b>27.963.986,66</b>	<b>70.939.899,2</b>	<b>78.087.337,47</b>	<b>48.929.703,78</b>	<b>249.950.885,88</b>	<b>475.871.812,98</b>

Figure 31: Part du marché des exportations du Kenya dans le reste du monde (en milliards USD) d'Avril à Septembre 2018

Source : Bureau Nationale des Statistiques du Kenya (KNBS) Avril – Septembre 2018 \*\*\*Notez que la devise a été convertie de Shillings kenyans en USD en utilisant le taux de change de 100 POUR 1 USD

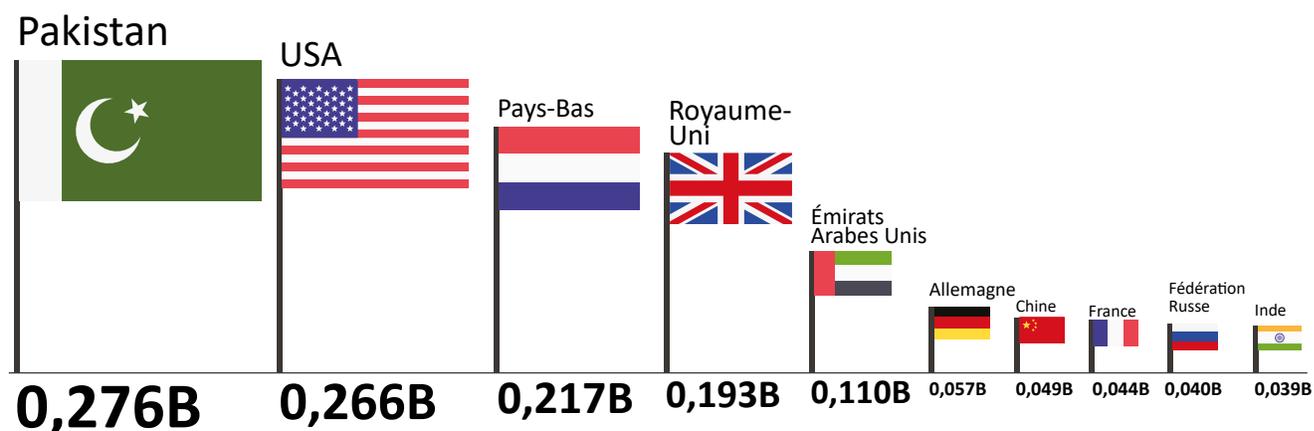
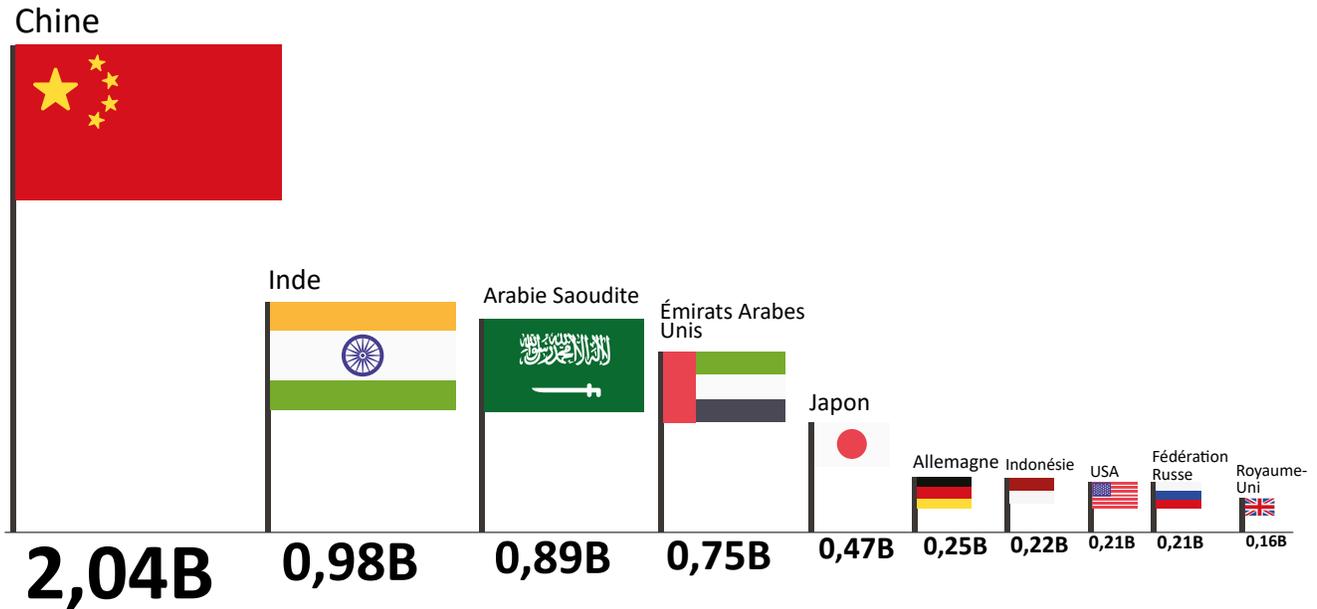


Figure 32: Part du marché des importations kenyanes dans le monde en USD (milliards) d'Avril à Septembre 2018

Source : Bureau Nationale des Statistiques du Kenya (KNBS) Avril - Septembre 2018 \*\*\*Notez que la devise a été convertie de Shillings kenyans en USD en utilisant le taux de change de 100 pour 1 USD



### Re-Exports

Les données de KNBS montrent également que les réexportations du Kenya vers les autres États membres du Corridor Nord ont enregistré une baisse importante, passant de 24 millions USD en Avril 2018 à 9,8 millions USD en Juin 2018.

Cependant, la période de Juillet à Septembre 2018 a connu une légère augmentation. La valeur totale des réexportations du Kenya vers les États membres du Corridor Nord entre Avril 2018 et Septembre 2018 s'élevait à environ 101 millions USD, ce qui

représente 27% de la valeur totale de toutes les réexportations au Kenya. Le tableau 42 présente des statistiques formelles sur les réexportations entre le Kenya et les autres États membres du Corridor Nord pour la période considérée.

L'Ouganda représentait la plus grande part du marché des réexportations du Kenya, soit près de la moitié (49%) du total des réexportations entre Avril - Septembre 2018 dans la région du Corridor Nord pour une valeur de 43 millions USD (4,9 milliards Ksh).

Les produits agricoles sont indispensables à l'industrie d'exportation du Kenya, l'horticulture et le thé étant les plus importants. Les principaux partenaires de réexportation du Kenya sont les Émirats Arabes Unis (23%), l'Ouganda (17%), le Qatar (10%) et la Tanzanie (9%). La valeur nationale des marchandises réexportées est illustrée à la figure 33 ci-dessous.

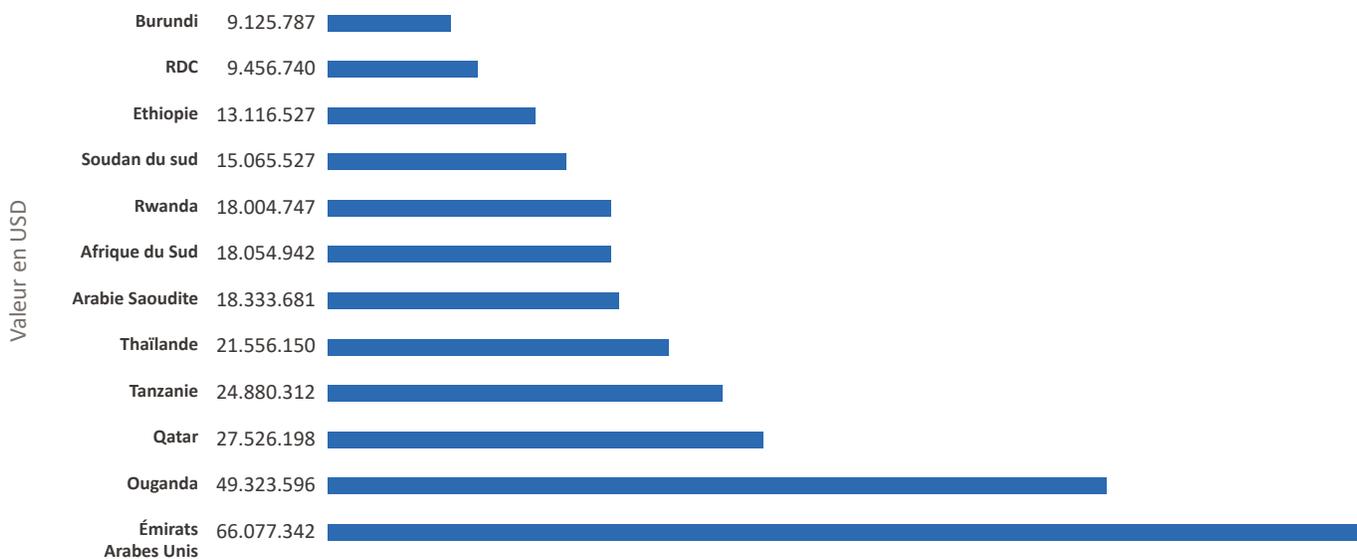
Tableau 45 Part des Réexportations du Kenya vers les États membres du Corridor Nord en USD d'Avril à Septembre 2018

Source KNBS April to September 2018: \*\*\*Note the currency has been converted from Kenya Shillings to USD using 100 as the exchange rate

Valeur des Réexportations en USD	Burundi	RDC	Rwanda	Soudan du Sud	Ouganda	Grand Total
Avril	713.673	1.183.718	8.108.887	6.616.757	8.000.859	24.623.895
Mai	1.160.349	1.560.967	3.776.192	4.804.741	7.287.587	18.589.836
Juin	811.620	755.910	1.710.242	908.363	5.645.459	9.831.594
Juillet	2.437.279	1.956.921	593.022	1.545.403	8.482.642	15.015.268
Août	2.005.241	1.667.337	3.439.187	439.487	8.615.732	16.166.983
Septembre	1.997.626	2.331.886	377.217	750.776	11.291.317	16.748.822
<b>Total</b>	<b>9.125.787</b>	<b>9.456.740</b>	<b>18.004.747</b>	<b>15.065.527</b>	<b>49.323.596</b>	<b>100.976.397</b>

Figure 33: Part du marché des réexportations du Kenya dans le monde en USD (milliards) d'Avril à Septembre 2018

Source : Bureau Nationale des Statistiques du Kenya (KNBS ) Avril - Septembre 2018 \*\*\*Notez que la devise a été convertie de Shillings kenyans en USD en utilisant le taux de change de 100 pour 1 USD



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

Au cours de la période considérée d'Avril à Septembre 2018, le volume total du commerce du Rwanda avec les autres États membres du Corridor Nord s'élevait à environ 158 millions USD. Les exportations se chiffraient à 69,9 millions USD et les importations à 88 millions USD.

Dans le même ordre d'idées, la part des exportations dans le volume total du commerce s'élevait à 44% et les importations comptant pour les 56% restants, faisant du Rwanda un importateur net parmi les États membres du Corridor Nord.

Cette section présente les statistiques du commerce extérieur relatives aux importations, aux exportations et au commerce informel des marchandises au Rwanda. Il sied de noter que le commerce formel n'inclut pas le Soudan du Sud.

**6.4.1 Importations formelles** - Pour la période considérée, la valeur totale des importations n'a pas été constante. Le Rwanda a enregistré une baisse d'environ 18% en Septembre 2018 par rapport à Août 2018.

Le tableau qui suit indique la valeur des importations en USD faites par le Rwanda en provenance des États membres du Corridor Nord. Le volume le plus important des importations du Rwanda a été réalisé avec le Kenya, avec un total de 78 millions USD (89%) pour la période de six mois se terminant en Septembre 2018.

**Tableau 46: Valeur des marchandises importées par le Rwanda en provenance des États membres du Corridor Nord (en USD) pour la période d'Avril à Septembre 2018**

Source: Banque Nationale du Rwanda, Octobre 2018

Mois	Burundi	RDC	Kenya	Ouganda	Total de la valeur des importations
Avr	382.939	305.844	11.340.502	1.123.394	13.152.680
Mai	390.701	339.474	13.976.527	1.000.535	15.707.236
Juin	394.883	180.738	11.896.711	1.724.563	14.196.896
Juil	310.555	159.612	14.025.117	1.061.857	15.557.142
Août	308.508	223.834	14.856.303	892.380	16.281.025
Sept	319.098	122.601	11.992.177	805.556	13.239.432
<b>Grand Total</b>	<b>2.106.685</b>	<b>1.332.103</b>	<b>78.087.337</b>	<b>6.608.285</b>	<b>88.134.411</b>

Le deuxième partenaire commercial important est l'Ouganda avec 7% d'importations, suivi par le Burundi et la RDC avec 2% des importations. Le Rwanda a importé plus de biens d'équipement, d'énergie, de biens de consommation et des lubrifiants.

**6.4.2 Exportations formelles** - Le tableau 48 illustre les exportations du Rwanda vers les États membres du Corridor Nord en USD selon les données de la Banque Nationale du Rwanda.

**Tableau 47: Valeur des marchandises exportées par le Rwanda vers les États membres du Corridor Nord (en USD) pour la période d'Avril à Septembre 2018**

Source: Banque Nationale du Rwanda, Octobre 2018

Mois	Burundi	RDC	Kenya	Ouganda	Total de la valeur des exportations
Avr	280.771	8.663.711	1.118.577	1.238.627	11.301.686
Mai	301.708	11.006.407	1.470.893	1.076.106	13.855.114
Juin	197.895	8.159.577	692.870	873.139	9.923.481
Juil	155.541	9.690.806	1.255.655	1.341.094	12.443.096
Août	142.744	9.320.350	714.355	1.337.007	11.514.456
Sept	185.448	8.773.578	812.027	1.062.735	10.833.788
<b>Grand Total</b>	<b>1.264.107</b>	<b>55.614.430</b>	<b>6.064.377</b>	<b>6.928.708</b>	<b>69.871.622</b>

Les principales exportations étaient constituées des produits alimentaires et les animaux vivants, les boissons, le tabac et les matières brutes. D'après les résultats, il y avait une grande variabilité des exportations formelles entre le Rwanda et les autres États membres du Corridor Nord pour la période allant d'Avril 2018 à Septembre 2018.

Une grande partie des exportations formelles se sont passées entre le Rwanda et la RDC avec 79% de la valeur totale des exportations, suivies par l'Ouganda (10%) puis le Kenya (9%). Le Burundi prend la plus petite part d'environ 2%.

**6.4.3 - Importations du commerce informel au Rwanda** - Le tableau 48 ci-dessous résume le commerce informel pour le Rwanda entre Avril et Septembre 2018. Le total du commerce informel au Rwanda cette période était de 424 millions de dollars Américains, les exportations représentant une part plus importante de 58%.



**L'Ouganda offre le plus grand marché des importations du Rwanda dans le Corridor Nord avec le total des importations estimées à 104 millions USD**

Le total des importations en provenance de la RDC a représenté 4,7 millions de dollars Américains, contre 69 millions pour le Kenya. Les principaux secteurs d'importation sont: l'agro-alimentaire, l'horticulture et la fabrication..

Le Burundi offre le marché le moins important avec une valeur totale des importations de 1,3 million de dollars Américains. Le total des importations en provenance de la RDC a représenté 4,7 millions de dollars Américains, contre 69 millions pour le Kenya. Les principaux secteurs d'importation sont: l'agro-alimentaire, l'horticulture et la fabrication.

La RDC, d'autre part, a été le principal pays pour les exportations de produits Rwandais au cours de la même période, avec un montant total de 169 millions de dollars Américains (soit 69% de la valeur totale des exportations), suivie par le Kenya avec un montant total de 52 millions dollars Américains (22%).

Les exportations vers l'Ouganda au cours de cette période se sont chiffrées à 15 millions de dollars Américains (6%), le Burundi a reçu des marchandises en provenance du Rwanda d'un montant de 6,9 millions de dollars Américains et les exportations des marchandises avec le Soudan du Sud ont totalisé 0,7 million de dollars Américains.

**Tableau 48: Valeur des marchandises importées et exportées par le Rwanda avec les États membres du Corridor Nord (en USD) pour la période d'Avril à Septembre 2018**

Source: Banque Nationale du Rwanda, Octobre 2018

<b>Total Des Importations Informelles en USD</b>					
<b>Mois</b>	<b>Burundi</b>	<b>RDC</b>	<b>Kenya</b>	<b>Ouganda</b>	<b>Soudan du Sud</b>
Avr	156.316	916.055	9.663.910	15.678.678	--
Mai	195.726	918.641	11.061.081	16.979.765	--
Juin	216.117	686.954	9.180.617	17.769.185	--
Juil	250.847	800.131	18.346.827	17.492.627	--
Août	345.538	648.379	11.202.096	19.348.566	--
Sept	179.124	770.264	9.812.562	17.229.099	--
<b>TOTAL</b>	<b>1.343.669</b>	<b>4.740.424</b>	<b>69.267.093</b>	<b>104.497.921</b>	<b>--</b>
<b>Total Des Exportations Informelles en USD</b>					
<b>Mois</b>	<b>Burundi</b>	<b>RDC</b>	<b>Kenya</b>	<b>Ouganda</b>	<b>Soudan du Sud</b>
Avr	953.859	25.316.721	11.136.399	5.484.913	59.363
Mai	1.250.191	30.705.806	11.486.868	5.939.950	85.036
Juin	1.220.541	27.637.829	9.898.732	902.835	40.941
Juil	1.589.057	28.313.783	8.610.630	1.091.160	40.897
Août	860.657	28.197.977	5.401.094	1.038.512	260.976
Sept	1.000.679	28.879.017	5.850.191	882.946	250.536
<b>TOTAL</b>	<b>6.874.985</b>	<b>169.051.133</b>	<b>52.383.915</b>	<b>15.340.316</b>	<b>737.749</b>

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

Les données sur le commerce intra régional du Soudan du Sud n'étaient pas disponibles; par conséquent, des statistiques miroirs ont été utilisées, tirées du Kenya et de l'Ouganda

pour illustrer le commerce intra régional entre les pays, tel qu'indiqué dans le tableau 49 ci-dessous.

Tableau 49: Sommaire des exportations et des importations formelles du Soudan du Sud, en USD

Type de commerce	Pays	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sep	Total
Exportations	Kenya	630	45.647	6.901	8.936	525	53.580	116.219
	Ouganda	324.245	277.633	258.721	272.830	67.924		1.201.353
<b>Total Exportations</b>		<b>324.875</b>	<b>323.280</b>	<b>265.622</b>	<b>281.766</b>	<b>68.449</b>	<b>53.580</b>	<b>1.317.572</b>
Importations	Kenya	7.554.962	9.397.431	15.805.863	6.384.788	5.217.061	4.569.599	48.929.704
	Ouganda	27.278.173	32.393.422	30.720.478	27.309.441	23.559.782		141.261.296
<b>Total des Importations</b>		<b>34.833.135</b>	<b>41.790.853</b>	<b>46.526.341</b>	<b>33.694.229</b>	<b>28.776.843</b>	<b>4.569.599</b>	<b>190.191.000</b>

## 6.6 Le Commerce formel entre l'Ouganda et les autres États membres du Corridor Nord

Le tableau ci-dessous synthétise les volumes du commerce intra-régional formel entre l'Ouganda et les autres États membres du Corridor Nord entre les mois d'Avril et Août 2018.



**Le Volume total du commerce sur la période considérée entre l'Ouganda et les États membres du Corridor Nord s'est élevé à 797.199.287 USD, dont 74% qui représentent les exportations et 26% représentant les importations, ce qui a fait de l'Ouganda un exportateur net.**

Au cours de cette période de six mois, l'Ouganda a importé des produits pétroliers partiellement raffinés (y compris le brut), du fer / acier laminé, du sel (y compris le sel de table et le sel dénaturé) et du chlorure de sodium pur en provenance des autres États membres du Corridor Nord.

Les principales exportations d'Ouganda vers les États membres du Corridor Nord étaient constituées des produits agricoles comprenant le café, le thé, le maïs, les céréales de sorgho, le poisson, les brisures de riz et le lait. Les autres exportations comprenaient les réexportations de pétrole, les métaux, l'électricité, les produits en plastique, le ciment, les barres en fer / acier.

En moyenne, le montant total de la valeur des importations a augmenté régulièrement durant les mois rapportés, à l'exception du mois de Juin 2018. Le Kenya reste de loin le plus grand marché d'importations et d'exportations de l'Ouganda dans le Corridor Nord, avec un total des importations qui est de 89%, et de 42 % pour les exportations.

Le tableau 51 présente les principaux partenaires commerciaux de l'Ouganda dans le monde. Il s'agit de la Chine, l'Inde, les Émirats Arabes Unis et l'Arabie Saoudite.

Tableau 50: Commerce formel intra-régional de l'Ouganda (en US\$)

Source: UBOS, Avril à Août 2018

Valeur des Importations (USD)	Burundi	RDC	Kenya	Rwanda	Soudan du Sud	Total de la valeur des Importations
Avr-18	83.341	704.704	34.018.208	1.808.139	324.245	36.938.637
Mai-18	37.898	344.859	38.691.306	1.300.892	277.633	40.652.588
Juin-18	63.255	7.277.801	34.190.997	1.338.010	258.721	43.128.784
Juil-18	4.170.459	604.922	35.410.337	1.015.831	272.830	41.474.378
Août-18	185.586	575.908	41.517.482	1.066.600	67.924	43.413.501
<b>Grand Total</b>	<b>4.540.539</b>	<b>9.508.194</b>	<b>183.828.330</b>	<b>6.529.472</b>	<b>1.201.353</b>	<b>205.607.889</b>
Valeur Des Exportations (USD)	Burundi	RDC	Kenya	Rwanda	Soudan du Sud	Total de la Valeur des Exportations
Avr-18	2.814.592	18.178.525	25.655.176	15.203.710	27.278.173	89.130.176
Mai-18	3.082.240	19.282.611	66.723.149	19.490.963	32.393.422	140.972.385
Juin-18	2.932.015	17.073.036	59.987.996	17.708.410	30.720.478	128.421.935
Juil-18	2.791.084	17.253.936	48.409.901	19.566.233	27.309.441	115.330.595
Août-18	4.547.923	17.262.504	51.530.674	20.835.425	23.559.782	117.736.308
<b>Grand Total</b>	<b>16.167.854</b>	<b>89.050.612</b>	<b>252.306.896</b>	<b>92.804.741</b>	<b>141.261.295</b>	<b>591.591.398</b>

Tableau 51: Importations formelles en Ouganda en provenance des pays ne faisant pas partie du Corridor Nord, Avril–Août 2018 (en US \$)

Source: UBOS, Avril à Août 2018

Pays d'Origine	Avr-18	Mai-18	Juin-18	Juil-18	Août-18	Grand Total
Chine	73.214.897	76.743.197	91.399.865	96.948.584	142.256.518	480.563.061
Inde	70.730.487	72.909.044	58.154.164	63.161.436	64.749.300	329.704.431
Emirats Arabes Unis	69.458.032	78.907.053	71.977.326	45.516.230	49.525.681	315.384.322
Arabie Saoudite	41.680.899	42.697.067	68.519.284	57.894.965	72.627.258	283.419.473
Japon	23.720.473	28.679.451	20.297.175	27.794.622	32.018.747	132.510.468
Afrique du Sud	20.699.489	22.301.982	29.933.265	25.517.554	24.636.593	123.088.883
Indonesie	19.061.925	8.311.171	18.881.402	16.425.585	14.153.305	76.833.387
Tanzanie	6.466.098	11.092.497	20.989.215	24.542.627	29.703.363	92.793.800
Etats Unis	13.184.076	15.013.144	8.336.991	11.213.809	7.845.277	55.593.298
Republique Federale D'allema-Gne	8.684.287	12.203.831	9.009.627	9.324.726	9.531.483	48.753.953

## 6.7 Discussions sommaires sur le commerce intra régional

Le commerce est un élément crucial de la croissance des pays. L'élimination ou la réduction des barrières non tarifaires (NTB) contribuera grandement à faciliter les échanges entre les États membres du Corridor Nord.

Les États membres ont déployé des efforts dans le cadre d'initiatives visant à stimuler le commerce intra régional. Par exemple, faire partie de la Zone de Libre-échange Continentale Africaine, qui offre aux États membres du Corridor Nord une opportunité d'accéder à un marché vaste et dynamique.

Il ressort de ce qui précède que les économies des États membres du Corridor Nord sont dominées par l'agriculture mais leur demande des produits manufacturés est actuellement satisfaite par les importations en provenance du reste du monde plutôt que par les entreprises locales et régionales. Cela laisse supposer que tous les déficits

commerciaux des États membres du Corridor Nord sont alimentés par les importations des produits manufacturés.

Cela peut être dû à une capacité limitée d'ajout de valeur. Les indicateurs commerciaux démontrent que les États membres du Corridor Nord importent en grande partie de la Chine, d'Inde, des Émirats Arabes Unis et d'Arabie Saoudite, tandis que les États-Unis d'Amérique et le Pakistan fournissent un marché pour leurs exportations. Il convient également de noter que les États membres du Corridor Nord exportent des produits similaires.

La plupart de ces pays se sont qualifiés d'importateurs nets entre eux, à l'exception du Kenya et l'Ouganda. Il est recommandé aux États membres du Corridor Nord d'améliorer les exportations régionales en exploitant tout le potentiel des marchés nationaux et régionaux, car des coûts commerciaux élevés sont

l'aboutissement des coûts liés au temps et des coûts liés à l'accès au marché. En outre, la promotion de plans d'exportation renforcera la facilitation des échanges et la balance des paiements.

Le tableau 52 synthétise les proportions d'importations et d'exportations de la région pour le commerce formel pendant la période d'Avril à Septembre 2018, à l'exception du Soudan du Sud.

Le volume total du commerce le long du Corridor Nord s'élevait à environ 2 milliards de dollars Américains, dont 59% représentaient les exportations et 41% représentaient les importations. L'Ouganda et le Kenya étaient en tête des importations et exportations nettes. Le volume des échanges commerciaux au Burundi était particulièrement faible, ce qui pourrait être dû à la taille de la population du pays.

**Tableau 52: Proportion du commerce formel dans les membres du Corridor Nord (en USD), Avril - Septembre 2018**

Source: Analyse de l'Observatoire de Transport de l'ACTTCN

	Burundi	RDC	Kenya	Rwanda	Ouganda	Grand Total
Total des importations	47.965.891	225.653.484	256.307.340,73	88.134.411	205.607.889	823.669.016
Total des exportations	17.886.401	20.052.800	475.871.812,98	69.871.622	591.591.398	1.175.274.034
Volume total du commerce	65.852.292	245.706.284	732.179.154	158.006.033	797.199.287	1.998.943.050
<b>Part du Volume total du commerce</b>	<b>3%</b>	<b>12%</b>	<b>37%</b>	<b>8%</b>	<b>40%</b>	<b>100%</b>

# 7.0 Sécurité Routière

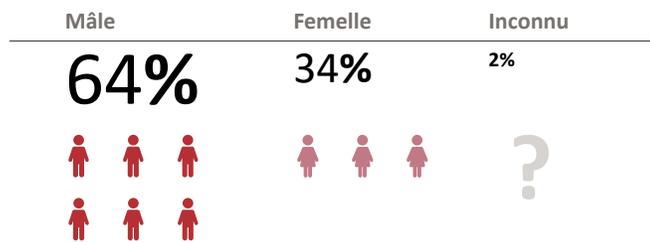
## 7.1 Sécurité Routière au Kenya

Le gouvernement du Kenya, à travers l'Autorité Nationale des Transports et de la Sécurité (NTSA), a mis en application des lois sur la circulation routière qui vont aider à minimiser les pertes en vies humaines suite aux accidents de roulage.

Cependant, il existe encore des cas d'accidents de roulage au Kenya le long du Corridor Nord. La figure 34 ci-dessous présente une ventilation des catégories de victimes d'accidents de roulage, tirées des données de NTSA.

Figure 34: Catégories de décès répartis par sexe (Janvier à Septembre 2018)

Source: NTSA, Janvier à Septembre 2018



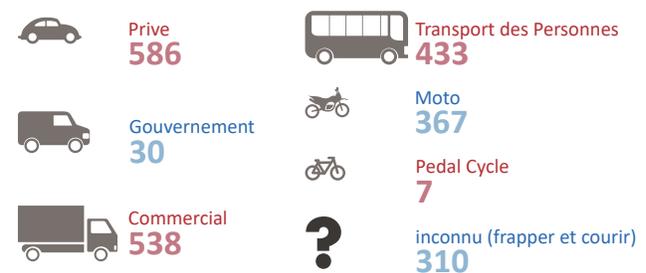
Pour la période de Janvier à Septembre 2018, le nombre total de décès rapportés était de 2.281, les hommes constituant 64 pour cent (1.458), 34 pourcent était des femmes et 2 pourcent (43) des inconnus.

Le tableau 53 montre la répartition des décès selon le type de véhicule qui emprunte le Corridor Nord pour la période allant de Janvier 2018 à Septembre 2018.

La plupart des décès sont imputables à des accidents causés par des véhicules « affaires promenades » privés représentant un pourcentage de 30%, suivis par les véhicules commerciaux à 27%, viennent des véhicules de service à 27% et les motos qui ont occupé une part de 19%.

Tableau 53: Répartition des décès en fonction du type de véhicule

Source: NTSA, Janvier à Septembre 2018

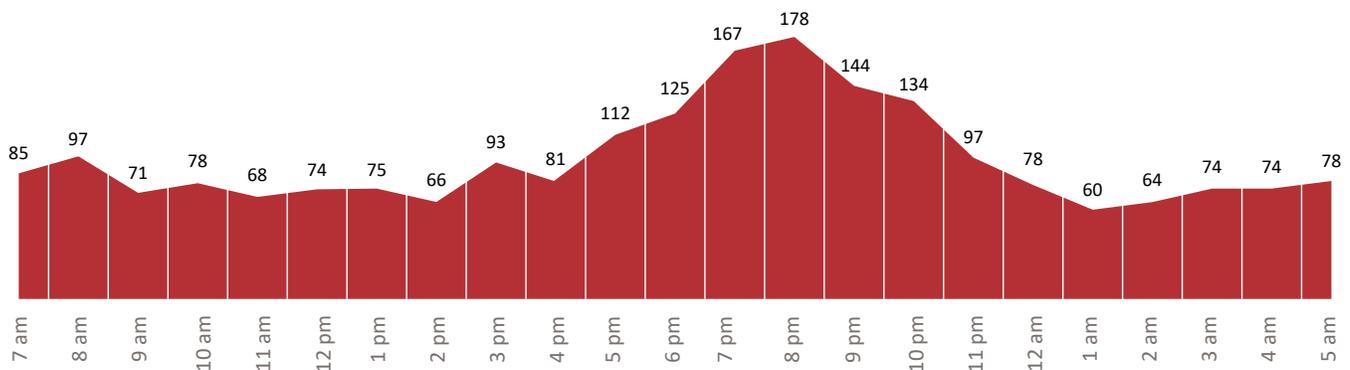


La figure 35 montre que la plupart des accidents se produisent au moment de la journée où la visibilité est plus faible, représentant, 69% de tous les accidents rapportés. Le temps de visibilité faible de la journée va de 17h00 à 07h00.

Cela suggère que les infrastructures routières et la signalisation devraient être améliorées en vue de renforcer la sécurité routière des personnes qui conduisent après le crépuscule. La plupart des accidents ont été signalés le Vendredi (15%), le Samedi (19%) et le Dimanche (18%).

Figure 35: Répartition des décès en fonction du temps

Source: NTSA, Janvier à Septembre 2018





Les principales causes d'accidents, en particulier les décès, étaient principalement imputables à la perte de contrôle, au non-respect des côtés ou voie de circulation appropriée, les dépassements abusifs, l'excès de vitesse, le jugement erroné et l'erreur de jugement. Cependant, la cause n'a pas été établie pour 19% des accidents, comme l'indique le tableau ci-après.

**Tableau 54: Causes d'accidents au Kenya le long du Corridor Nord**

Source: NTSA, Janvier à Septembre 2018

Causes des accidents	Pourcentage
Cause non identifiée	19%
Perte de contrôle	18%
Défaut de rester sur le côté ou la voie de circulation appropriée	10%
Dépassement incorrect	9%
Excès de vitesse	6%
Jugement erroné	5%
Défaut de jugement	5%
Marcher ou courir vite	3%
Défaillance des freins	3%
Esquive	3%

## Sécurité Routière au Rwanda

La Figure 36 illustre la répartition des décès sur les sections de routes du Corridor Nord pour la période rapportée. La majeure partie des causes des accidents a été attribuée à l'excès de vitesse, aux fausses manœuvres et à la conduite dangereuse.

La plupart des décès sont survenus sur la section Kigali-Musanze-Rubavu

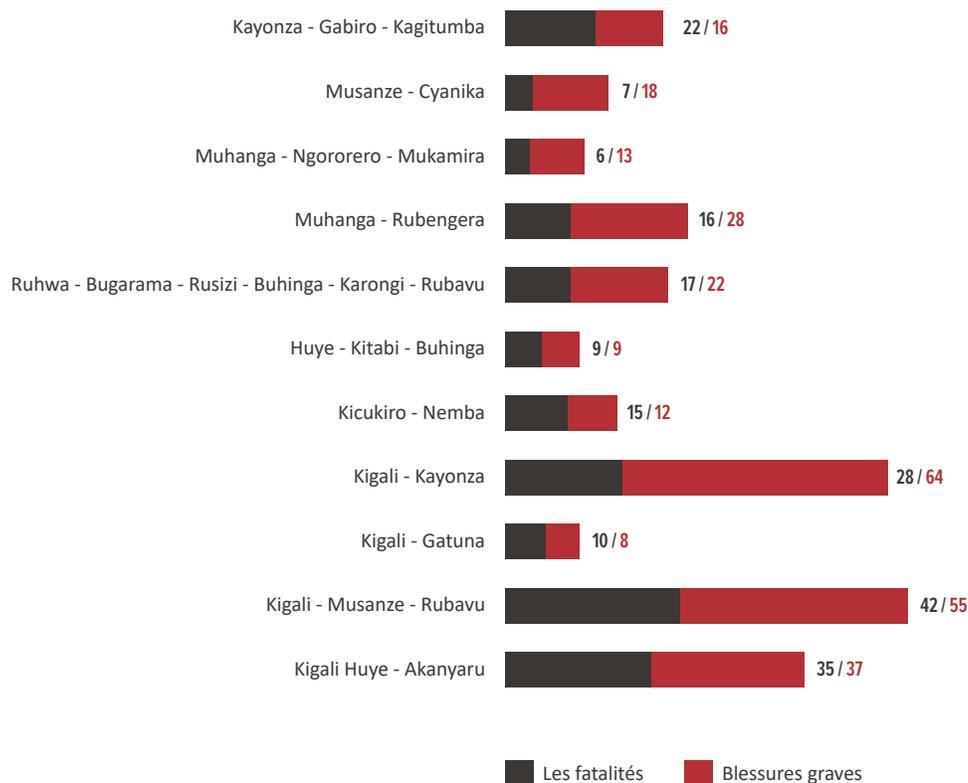
section, représentant une portion de 20% ; suivi de près de ceux sur la section Kigali –Huye –Akanyaru, soit 17%, et ceux survenus sur le tronçon Kigali – Kayonza qui ont une part de 14% des décès.

Au cours de la période considérée, il a été signalé que la section Huye (Karubanda - carrefour de route à Kitabi) était en cours de réhabilitation.

Le rapport propose une mise en application stricte de la loi pour ce qui est de la lutte contre l'excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse et le non-respect de la loi sur la circulation routière aux fins de renforcer la sécurité routière au Rwanda

**Figure 36: Nombre d'accidents répartis par sections de routes (Avril à Septembre 2018)**

Source: Ministère de l'Infrastructure / Police Nationale du Rwanda, Octobre 2018



Les données sur la sécurité routière au Burundi, RDC, Soudan du Sud et en Ouganda n'étaient pas disponibles au moment des consultations avec les Parties prenantes.

La RDC a rapporté que la majeure partie des accidents ont été causés

par une faible visibilité. Le rapport annuel sur la performance dans le domaine de transport a montré que le nombre des décès sur la route était de 2.954 en 2010.

Il était prévu que ce chiffre soit réduit à moitié d'ici 2020, dans le cadre de

la Décennie d'Action pour la sécurité routière de l'ONU.

Tous les Etats membres du Corridor Nord devraient s'employer à réduire les victimes du carnage routier.

# 8.0 Observations Et Recommandations

## 1. Territoire Douanier Unique

Défi d'échange automatisé des données entre les États membres participant au système de dédouanement des marchandises dans le cadre du Territoire Douanier Unique (TDU), l'interface/plate-forme d'échange des données sur les marchandises en cours de dédouanement n'est pas efficace. Les commerçants paient souvent des taxes dans le cadre du TDU, mais les marchandises ne peuvent pas être dédouanées en raison du manque d'informations fournies par les autres autorités des recettes sur l'état de dédouanement des marchandises.

### Recommandation

Il est impératif d'adopter un système de transit unique pour le Corridor Nord afin de dédouaner les marchandises faisant l'objet d'échanges internationaux, tel que recommandé par les études antérieures, afin de résoudre ce problème. Le système de transit devrait comporter une déclaration en douane simplifiée ainsi qu'un cautionnement en douane des marchandises. Le système devrait également permettre l'utilisation d'un Carnet.

## 2. Commerce intra-régional

Le commerce informel comprend un volume considérable de commerce transfrontalier entre les États membres du Corridor Nord. Cependant, il est souvent difficile de collecter des données sur le commerce informel pour aider les États membres à mieux planifier pour leur population impliquée dans ce type de commerce. En outre, le commerce transfrontalier informel est principalement fait par des femmes et des jeunes; un groupe actuellement ciblé pour être soutenu.

Mais il y a peu d'informations disponibles sur la manière dont le commerce se passe et les défis auxquels ils sont confrontés. La Banque Nationale du Rwanda a automatisé la saisie des données informelles sur le commerce transfrontalier et son personnel sur terrain utilise des tablettes pour la collecte des données.

### Recommandation

- Les États Membres sont instamment priés d'automatiser la collecte des statistiques sur le commerce transfrontalier informel et sont invités à se référer au Rwanda qui a déjà commencé à le mettre en œuvre.
- Il est nécessaire de stimuler le commerce entre les pays de l'Afrique et d'encourager les chaînes de valeur régionales et mondiales en vue d'accélérer la transformation et l'industrialisation.
- Sensibilisation de l'AfCFTA au commerce entre les pays de l'Afrique et à la libre circulation des personnes, des biens et des services. Exploitation de l'économie bleue dans la région.

- L'OGEFREM étant conseil des chargeurs congolais outre conseiller du gouvernement en matière de transport, souhaite vivement que les pays membre du corridor qui désire importer les produits Congolais, peut par son biais entrer en contact les opérateurs économiques ciblés en vue d'un commerce intra régional

## 3. Système Electronique Régional de Suivi des Cargaisons (RECTS)

Certains des retards enregistrés par les marchandises en transit sont causés par le manque de R-ECTS pour sceller les camions avant d'être autorisés pour leur voyage de transit vers leurs destinations. En outre, il a été signalé que, parfois, les R-ECTS sont retirés aux points de passage frontaliers avant que les marchandises ne parviennent à leur destination finale, même lorsque ces marchandises sont encore soumises à des contrôles douaniers.

Les transporteurs supportent des coûts importants dans l'attente de la disponibilité du système R-ECTS pour sceller leurs camions avant de commencer leur voyage de transit. En outre, en cas d'exportation, les transporteurs se heurtent à de plus grands défis pour que les autorités des recettes obtiennent de leurs bureaux les scellés et que les camions soient scellés avant de commencer leur voyage. Dans plusieurs cas, des conducteurs transportant des cargaisons d'exportation ont été mis en fourrière le long des routes de transit faute de R-ECTS..

### Recommandation

- Les transporteurs devraient être autorisés à acquérir les dispositifs R-ECTS et les autorités douanières garderont la fonction de les exploiter, à savoir d'armer / désarmer les scellés et suivre le mouvement des cargaisons scellées.
- Géo-zoner le R-ECTS avec les principaux noeuds de transit le long du Corridor Nord.

## 4. Les retards après la mainlevée douanière contribuent dans une large mesure au temps de séjour au Port et au temps de transit le long du Corridor Nord élevés, en général.

L'objectif de cet indicateur n'a pas encore été atteint. L'un des défis est que les commerçants doivent avoir quelqu'un pour assurer le suivi et coordonner le dédouanement, l'autorisation et le transport des marchandises hors du Port. Même lorsque les marchandises sont dédouanées dans le cadre du TDU, un commerçant doit toujours avoir un agent chargé de coordonner la mainlevée et le transport de ses

marchandises du Port. Malgré les accords de reconnaissance mutuelle, les agents de facilitation du commerce, tels que les agences en douanes et les transitaires agréés dans d'autres États membres, ont du mal à obtenir des permis de travail leur permettant de coordonner leurs activités au Port pour les marchandises que leurs clients leur ont chargées de dédouaner et les expédier aux pays de destination.

#### Recommandation

- Les États membres du Corridor Nord sont invités à faciliter le processus d'octroi des permis de travail aux agences de facilitation du commerce pour travailler dans leurs pays, conformément à l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord, afin de leur permettre de travailler efficacement et ainsi minimiser les retards dans l'évacuation des cargaisons du port.

- Il est nécessaire de faire un suivi et de s'assurer que le temps pris au centre de Traitement des Documents (DPC) est réduit par rapport au temps qui a été rapporté. Le temps au DPC influe sur la performance logistique globale et sur le temps nécessaire au transport d'une cargaison d'un point à un autre.

## 5. La Garantie Régionale de Transit Douanier (GRTD) élimine

le besoin de garanties multiples exécutées au niveau national, réduit la documentation, le temps pris aux frontières. Elle réduit également le coût de la sécurisation la circulation des marchandises dans la région des corridors. Actuellement, le carnet GRTD est entièrement opérationnel au Burundi, au Kenya, au Rwanda et en Ouganda. Des efforts devraient être faits pour qu'il soit utilisé au Soudan du Sud.

Le fait de reproduire le régime de Territoire Douanier Unique dans tous les États membres, avec le déploiement complet du Territoire Douanier Unique de l'EAC, les opérations se sont améliorées et le dédouanement des marchandises devient plus rapide.

#### Recommandation

Un arrangement spécial devrait être conclu avec la RDC pour que le dédouanement des marchandises se passe au Port de Mombasa.

## 6. Les communications et le transfert électronique

d'informations sont irréguliers et entravent la communication entre les autorités fiscales, ce qui entraîne des retards dans la mainlevée des marchandises.

#### Recommandation

Nécessité d'intégrer les systèmes de guichet unique dans la région.

## 7. Infrastructure

Le déficit en infrastructure constitue une barrière au commerce intra régional.

#### Recommandation

- Les ponts bascules devraient adopter la technologie moderne et être interconnectés pour enregistrer systématiquement dans toute la région.
- L'expansion du réseau de chemins de fer et de voies de navigation intérieure devrait être une priorité.
- Accorder la priorité à l'amélioration des sections en mauvais état le long du corridor. L'appui des donateurs pour l'amélioration des infrastructures au Soudan du Sud est nécessaire.
- L'éducation et la sensibilisation des transporteurs sur les réglementations existantes pour améliorer la conformité aux ponts bascules en Ouganda sont nécessaires. Il est également recommandé de promouvoir l'utilisation de ponts bascules de pesage routier dynamique à grande vitesse pour pouvoir identifier et encourager des opérateurs conformes, ainsi que réduire les temps d'immobilisation et les cas de retards des camions dus à la différence entre la lecture des ponts bascules gérés par divers opérateurs.
- L'ACTTCN devrait plaider en faveur de la réouverture de la voie navigable Kisumu-Jinja-Port Bell afin de stimuler les échanges commerciaux entre Kisumu et Jinja.

## 8. Coût de transport

Mettre en place un mécanisme de compilation et de mise à jour des frais et impositions sur les marchandises en transit qui contreviennent aux bonnes pratiques en vue d'éliminer les frais illicites et réduire l'impact sur les coûts légitimes.

#### Recommandation

Il est nécessaire de s'attaquer à la question des coûts des inefficacités du Corridor et aux lourdes procédures transfrontalières et de dédouanement ; la nécessité de rationaliser les frais du Corridor (permis, impôts, taxes, redevances) qui ne sont pas normalisés entre les pays, y compris certains frais de traversée (entrée et sortie), la taxe carbone par entrée, carte d'admission, assurance par

voyage, frais de fumigation, frais du parking, frais de port, frais d'usager de la route.

100% de vérification physique de marchandises constitue un élément qui rallonge le séjour de la marchandise congolaise au port. La Marchandise en transit n'est peut être ouverte au port de transit sauf en cas de produits à caractère militaire

## **9. Rapport sur les indicateurs**

- Il y a besoin d'assurer la cohérence et l'harmonisation des méthodes de reportage des indicateurs des ponts bascules.
- Il est nécessaire de veiller à la cohérence des rapports sur les tarifs de transport. Actuellement, certains rapports sont faits par conteneur tandis que d'autres sont déclarés par tonne. Cette cohérence garantirait la facilité de faire une comparaison

## **10. Mise en place d'un Comité de suivi**

- Il a été suggéré à l'ACTTCN d'examiner l'idée de création d'un Comité de suivi pour aider dans le contrôle de la mise en œuvre des recommandations formulées dans les rapports de l'Observatoire de Transport

# Annexes

## Annexe 1: Indicateurs du Tableau de Bord selon la nouvelle Charte du Port et Parties Prenantes

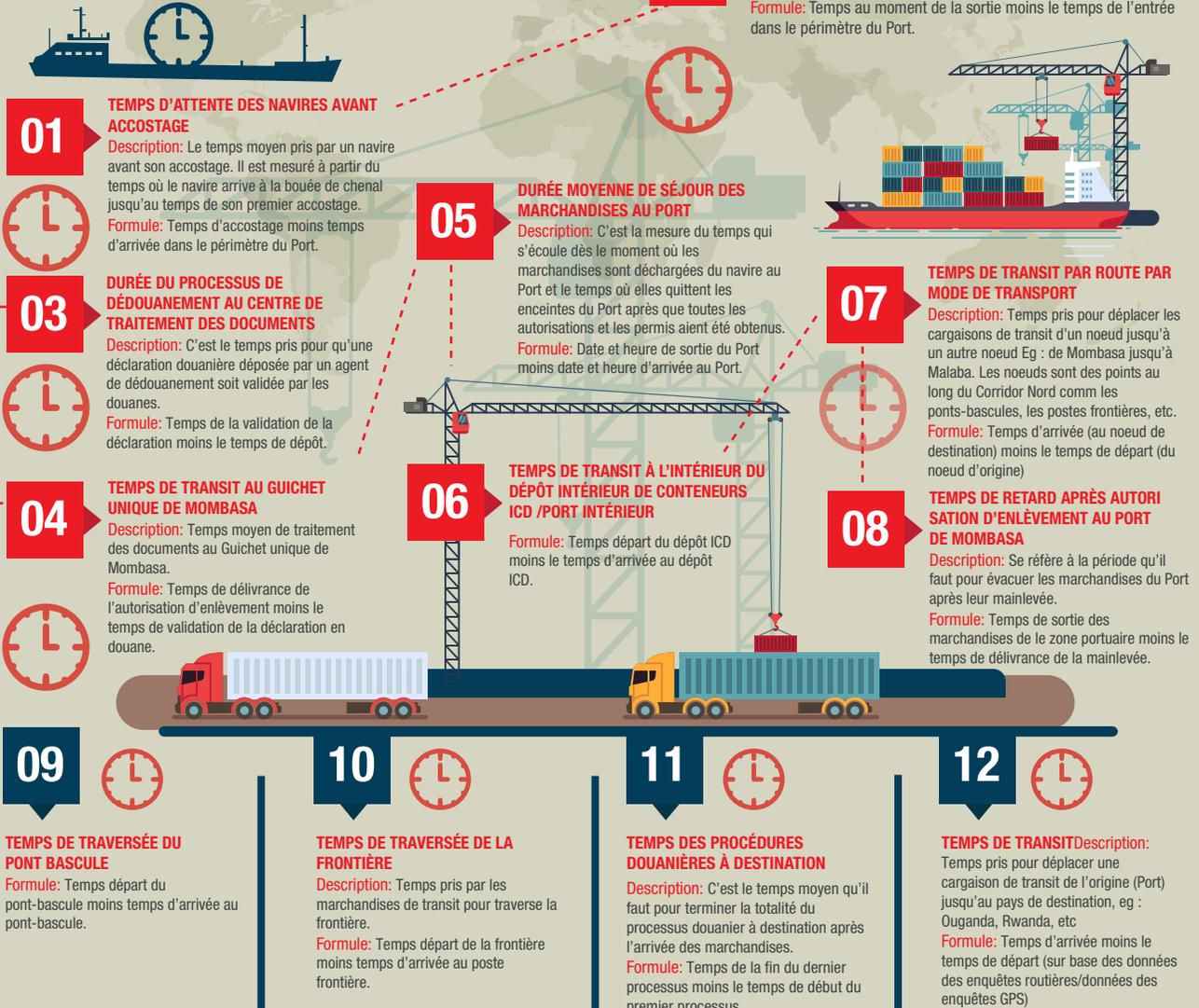
Domaine De Performance	Indicateur CLE	Unités	Base 2018	Dec 2020	Dec 2022	Dec 2024
Efficacité de l'exploitation des quais	Temps de rotation ds navires.	Heures	50	40	30	25
Efficacité de l'exploitation des navires	Productivité du quai.	Mouvements par navire par heure	36	38	40	42
	Productivité des grues.	Mouvements par grue par heure	18	20	22	24
Efficacité de l'exploitation des entrepôts	Temps moyen de séjour des cargaisons.	Heures	96	78	60	48
Efficacité de l'exploitation du SGR	Temps moyen de rotation	Heures	18	14	12	12
Efficacité des opérations aux portes	Temps moyen de séjour des camions au Port	Heures	5	4	3	2
Transport rapide des marchandises du port aux frontières	Temps moyen de voyage des camions.	Heures	84	60	41	36
	Temps moyen de voyage des camions	Heures	84	65	45	36
Efficacité de l'exploitation de trains	Moyenne du temps de voyage des trains de marchandises à partir de Nairobi.	Heures	18	17	16	10
	Moyenne du temps de voyage des trains de marchandises à partir de Mombasa.	Heures	18	17	16	10

Domaine De Performance	Indicateur CLE	Unités	Base 2018	Dec 2020	Dec 2022	Dec 2024
Capacité améliorée de manutention et traitement des cargaisons	Débit annuel total des cargaisons.	m3 de TPL	31,48	35,90	41,37	47,60
Augmentation de la capacité de contenir des vrac liquides	Mètre cube ou tonne métrique des produits pétroliers	Mètre cube (m <sup>3</sup> ) ou tonne métrique (MT)	TBD	TBD	TBD	TBD
Meilleur transport du carburant par oléoduc	% des produits pétroliers transportés le long du corridor.	% de carburant transporté par oléoduc	90	100	100	100
Accroissement de l'adhésion du secteur privé aux OEA	Proportion des transactions des OEA.	% annuel de réduction	70,2%	74%	78%	82%
Accroissement de la conformité des opérateurs aux exigences douanières et Autres Organismes Gouvernementaux	Réduction du nombre de pénalités de KRA	Heures	2,3	Instant	Instant	Instant
Procédure de dédouanement expliqué davantage	Temps de dédouanement au DPC	Heures	80	64	48	24
	Temps de dédouanement au Centre de Guichet Unique	%	70,2%	74%	78%	82%
Processus optimisé de dédouanement à la frontière mis en œuvre à la frontière de Malaba	Moyenne du temps de traversé de la frontière à Malaba, Kenya, Ouganda	Heures	12,5	8	4	3

Domaine De Performance	Indicateur CLE	Unités	Base 2018	Dec 2020	Dec 2022	Dec 2024
Processus optimisé de dédouanement à la frontière mis en œuvre à la frontière de Busia	Moyenne du temps de traversé de la frontière à Busia Kenya, Ouganda	Heures	12,5	8	4	3
Développer et promouvoir les exportation du Kenya a	Proportion de la valeur des exportations en USD par rapport à valeur des importations en USD dans le Corridor	-	TBD	TBD	TBD	TBD
Fournir un forum pour un dialogue constant entre les organisations du secteur public et privé pertinentes en vue la recherche d'un consensus sur les problèmes touchant les exportations	Nombre des forums organisés.	Nombre	0	2	4	4

## Annexe 2 Indicateurs de Performance du Corridor Nord

### TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS



### INDICATEURS DES EMISSIONS

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

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

**02 EMISSIONS DU PORT**  
 Description: Le total des émissions au Port représente la somme de:  
 a) Les émissions des navires en manoeuvre;  
 b) Les émissions des navires au Port et à l'ancre;  
 c) Les émissions des équipements au Port de Mombasa;  
 d) Les véhicules et camions qui accèdent au Port de Mombasa;  
 e) Les locomotives qui accèdent au Port de Mombasa;  
 f) L'usage de l'électricité au Port de Mombasa

01

**COÛTS DE TRANSPORT PAR VOIE PAR MODE Y COMPRIS LES FRAIS DE TRANSIT**

Description: Somme des coûts par transporteur et d'autres frais de manutention de la cargaison à érent au transport par route et / ou par tronçon de route.

03

**COÛT DU FRET ROUTIER**

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

04

**RETOUR DES CONTENEURS À VIDE PÉRIODE DE GRÂCE PÉNALITÉS ET CAUTIONNEMENT**

Description: Tarifs publiés par les intervenants.

02

**FRAIS DE TRANSIT PORTUAIRE**

Description: Tarifs publiés par les parties prenantes.

05

**COÛT DU FRET FERROVIAIRE**

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

**TAUX ET COÛTS****VOLUME ET CAPACITE**

01

**VOLUME DU FRET TOTAL AU PORT DE MOMBASA PAR RAPPORT AU TRAFIC DE TRANSIT**

Description: Volume du fret total au Port de Mombasa=La somme des poids de toutes les cargaisons transportées par le Port. Trafic de Transit = La somme des poids de toutes les cargaisons transportées à travers le Port qui sont destinées vers d'autres pays (Il comprend les importations et les exportations provenant d'autres pays). Le trafic de transit fait partie du total des cargaisons transportées par le Port de Mombasa.

02

**VOLUME PAR PAYS DE DESTINATION**

Description: La somme des poids de toutes les marchandises (importations/exportations) manutentionnées par le Port par pays de destination/d'origine.



03

**TAUX DE CONTENEURISATION DU TRAFIC DE TRANSIT AU PORT DE MOMBASA**

Description: Poids total des cargaisons conteneurisées de transit divisé par le poids total de toutes les cargaisons de transit.

04

**EVOLUTION DE LA FLOTTE DE CAMIONS AGRÉÉE PAR PAYS**

Description: La somme des véhicules immatriculés (enregistrés) utilisés pour le transport international/de transit des cargaisons par année par pays.



05

**DISTANCE MOYENNE ANNUELLE PAR CAMION EN KM PAR AN**

Description: Distance moyenne parcourue par un camion par an.

06

**CAPACITÉ DE TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER LOCOMOTIVES ET WAGONS**

Description: Nombre total de locomotives et wagons opérationnels Proportion du total de cargaisons transportées par chemin de fer.

**PRODUCTIVITE ET EFFICACITE**

01

**NOMBRE DE POINTS DE CONTRÔLE PAR PAYS PAR ROUTE**

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



02

**VOLUME DES MARCHANDISES CONTE NEURISÉES ET DES MARCHANDISES DIVERSES MANUTENTIONNÉES PAR JOUR/MOIS/TRIMESTRE AU PORT DE MOMBASA**

Description: Somme du volume de fret conteneurisé manutentionné par jour/mois/année ; la somme du volume de marchandises diverses manutentionnées par jour/mois/an.

03

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

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

Formule:

Nombre de cas de fraude ou de dégâts déclaré

Nombre total de cas de fraude ou de dégâts déclarés à un noeud de transport



04

**CONFORMITÉ DE POIDS**

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

Formule:

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

05

**NOMBRE D'ACCIDENTS PAR ROUTE**

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

06

**TRAFIC AUX PONTS BAS CULES**

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

07

**MOUVEMENTS BRUTS PAR NAVIRE PAR HEURE AU PORT DE MOMBASA****COMMERCE INTRARÉGIONAL**

01

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

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









## Le 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

### Kenya Telephone

254-41-4470734/729923574

### Telefax

254-41-4470735

### Email

[ttca@ttcanc.org](mailto:ttca@ttcanc.org)

### Site Web

[www.ttcanc.org](http://www.ttcanc.org)

