



**NORTHERN CORRIDOR
TRANSPORT OBSERVATORY**
RELIABLE PERFORMANCE DATA



Autorité de Coordination de
Transit et de Transport du
Corridor Nord



RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD

15^{ème} Edition
AVRIL 2020





Autorité de Coordination de
Transit et de Transport du
Corridor Nord

Les partenaires



Partenaires de développement



Table des matières

Liste des Abreviations	VII
Avant - Propos.	IX
Remerciement	X
Sommaire	XI
Premier Chapitre: Introduction	3
1 Introduction	4
1.1 Le Corridor Nord	4
1.2 Observatoire de Transport du Corridor Nord	4
1.3 Indicateurs Macroéconomiques	5
1.3.1 Démographique	6
1.3.2 Produit Intérieur Brut	7
1.3.3 Facilité de faire les affaires	7
Deuxième Chapitre: Dimension Genre dans le Commerce Transfrontalier informel au Rwanda	9
2.1 Dimension Genre dans le Commerce Transfrontalier informel au Rwanda	10
2.2 Volume du Commerce Transfrontalier informel au Rwanda en 2019	10
Troisième Chapitre: Qualité de L'infrastructure	17
3.1 Introduction	18
3.2 Le port maritime de Mombasa	18
3.3 Réseau routier le long du Corridor Nord	19
3.3.1 Etat des routes au Kenya	20
3.3.2 Etat des routes au Rwanda	21
3.3.3 Etat des routes au Burundi	23
3.3.4 Etat des routes en RDC	24
3.3.5 Etat des routes au Soudan du Sud	25
3.4 Ponts bascules le long du Corridor Nord	26
3.5 Réseau ferroviaire	27
3.6 Réseau d'oléoducs dans le Corridor Nord	28
3.7 Postes frontières à arrêt unique	29
3.8 Dépôts Intérieurs des Conteneurs	30
3.9 Les ports lacustres	31
Quatrième Chapitre: Volume et Capacité	33
4.1 Introduction	34
4.2 Volume total des marchandises au port de Mombasa	34
4.3 Volumes de transit par pays de destination	36
4.4 Taux de conteneurisation	36
4.5 Volume des cargaisons transportées par voie ferrée	38
4.6 Volume total des marchandises au Dépôt Intérieur pour conteneurs de Nairobi	40
Cinquième Chapitre: Efficacité et Productivité	43
5.1 Introduction	44
5.2 Temps de rotation des navires	44
5.3 Temps d'attente des navires avant accostage au Port de Mombasa	46
5.4 Productivité des navires (mouvements bruts par heure)	46
5.5 Temps de séjour des cargaisons conteneurisées au Port de Mombasa	47
5.6 Temps de séjour des cargaisons conteneurisées aux dépôts intérieurs pour conteneurs	49

5.7	Temps pris pour la prise en charge au centre de Traitement des Documents	49
5.8	Temps de dédouanement au centre de Guichet Unique au port de Mombasa.	50
5.9	Retards après la mainlevée douanière au Port de Mombasa	51
5.10	Temps de dédouanement et retards à l'Office des Recettes du Rwanda (RRA).	51
5.11	Temps de séjour au MAGERWA au Rwanda.	52
5.12	Performance des ponts bascules le long du Corridor Nord.	53
5.13	Performance aux ponts bascules en termes de trafic le long du Corridor Nord	53
Sixième Chapitre: Tarifs et Coûts		57
6	Tarifs et Coûts	58
6.1	Tarifs de transport par route dans les Etats membres du Corridor Nord	58
6.1.1	Tarifs de transport par route au Burundi.	58
6.1.2	Tarifs de transport par route en RDC.	58
6.1.3	Tarifs de transport par route au Kenya.	59
6.1.4	Tarifs de transport par route au Rwanda.	60
6.1.5	Tarifs de transport par route au Soudan du Sud	61
6.1.6	Tarifs de transport par route en Ouganda	61
6.2	Tarif de transport du carburant par oléoduc dans les Etats membres	62
Septième Chapitre: Temps de Transit et Retards		65
7.1	Introduction	66
7.2	Temps de transit sous le régime de Territoire Douanier Unique (TDU)	66
7.2.1	Temps de transit au Kenya sous le système électronique de suivi des cargaisons	66
7.2.2	Temps de transit en Ouganda sous système électronique régional de suivi des cargaisons.	67
7.2.3	Temps de transit au Rwanda sous système électronique régional de suivi des cargaisons	69
7.3	Temps de transit sous le système SYDONIA	70
7.3.1	Temps de transit au Burundi	70
7.3.2	Temps de transit au Rwanda sous ASYCUDA.	70
7.4	Enquête routière pour évaluer les causes des retards le long du Corridor Nord	71
7.4.1	Echantillon	71
7.4.2	Les raisons d'arrêts des marchandises le long du Corridor Nord.	71
7.4.3	Temps de traversée aux ponts bascules le long du Corridor Nord	72
Huitième Chapitre: Commerce Intrarégional		75
8.1	Introduction	76
8.2	Commerce formel entre le Burundi et les autres Etats membres du Corridor Nord	76
8.3	Commerce formel entre la RDC et les autres Etats membres du Corridor Nord	78
8.4	Commerce formel entre le Kenya et les autres Etats membres du Corridor Nord	79
8.5	Commerce formel entre le Rwanda et les autres Etats membres du Corridor Nord	83
8.6	Commerce formel entre l'Ouganda et les autres Etats membres	84
Neuvième Chapitre: Sécurité Routière		87
9.1	Introduction	88
9.2	Sécurité routière au Kenya	88
9.3	Sécurité Routière au Rwanda	90
Dixième Chapitre: Recommandations		91
10.1	Recommandations.	92

Liste Des Tableaux

Tableau 1: Indicateurs démographiques.....	5
Tableau 2: PIB réel (variation annuelle en pourcentage).....	7
Tableau 3: Classement mondiale de facilité de faire les affaires sur 190 pays.....	7
Tableau 4: Les 10 principales exportations en commerce informel transfrontalier en dollars (avril- décembre2019).	12
Tableau 5: Les 10 principales importations en commerce informel transfrontalier en dollars (avril- décembre2019)	12
Tableau 6: Données sur le commerce informel transfrontalier au Rwanda pour les femmes et les hommes en 2019	13
Tableau 7: Postes d’amarrage du Port maritime de Mombasa.....	19
Tableau 8: Indice International de Rugosité(IRI).....	20
Tableau 9: Itinéraires de transit au Kenya.....	20
Tableau 10: Etat des routes le long du Corridor Nord au Kenya à partir du port de Mombasa.....	20
Tableau 11: Etat des routes au Rwanda en 2019.....	22
Tableau 12: Etat des sections de route au Burundi.....	23
Tableau 13: Etat des sections de route en RDC.....	24
Tableau 14: Etat des sections de route au Soudan du Sud en Mars 2019.....	25
Tableau 15: Construction des PFAU le long du Corridor Nord.....	29
Tableau 16: Dépôts intérieurs pour conteneurs le long du Corridor Nord.....	30
Tableau 17: Volume total annuel de cargaisons au Port en Tonnes métriques’000’.....	35
Tableau 18: Volume de transit par le Port de Mombasa par pays de destination en tonnes métriques (’000).....	36
Tableau 19: Volume de cargaisons transportées par chemin de fer à écartement métrique, en tonnes nettes.....	38
Tableau 20: Volume de cargaisons transportées par chemin de fer à écartement standard.....	38
Tableau 21: Total number of train ran in Uganda.....	39
Tableau 22: Volume de cargo transporté en tonnes in 2019.....	39
Tableau 23: Total du volume des cargaisons manutentionnées au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi en EVP en 2018 et 2019.....	40
Tableau 24: Productivité des navires au port de Mombasa en 2018 et 2019.....	47
Tableau 25: Nombre moyen de voyages aller-retour effectués par mois selon les destinations.....	59
Tableau 26: Nombre de voyages aller – retour à partir de Mombasa en 2019.....	59
Tableau 27: Nombre de voyages aller – retour à partir de Kigali en 2019.....	60
Tableau 28: Nombre de voyages aller – retour effectués selon les destinations en 2019.....	62
Tableau 29: Tarifs applicables au carburant de l’oléoduc (Ksh/m ³ /km).....	62
Tableau 30: Tarifs de transport pour les camions – citernes en KShs en décembre 2019.....	62
Tableau 31: Temps de transit au Rwanda à partir de Kagitumba.....	71

Tableau 32: Echantillonnage et répartition.....	71
Tableau 33: Part des importations mensuelles du Burundi 2018 et 2019, en dollars.....	77
Tableau 34: Part des exportations mensuelles du Burundi 2018 et 2019, en dollars	77
Tableau 35: Part des exportations mensuelles de la RDC pour 2019, en dollars.....	78
Tableau 36: Part des importations mensuelles de la RDC en 2019 en dollars.....	78
Tableau 37: Commerce total du Kenya avec les Etats membres du Corridor Nord en (US\$) de Jan-Déc 2018 et 2019	79
Tableau 38: Part des importations du Kenya en 2018 et 2019 en dollars	79
Tableau 39: Part des exportations du Kenya pour 2018 et 2019 en dollars.....	81
Tableau 40: Part des réexportations du Kenya pour 2018 et 2019 en dollars	82
Tableau 41: Part des importations du Rwanda en 2018 et 2019, en dollars.....	83
Tableau 42: Part des exportations du Rwanda 2018 et 2019, en dollars	84
Tableau 43: Part des importations de l'Ouganda en 2019, en dollars	85
Tableau 44: Part des Exportationsde l'Ouganda en 2019, en dollars	85
Tableau 45: Distribution of Fatalities based on Type of Vehicle.....	89
Tableau 46: Causes des accidents au Kenya le long du Corridor Nord.....	89
Tableau 47: Number of accidents distributed by road section (Apr-Dec 2019).....	90

Liste des Figures

Figure 1: Structure de la population totale des Etats membres du Corridor Nord	6
Figure 2: Commerce transfrontalier informel au Rwanda d’avril à décembre 2019, en dollars	11
Figure 3: Parts en % des exportations et des importations en commerce informel transfrontalier par destination et . par origine	11
Figure 4: Les 10 principales importations et exportations en commerce informel transfrontalier au Rwanda.	12
Figure 5: Participation du genre dans les importations en commerce informel transfrontalier au Rwanda	14
Figure 6: Participation du genre dans les exportations en commerce informel transfrontalier au Rwanda	14
Figure 7: Infrastructure du Corridor Nord	18
Figure 8: Carte du Plan directeur du Chemin de fer à Ecartement Standard de l’Afrique de l’Est.	28
Figure 9: Volume total de cargaisons au Port de Mombasa en 2019 en tonnes métriques(en ‘000)	35
Figure 10: Debit total annuel des conteneurs des Ports en Afrique en 2018	36
Figure 11: Total du trafic des conteneurs Annuel (EVP)	37
Figure 12: Moyenne de temps de transit pour le chemin de fer à écartement métrique au Kenya, en 2019	39
Figure 14: Moyenne du temps de rotation des navires en 2019 en heures	45
Figure 13: Moyenne du temps de rotation des navires au port de Mombasa en heures de 2015 à 2019	45
Figure 15: Temps Médian d’attente des navires avant accostage au port de Mombasa, en heures	46
Figure 16: Temps Médian d’attente des navires avant accostage en 2019, en heures	46
Figure 17: Moyenne de temps de séjours des cargaisons conteneurisées d’importation, en heures	47
Figure 18: Moyenne mensuelle du temps de séjour des cargaisons conteneurisées pour l’importation en 2019	47
Figure 19: Temps de séjour des cargaisons conteneurisées par mode d’évacuation	48
Figure 20: Temps moyen de séjour au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi	49
Figure 21: Temps moyen pris au Centre de Traitement des Documents) en 2019	49
Figure 22: Temps de dédouanement au Guichet Unique au port de Mombasa en 2019.	50
Figure 23: Temps pris après la mainlevée douanière au Port de Mombasa en 2019	51
Figure 24: Temps de la mainlevée de RRA dans le cadre du TDU au Port de Mombasa	52
Figure 25: Moyenne du temps de séjour des camions au Magerwa	53
Figure 26: Trafic aux ponts bascules du Kenya	53
Figure 27: trafic aux ponts bascules de l’Ouganda.	53
Figure 28: Conformité aux ponts bascules au Kenya	54
Figure 29: Moyenne du taux de conformité au poids brut des véhicules aux ponts-basculés de l’Ouganda	54
Figure 30: Tarifs de transport routier de/à destination du Burundi par tonne par km, en dollars en Décembre 2019	58
Figure 31: Tarifs de transport par route de /vers Goma par Km en dollars en décembre 2019	58
Figure 32: Tarifs de transport par route de /vers Mombasa par Km en dollars en décembre 2019	59

Figure 33: Tarifs de transport par route en provenance /destination de Kigali en dollars en décembre 2019	60
Figure 34: Tarifs de transport actuels pour le Soudan du Sud, en dollars, en 2019	61
Figure 35: Tarifs de transport actuels en dollars pour Kampala, en 2019	61
Figure 36: Temps de transit de Mombasa aux frontières de Malaba et de Busia	67
Figure 37: Temps de transit à partir de la frontière de Malaba vers différentes destinations, en heures	67
Figure 38: Temps de transit à partir de la frontière de Busia vers différentes destinations, en heures	68
Figure 39: Temps de transit à partir de Kampala vers différentes destinations, en heures	68
Figure 40: Temps de transit de Cyanika/Rusumo et Kagitumba à la frontière de Rubavu	69
Figure 41: Temps de transit de la frontière de Kagitumba jusqu'à différentes destinations	69
Figure 42: Temps de transit des exportations du Rwanda de Kigali jusqu'à Rubavu, Mutara et Mururu	70
Figure 43: Temps de transit au Burundi sous TDU	70
Figure 44: Temps de transit de Cyanika à Rubavu, en heures	70
Figure 45: Prévalence des raisons des arrêts.	71
Figure 46: Temps de traversée des ponts-bascules	72
Figure 47: Part du commerce du Burundi avec les Etats membres du corridor nord, en US\$ (Janv à Déc 2018 et 2019)	76
Figure 48: Part du commerce de la RDC avec les Etats membres du Corridor Nord en 2019 (en US\$)	78
Figure 49: Commerce total du Kenya de Jan-Déc 2019 en dollars	79
Figure 50: Principaux marchés des importations du Kenya en 2019 en dollars	80
Figure 51: Principaux marchés des exportations du Kenya en dollars en 2019.	81
Figure 52: Principaux marchés pour les réexportations du Kenya en 2019 en dollars	82
Figure 53: Part du commerce du Burundi avec les Etats membres du corridor nord, en US\$ (Janv à déc 2018 et 2019)	83
Figure 54: Commerce total de l'Ouganda, en dollars	84
Figure 55: Nombre de décès par sexe (Avr-Déc 2019)	88
Figure 56: Répartition des décès en fonction du temps.	89

Liste des Abreviations

ACPLRWA

Association des Conducteurs des Camions de longue
Distance du Rwanda

ACTTCN

Autorité de Coordination de Transit et de Transport du
Corridor Nord

ATTCN

Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord

BI

Burundi

CN

Corridor Nord

DGDA

Direction Générale des Douanes Et Accises

FEC

Fédération des Entreprises du Congo

GPS

Système de Localisation Universel (Global Positioning
System)

HSWIM

Pesage Dynamique Routier à Grande Vitesse

IABT

Association Internationale des Transporteurs du Burundi

IRI

Indice de Rugosité Internationale

KE

Kenya

KeNHA

Autorité des Routes Nationales du Kenya

KPA

Autorité des Ports du Kenya

KPC

Compagnie de gestion de l'Oléoducs du Kenya

KRA

Autorité des Recettes du Kenya

KTA

Association des Transporteurs du Kenya

KWATOS

Système des Opérations Automatisées du Terminal de
Kilindini

MAGERWA

Magasins Généraux du Rwanda

MININFRA

Ministère des Infrastructures du Rwanda

NEPAD

Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique

OBR

Office Burundais des Recettes

OCC

Office Congolais de Contrôle

ODR

Office Des Routes

OEA

Opérateur Economique Agréé

OGEFREM

Office de Gestion Du Fret Multimodal

PFAU

Poste Frontière à Arrêt Unique

PIB

Produit Intérieur Brut

RDC

République Démocratique du Congo

RRA

Office des Recettes du Rwanda

RTDA

Agence Rwandaise de Développement des Transports

RVR

Rift Valley Railways

RW

Rwanda

SYDONIA

Système Douanier Automatisé

TDU

Territoire Douanier Unique

TIC

Technologies de l'Information et de la Communication

TMEA

TradeMark East Africa

TO

Observatoire de Transport

TPL

Tonne de Port en Lourd

UFFA

Association des Transitaires de l'Ouganda

UG

Ouganda

UNRA

Autorité des Routes Nationales de l'Ouganda

URA

Office des Recettes de l'Ouganda

URC

Compagnie de Gestion de Chemin de Fer de l'Ouganda

Avant - Propos



Omae Nyarandi
Secrétaire Exécutif-ACTTCN

J'ai le plaisir de vous présenter la 15^{ème} Rapport de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord, qui est notre premier rapport annuel de l'Observatoire de transport ayant progressé de la production de rapports semestriels qui est clôturée par le 14^{ème}. La 15^{ème} édition du Rapport de l'Observatoire de Transport présente une analyse approfondie des indicateurs qui mesurent la facilitation du commerce et des transports le long du Corridor Nord pour l'année 2019. Le rapport est préparé principalement à partir des données des États membres du Corridor Nord et des données et informations qualitatives recueillies à travers des enquêtes sur la logistique du commerce et des transports.

L'Observatoire de Transport du Corridor Nord permet de suivre les performances du port et du corridor dans son ensemble. Il aide à identifier les problèmes saillants qui doivent être résolus pour améliorer l'efficacité et améliorer séquentiellement le commerce et les opérations le long du corridor. L'efficacité du Corridor Nord est essentielle pour renforcer l'intégration régionale et la croissance économique des Etats membres.

Le rapport montre que l'efficacité du Port de Mombasa et du Corridor Nord dans son ensemble s'est considérablement améliorée. Le débit de marchandises au Port de Mombasa a augmenté chaque année, 2019 enregistrant une augmentation annuelle de 11,2%, en forte hausse par rapport à la croissance annuelle de 2% en 2018. La part globale du commerce intra-Corridor Nord a augmenté au fil des ans. Par

exemple, le commerce intra-Corridor Nord a augmenté d'environ 2% pour le Burundi ; de 13 pour cent pour la RDC ; de 33 pour cent pour le Kenya ; de 14% pour le Rwanda et 38% pour l'Ouganda en 2018.

La proportion de routes goudronnées et asphaltées de bonne qualité s'est améliorée de 7% par rapport à 2018. Environ 88% des routes au Kenya, 93% pour le Rwanda, 41% pour le Burundi et 42% pour la RDC sont en bon état. Les temps de transit se sont améliorés sur la plupart des itinéraires le long du Corridor Nord, ce qui suggère que des interventions sont mises en œuvre pour faciliter le mouvement des marchandises. Le temps de traversée du pont-bascule s'est également amélioré grâce à la mise en œuvre du pesage en locomotion à grande vitesse.

Bien que la plupart des objectifs de performance se soient améliorés, comme le montre le rapport, plusieurs points préoccupants le long de la chaîne logistique du corridor entravent toujours la performance globale du corridor. Par conséquent, il est nécessaire d'appeler toutes les parties prenantes à mettre en œuvre divers plans d'action et réformes; ainsi que de proposer les améliorations supplémentaires nécessaires pour améliorer les performances du corridor et renforcer les mécanismes de suivi pour une meilleure chaîne de valeur des transports et de la logistique.

Enfin, je souhaite remercier et féliciter toutes les Parties prenantes qui ont fourni des données et des informations pour permettre l'élaboration de ce 15^{ème} Rapport de l'Observatoire de Transport. Tout comme chaque Partie prenante a contribué à la production de ce rapport, elle devrait également se concentrer sur la mise en œuvre des recommandations de ce rapport afin que la région puisse continuer à faire l'expérience d'un commerce transparent. L'ACTTCN appelle tous les partenaires à soutenir l'actualisation de la mise en œuvre des recommandations qui sont contenus dans ce rapport en particulier, et ceux dans l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord, d'une manière générale.

Omae Nyarandi

Secrétaire Exécutif

Remerciement

L'élaboration et la publication du 15^{ème} Rapport de l'Observatoire de Transport pour 2019 a été rendue possible grâce à la participation de nombreuses personnes et institutions clés impliquées dans l'ensemble de la chaîne logistique pour un commerce fluide dans la région. Le Secrétariat du Corridor Nord est profondément redevable au Conseil des Ministres des Etats membres du Corridor Nord pour son soutien constant à l'Observatoire de Transport. Une profonde appréciation est également adressée au Comité Exécutif, aux différents Comités Techniques Spécialisés, aux Forums des Parties Prenantes et aux Experts impliqués dans la rédaction et la validation du premier Rapport Annuel de l'Observatoire de Transport.

La préparation de ce rapport a été rendue possible grâce à un soutien financier au développement et à l'amélioration de l'Observatoire de transport par TradeMark East Africa (TMEA). Recevez nos sincères remerciements. Etant donné que le succès de l'élaboration du rapport dépend principalement des données, le Secrétariat tient à exprimer sa sincère reconnaissance à toutes les Parties prenantes qui se sont investis pour fournir les données essentielles. Sans les données, cela n'aurait pas été possible.

Nous apprécions les conseils prodigués par le Secrétaire Exécutif, M. Omae Nyarandi, qui a dirigé et supervisé la préparation du rapport. Nous remercions tout particulièrement les Experts de l'ACTTCN œuvrant dans tous les départements pour leurs contributions aux divers chapitres du rapport.

Le rapport a été préparé par l'équipe d'experts de l'Observatoire de Transport dans tous les départements à savoir : M. Aloys Rusagara, M. Gideon Chikamai, Mme Melap Sitati, M. Noah Kipyegon, M. Elias Leju Leonardo, M. Emile Sinzumusi, M. Fred Paul Babalanda, Professeur Lievin Chirhalwirwa, Ir. John Deng, M. Alex Ruzindana, Mme Clarisse Biraronderwa, M. Fred Tumwebaze, M. Cezzy Kanionga, M. Philip Mwanthi, M. Desire Buconyori, M. Jean Ndayisaba, M. David Abiero, M. Kennedy Njoroge et M. James Mwangi.

Enfin, nous remercions ceux qui, d'une manière ou d'une autre, ne cessent de démontrer leur soutien à l'amélioration des infrastructures du Corridor Nord et du commerce dans la région. Avec cet objectif commun, le soutien contribuera grandement à propulser la région vers de plus grandes réalisations.

Secrétariat de l'ACTTCN

Sommaire

La 15^{ème} édition du Rapport de l'Observatoire de Transport fournit une analyse des indicateurs de performance qui sont suivis par l'Observatoire de transport du Corridor Nord. Le rapport est l'aboutissement d'une série de rapports d'observatoires des transports depuis sa création en 2012. La méthodologie de l'Observatoire utilisée pour assurer le suivi des performances du corridor implique la collecte, le traitement et l'analyse des données, le rapport et la diffusion. Les résultats de ces rapports sont souvent utilisés pour établir des interventions stratégiques et des inférences politiques visant à améliorer l'efficacité du corridor. Les indicateurs s'appuient sur la charte communautaire du port de Mombasa et du corridor nord qui a été révisée en 2018. La Charte vise à accroître l'efficacité de la logistique commerciale et a été l'aboutissement de consultations approfondies avec les parties prenantes des secteurs privé et public sur la mise à niveau et l'amélioration de la coordination du suivi et évaluation des services logistiques. La révision de la Charte a renforcé les organes ainsi que les indicateurs de performance grâce à l'inclusion d'un plus large éventail de prestataires de services. Par conséquent, une mise en œuvre réussie de la Charte contribuera grandement à faire de Mombasa le port de choix de la région et le Corridor Nord une route compétitive à l'échelle mondiale.

Dossier spécial sur le commerce informel au Rwanda

Le commerce informel dans les Etats membres du Corridor Nord a intéressé les décideurs politiques des pays membres. Cet intérêt a déclenché l'inclusion du commerce informel dans les statistiques et même les systèmes de comptabilité nationale dans les pays respectifs. En raison du nombre considérable de petits commerçants impliqués, le commerce informel est une source clé de moyens de subsistance pour les communautés frontalières et un vecteur inestimable pour l'intégration et la cohésion régionales en raison de sa nature transfrontalière. Les données montrent également que les femmes sont des acteurs majeurs du commerce informel. Ce rapport montre que la majorité des commerçants d'importations informelles au Rwanda étaient des femmes. Par conséquent, il devient crucial pour les décideurs politiques de concevoir des interventions qui soutiennent la facilité de faire des affaires pour les commerçants informels avec des considérations appropriées d'inclusion des sexes.

En général, les données sur le commerce transfrontalier informel montrent que les hommes dominent toujours le commerce d'exportation qui représente la plus grande valeur du commerce. Cependant, les femmes sont plus visibles dans les importations informelles au Rwanda. Il incombe aux décideurs politiques de veiller à ce que les femmes soient soutenues pour accroître leurs revenus et accéder à davantage d'opportunités commerciales, y compris dans les exportations. En particulier, les femmes qui sont des commerçants transfrontaliers informels sont confrontées à un certain nombre de défis uniques qui limitent leur accès aux oppor-

tunités qui améliorent leurs revenus. Certains des défis qui nécessitent une intervention comprennent : un faible niveau de sensibilisation aux procédures et exigences transfrontalières, en particulier sur les exportations et la sécurité; l'accès limité au soutien financier, l'accès limité à la technologie et le manque d'informations sur les marchés, entre autres.

Qualité des infrastructures

Le réseau de transport du Corridor Nord se compose de modes de transport de surface reliant les pays sans littoral au port maritime de Mombasa. Ces modes de surface comprennent la route, la voie ferrée, l'oléoduc et les voies navigables intérieures. Les infrastructures existantes le long du Corridor Nord se composent d'infrastructures de transport physiques qui sont cruciales pour la facilitation des échanges et fournissent des services logistiques qui réduisent les coûts commerciaux, ainsi que des infrastructures souples qui facilitent le dédouanement et le traitement des marchandises. Des progrès ont été réalisés dans l'amélioration de la qualité et de la capacité des infrastructures de transport. Le port de Mombasa a augmenté sa capacité de manutention à 2,65 millions d'EVP; ce qui en fait le port le plus achalandé d'Afrique orientale et centrale avec un débit de marchandises en croissance annuelle d'environ 10%.

D'après l'analyse de 2019, le pourcentage de routes goudronnées et asphaltées de qualité en bon état s'est amélioré, avec environ 88% des routes au Kenya, 93% pour le Rwanda, 41% pour le Burundi et 42% pour la RD Congo qui en sont bon état. Les sections importantes de la route du corridor au Soudan du Sud, environ 95% sont en mauvais état et environ 5% sont en bon état. La construction et l'entretien des routes consomment une grande partie du budget national, tandis que les coûts supportés par les usagers de la route pour l'utilisation et la dépréciation des véhicules sont encore plus importants. Il est donc impératif de poursuivre des politiques qui protègent les routes contre les endommagements, minimisent les coûts de transport et les coûts globaux du réseau routier. La surcharge est l'un des principaux déterminants de la détérioration des routes. Une surcharge sur l'essieu entraîne une détérioration plus rapide de la chaussée tandis que le dépassement des limites brutes de charge des véhicules détruit les ponts. Par conséquent, les camions sont tenus de respecter les limites de la charge des véhicules définies pour protéger l'infrastructure routière.

Volume et Capacité

La Charte communautaire du Port de Mombasa et du corridor Nord vise à atteindre un débit portuaire de 35,90 millions de tonnes d'ici décembre 2020. Le débit de marchandises au port de Mombasa a augmenté chaque année, 2019 ayant enregistré une augmentation annuelle de 11,2%, ce qui est une reprise significative par rapport à la croissance annuelle

de 2% connue en 2018. Cette croissance est attribuable à la tendance soutenue de l'augmentation de marchandises conteneurisées et du débit de liquide. Les importations représentent la part du lion - 80% du débit total de fret. Cela implique que les pays utilisant le port de Mombasa sont des importateurs nets. Les principaux produits importés par le port de Mombasa comprennent l'huile de pétrole et les lubrifiants, le clinker, le blé, le fer et l'acier, l'huile de palme / végétale, les engrais, le charbon, le riz, le plastique et sucre. Les principaux partenaires d'importation pour le port sont l'Asie et l'Union européenne.

Les principaux secteurs d'exportation étaient l'agriculture, les matières premières, les minerais et les métaux. Une part importante de la manutention de marchandises au Port se composait de 45 tonnes de marchandises conteneurisées, de 25% de marchandises liquides et de 30% de marchandises sèches, en vrac et en général. Les marchandises liquides transportées en vrac sont essentiellement du pétrole brut, du gaz naturel liquéfié et des produits chimiques. Un peu plus de 60% du débit portuaire total était destiné au Kenya. L'Ouganda a pris la plus grande partie du trafic de transit via le port de Mombasa, représentant environ 80% du trafic de transit. L'importance du Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Nairobi a augmenté, avec le volume des exportations et des importations à destination / en provenance du dépôt de Nairobi, qui a doublé, passant de 257.972 EVP en 2018 à 418.760 EVP en 2019. La grande performance est due à la mise en œuvre et à la pleine utilisation de la ligne ferroviaire à écartement standard de 485 km partant du port de Mombasa au dépôt de Nairobi, en janvier 2018.

Efficacité et Productivité

L'amélioration de l'efficacité et de la productivité du corridor de transport est essentielle pour renforcer l'attractivité du corridor car elle réduit le temps nécessaire pour manutentionner et transporter les marchandises, réduisant ainsi les coûts associés. Il est donc impératif de faire des investissements appropriés pour développer les capacités commerciales. Ces investissements peuvent inclure l'amélioration des ports et des routes, une meilleure efficacité de l'administration des douanes et l'adoption de l'utilisation des services électroniques, entre autres. Certains des indicateurs qui mesurent l'efficacité du port sont le temps de rotation des navires, le temps de séjour au port et les mouvements bruts par heure. En 2019, le port de Mombasa a enregistré un temps de rotation moyen de 94 heures. La même année, 530 navires ont fait escale au port de Mombasa. Le temps d'attente médian des navires a légèrement diminué, passant de 13 heures en 2018 à 12 heures en 2019, ce qui correspond à l'objectif de la Charte portuaire qui est de moins d'un jour (12 heures). Les mouvements bruts par heure se sont légèrement améliorés, passant de 30 mouvements en 2018 à environ 32 mouvements en 2019. L'amélioration de la productivité a été attribuée à l'amélioration des investissements et de l'utilisation des équipements des chantiers navals, notamment l'augmentation du nombre des portiques navire/quai, de grues portiques sur pneus (RTG), de termi-

naux, entre autres.

D'après l'analyse, les performances en temps de séjour se sont améliorées au fil des ans, 2019 ayant enregistré un temps de séjour moyen de 87 heures. Cette performance a dépassé la référence de 96 heures en 2018 et n'est qu'à 9 heures de la cible fixée; un indicateur d'une efficacité accrue. Le temps de séjour moyen des conteneurs au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi pour l'année 2019 s'est amélioré au cours des mois, passant d'un maximum de 12 heures en janvier à 4 heures en décembre 2019, enregistrant un temps de séjour moyen annuel de 8 jours. La performance est un indicateur d'une efficacité accrue dépôt intérieur pour conteneurs. En outre, de grandes améliorations ont été apportées aux infrastructures routières autour du port maritime et du corridor dans son ensemble, à cela s'est ajouté la mise en œuvre du chemin de fer à écartement standard qui produisent les résultats souhaités.

Tarifs et Coûts de transport

Les tarifs de transport sont la somme des différents frais encourus pour déplacer un passager ou une unité de marchandises entre une origine et une destination spécifiques. Ces coûts se répercutent souvent sur les consommateurs à travers le coût total de la marchandise. Le coût total du transport peut être déduit des coûts globaux associés à la chaîne logistique. Les coûts logistiques sont classés comme suit : les frais administratifs, les coûts de transport et les frais d'inventaire. Les principaux inducteurs de coûts sur les routes du Corridor Nord comprennent : l'état des routes, la distance, les prélèvements et les redevances, la sûreté et la sécurité, la politique régionale, la stabilité politique et les barrières non tarifaires. L'analyse des coûts aide souvent à déterminer si le corridor est efficace et attrayant pour les Parties prenantes. En moyenne, les camions sur le corridor parcourent entre 60.000 et 96.000 km / camion / an, ce qui est bien en deçà des normes internationales. Cela contribue au coût élevé du transport sur le corridor. Dans les corridors commerciaux mondiaux les plus efficaces, le kilométrage moyen / camion / an se situe entre 120.000 et 150.000 km.

Le temps de transit est grandement affecté par les arrêts le long du corridor. Quelques-unes des principales raisons de l'arrêt sont, entre autres: les raisons personnelles aux conducteurs, les contrôles de police, les ponts bascules, les contrôles d'entreprise, l'état des routes et les contrôles personnalisés. Les temps de transit se sont améliorés sur la plupart des itinéraires le long du Corridor Nord, ce qui suggère que des interventions sont mises en œuvre pour faciliter le mouvement des marchandises. L'amélioration du temps de transit a une incidence sur la réduction des coûts de transport qui ont considérablement diminué au fil des ans. Le temps de traversée des ponts bascules s'est également amélioré grâce à la mise en œuvre du Pesage routier Dynamique à Grande Vitesse (HSWIM).

Le rapport recommande une enquête qualitative pour déterminer les inefficacités et les goulots d'étranglement le long du corridor et recommander des moyens qui pourraient

conduire à une augmentation des voyages allers-retours, la rotation des camions et donc l'efficacité opérationnelle des transporteurs.

Commerce intra régional

Les pays africains ont adhéré à divers accords commerciaux régionaux, y compris l'Accord de libre-échange continental africain (ACFTA) dont les objectifs économiques sont de réduire les obstacles au commerce et d'encourager la croissance économique. L'un des principaux moyens de parvenir à une croissance économique plus élevée et à l'intégration régionale est le commerce intra-régional.

Tous les États membres du Corridor Nord ont une balance commerciale défavorable. Ce sont tous des importateurs nets. Le Rwanda et l'Ouganda ont considérablement augmenté leur commerce intra-régional en tant que proportion de leur commerce total en 2019. En 2018, la part globale du commerce intra-Corridor Nord était d'environ 2% pour le Burundi; 13 pour cent pour la RDC; 33% pour le Kenya; 14% pour le Rwanda et 38% pour l'Ouganda.

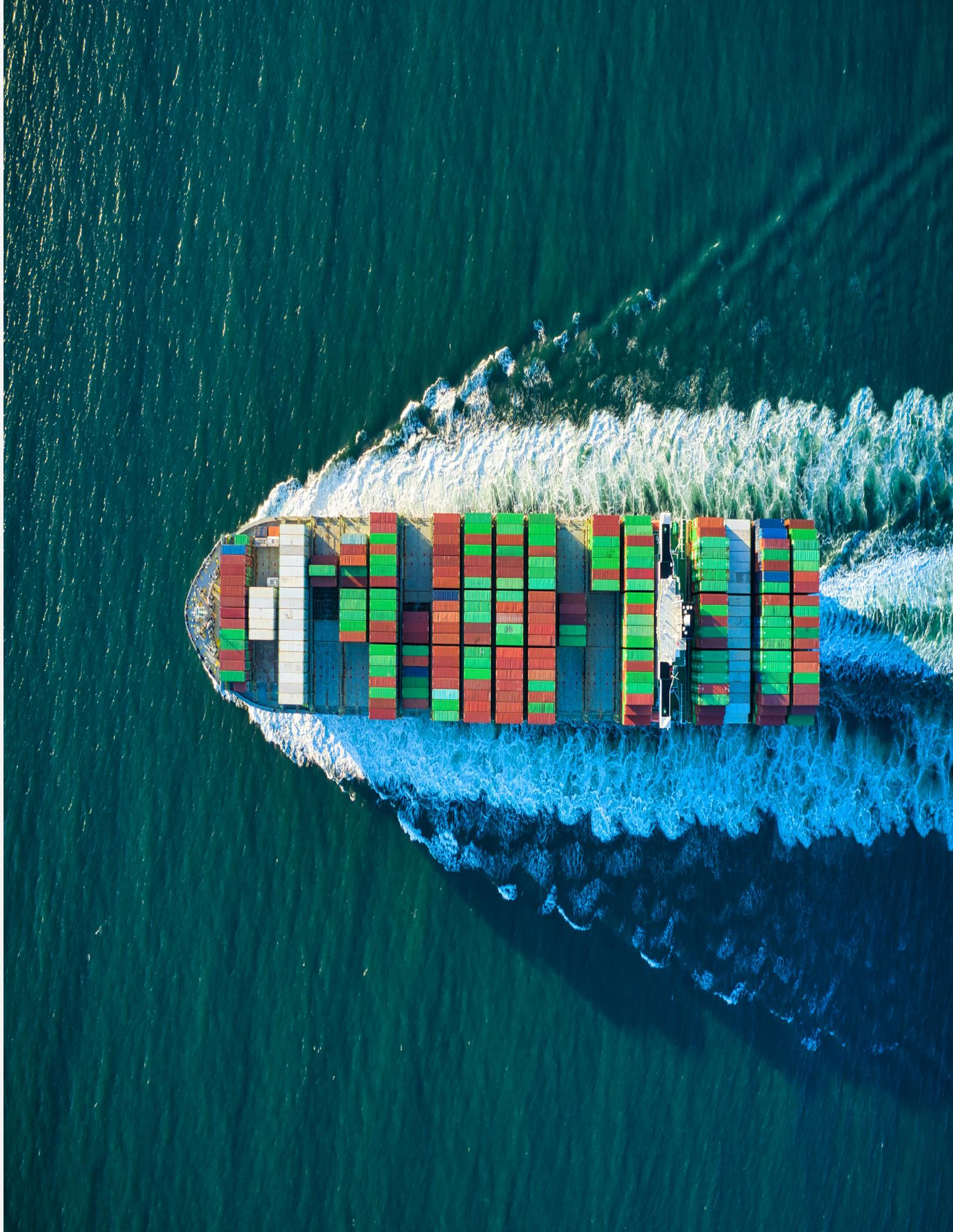
Le commerce global du Burundi a augmenté de 4% en 2019 par rapport au commerce avec les États membres du Corridor Nord en 2018. Le commerce total au Rwanda avec les autres États membres du Corridor Nord a augmenté de manière significative, avec une croissance annuelle de 26% en 2019. La RDC est le plus grand partenaire d'exportation formel du Rwanda, avec 66% de tout le commerce d'expor-

tation. Le volume total des échanges en Ouganda avec les États membres du Corridor Nord a été évalué à environ 1,96 milliard de dollars américains en 2019.

Sécurité Routière

La sécurité routière fait référence aux méthodes et mesures utilisées pour éviter que les usagers de la route ne soient tués ou gravement blessés. Selon les statistiques de la Banque mondiale sur la sécurité routière (2018), les accidents de la route font 1,35 million de morts chaque année, dont 93% dans les pays en développement. En conséquence, les pays africains se sont engagés à réduire de 50% le nombre d'accidents mortels d'ici 2020, conformément à Décennie des Nations Unies pour la sécurité routière et le Plan d'action africain pour la sécurité routière de 2011-2020. La sécurité routière est donc devenue un défi majeur pour la région du Corridor Nord en général. Tous les États membres du Corridor Nord ne sont pas exemptés, même si des efforts considérables ont été déployés dans le développement et l'amélioration des infrastructures de transport.

Entre avril et décembre 2019, le Kenya a signalé 367 décès, tandis que le Rwanda a signalé 584 accidents à la fois graves et mortels. Généralement, les accidents se produisent les heures de la journée lorsque la visibilité est plus faible. Les principales causes d'accidents sont : la conduite imprudente, le dépassement incorrect et les erreurs de jugement.





Premier Chapitre

Introduction

1 Introduction

La 15^{ème} édition du Rapport de l'Observatoire de Transport fournit une analyse des performances des indicateurs qui sont suivis par l'Observatoire de transports du Corridor Nord sur une base annuelle. L'Observatoire de Transport est un outil de suivi qui mesure plus de 40 indicateurs de performance le long du corridor. L'Observatoire fait le suivi des indicateurs à l'aide des données et des informations collectées auprès des Parties prenantes dans tous les Etats membres. Il permet d'identifier les goulots d'étranglement qui doivent être résolus pour améliorer l'efficacité de la logistique commerciale et des opérations le long du corridor. L'observatoire est hébergé par le Secrétariat de l'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord, à Mombasa au Kenya.

États membres du Corridor Nord

Source : Observatoire de Transport du Corridor Nord



1.1 Le Corridor Nord

Le Corridor Nord est un corridor de commerce et de transport multimodal, comprenant des routes, les voies ferrées, les oléoducs et les voies navigables intérieures. Le Corridor Nord a été établi par l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN). Il s'agit d'un Traité multilatéral, avec 12 Protocoles visant à faciliter les marchandises en transit entre le port de Mombasa au Kenya et l'arrière-pays des Etats membres, à savoir le Burundi, la République Démocratique du Congo, Le Rwanda, le Soudan du Sud et l'Ouganda.

Les douze Protocoles portent sur: les Ouvrages et installations portuaires maritimes ; Itinéraires, ouvrages et outillages ; Contrôle douanier ; Documentation et procédures ; Transport ferroviaire des marchandises ; Transport routier des marchandises ; Transport par voies navigables intérieures ; Transport par oléoduc ; Transport multimodal de marchandises ; Manutention des marchandises dangereuses ; Facilites accordées aux bureaux de transit, aux négociants et à leurs employés et Installations portuaires maritimes ; Itinéraires et installations ; Contrôle et opérations douanières ; Documentation et procédures ; Transport de marchandises par chemin de fer ; Transport de marchandises par route ; Transport par voies navigables intérieures ; Transport par pipeline ; Transport multimodal de marchandises ; Manipulation des marchandises dangereuses et mesures de facilitation pour les agences de transport en commun et les employés commerciaux.

L'Accord a été ratifié en 1985 et révisé en 2007 en vue de la coopération régionale. L'Accord initial a été validé pour une période initiale de dix ans, qui a ensuite été prorogée de 10 ans (1996-2006) et (2007-2017) respectivement. À cet égard, l'Accord est en cours de révision depuis 2019 en tant que procédure statutaire après l'expiration d'une période de 10 ans, afin d'assurer l'incorporation de développements positifs et émergents dans le domaine du commerce et des transports. L'Accord est basé sur 3 piliers : pilier économique visant à promouvoir le transport efficace et compétitif ; le pilier social en vue de favoriser un transport inclusif et le pilier environnemental pour un transport écologique des marchandises.

L'Accord du Corridor Nord a nécessité la création de l'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) pour superviser la mise en œuvre de l'Accord et faciliter le commerce et le transit entre les États membres. L'ACTTCN est principalement financé par les contributions de ses États membres.

L'un des mandats de l'ACTTCN est de faire le suivi de la performance du Corridor Nord afin d'identifier les principaux problèmes qui ont un impact sur le commerce le long du corridor et de fournir des recommandations politiques fondées sur des données probantes pour guider la réalisation d'un corridor de transport efficace. L'Observatoire de Transport fait partie des outils que l'ACTTCN applique pour surveiller

les performances du Corridor Nord. Un observatoire des transports est un outil de surveillance des performances analytiques qui analyse les performances du corridor dans ses multiples dimensions.

Le Corridor comprend le réseau routier de Mombasa en passant par Nairobi jusqu'à Kampala, Kigali, Bujumbura, Juba, Goma, Beni et Kisangani. Il comprend également le réseau ferroviaire de Mombasa à Kampala, l'oléoduc va de Mombasa passant par Nairobi, jusqu'à Eldoret et Kisumu. Quant au système de voies navigables intérieures, il se trouve autour des lacs Victoria, Kivu et Tanganyika. Le réseau d'oléoducs actuellement installé consiste en 1.342 kilomètres d'oléoducs qui manutentionnent environ 6,9 milliards de litres de produits pétroliers par an, avec 8 dépôts sur le réseau. En outre, l'Autorité des Ports du Kenya (KPA) a construit des dépôts intérieurs de conteneurs à Nairobi, Kisumu Naivasha et Eldoret. Ces dépôts sont reliés au terminal à conteneurs du port de Mombasa par un service ferroviaire. Les importations sont livrées directement de Mombasa aux dépôts sur un connaissance direct, tandis que les exportations peuvent également être consolidées aux dépôts intérieurs pour conteneurs et acheminées par voie ferrée jusqu'au port pour expédition.



Les infrastructures de transport physiques et technologiques sont cruciales pour la facilitation des échanges ainsi que le dédouanement et traitement rapide des marchandises.

Tableau 1: Indicateurs démographiques

Source: Statistiques de la CNUCED, 2017/2018/2019

Pays	2017	2018	2019	Taux de croissance
Burundi	10.827	11.175	11.531	3,2
RDC	81.399	84.068	86.791	3,2
Kenya	50.221	51.393	52.574	2,3
Rwanda	11.981	12.302	12.627	2,6
Soudan du Sud	10.911	10.976	11.062	0,6
Ouganda	41.162	42.729	44.270	3,7
Total	206.501	212.643	218.855	3
Mondial	7.510.990.46	7.594.270.36	7.713.468	

1.2 Observatoire de Transport du Corridor Nord

L'Observatoire du Transport du Corridor Nord (NCTO) a été créé en 2012 pour répondre au besoin d'un outil de mesure de la performance organisé doté d'un portail en ligne qui génère des informations factuelles pour les interventions politiques. Le NCTO est ancrée dans les institutions de gestion du corridor, avec les Parties prenantes publiques et privées impliquées dans le cadre de la chaîne logistique. Actuellement, l'Observatoire de Transports du Corridor Nord assure le suivi de 49 indicateurs de performance regroupés en 7 catégories qui se présentent comme suit: Volume et capacité, productivité et efficacité, temps de transit et retards, les frais et tarifs de transport, les infrastructures de transport, la sécurité routière et le commerce intra régional.

La méthodologie utilisée par l'Observatoire pour faire le suivi de la performance du corridor implique la collecte de données, le traitement et l'analyse des données, la production de rapports et la diffusion. Les conclusions de ces rapports sont utilisées pour établir des interventions stratégiques et des déductions politiques visant à améliorer l'efficacité du corridor.

Les indicateurs de l'Observatoire s'appuient sur la Charte communautaire du Port et du Corridor Nord de Mombasa qui a été révisée en 2018 en vue de l'amélioration de la facilitation du commerce. La Charte est l'aboutissement des consultations approfondies avec les Parties prenantes des secteurs privé et public sur la mise à niveau et l'amélioration de la coordination du suivi et de l'évaluation des services logistiques. L'examen a renforcé les organes de la Charte et a prévu une inclusion plus large des indicateurs de performance pour un éventail de prestataires de services. Par conséquent, une mise en œuvre réussie de la Charte contribuera grandement à faire de Mombasa le port de choix de la région et le Corridor Nord une route compétitive à l'échelle mondiale.

1.3 Indicateurs Macroéconomiques

Les indicateurs macroéconomiques dans la facilitation du commerce sont un élément clé de l'analyse fondamentale pour les commerçants, car ils donnent un aperçu de l'état de l'économie d'un pays, des défis de développement et des recommandations politiques pour faciliter le commerce et les transports le long du Corridor Nord et au-delà. Les indicateurs macroéconomiques qui éclairent également les commerçants sur les mouvements du marché. La section fournit les performances économiques, démographiques et la facilité de faire des affaires dans les six États membres du Corridor Nord.

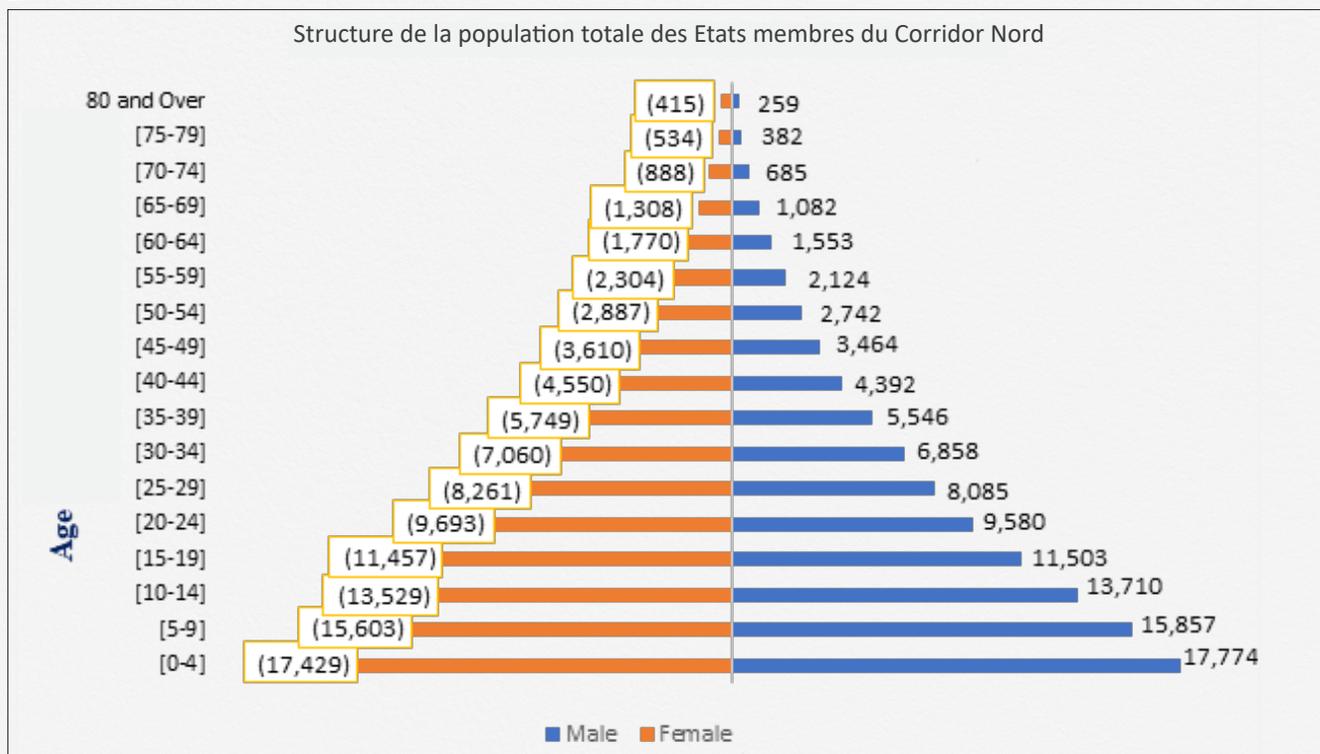
1.3.1 Démographique

La population mondiale a connu un taux de croissance élevé en 2019. Comme le montre le tableau 2, la population globale des Etats membres du Corridor Nord a augmenté au fil des ans. Avec un taux de croissance de la population de 3%, la population totale combinée des États membres du Corridor Nord a atteint environ 218,9 millions en 2019. La croissance de la population est une indication de l'expansion du marché pour la région. Cependant, la forte population et l'urbanisation croissante représentent la réalité des villes congestionnées qui ont un impact négatif sur le commerce et la chaîne logistique. A cet égard, les Etats membres du Corridor Nord devraient planifier correctement la manière de gérer ce cauchemar de villes encombrées pour assurer la facilitation du commerce. L'intégration économique poursuivie dans la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC) ouvre les portes à la mobilité et à la libre circulation des personnes et des marchandises à travers les Etats membres.

La pyramide des âges représentée dans la figure 1 montre les changements de la structure d'âge en 2018 ainsi que les changements projetés de la structure d'âge à l'avenir. Les statistiques révèlent en outre que les Etats membres du Corridor Nord ont une population jeune, avec environ 64% de sa population composée soit d'enfants de 0 à 14 ans, ou soit de jeunes - de 15 à 24 ans. Une telle part des jeunes dans les statistiques démographiques fait écho aux réalités démographiques de l'Afrique subsaharienne, en général, avec une population de jeunes à plus de 70%, les pays du Corridor Nord devraient investir dans le capital humain pour exploiter les dividendes démographiques de l'explosion de leur population jeune. Dans ce cas, les États membres ont besoin de stratégies économiques claires pour les jeunes, les compétences et l'analyse du marché.

Figure 1: Structure de la population totale des Etats membres du Corridor Nord

Source: Statistiques de la CNUCED



L'investissement public dans les systèmes de soutien social est inévitable et a pour conséquence d'allouer des ressources à d'autres secteurs. La stratégie économique de la région nécessite des investissements dans la jeunesse, les compétences économiques et le marché. Le grand nombre de jeunes offre ainsi le potentiel d'être une force pour un avenir économique positif de la région et un marché pour les biens et services. Une analyse du marché est nécessaire, car le marché pour les jeunes est assorti de goûts et de préférences variés pour les produits sophistiqués. La fenêtre de dividende démographique pour chaque pays s'ouvre sur différentes années et les pays devraient viser à profiter des avantages qui en découlent.

1.3.2 Produit Intérieur Brut

Le produit Intérieur Brut (PIB) représente la valeur marchande de tous les biens et services finaux produits dans un pays au cours d'une période donnée. Selon les perspectives économiques mondiales de 2020, la croissance économique mondiale devrait passer à 3,3% en 2020, contre 2,9% enregistrés en 2019 et passer à 3,4% en 2021. Le tableau 3 présente la croissance annuelle du PIB réel des États membres du Corridor Nord. L'économie du Corridor Nord est restée résiliente et a enregistré une croissance assez stable de 4,3% en moyenne combinée en 2018.

Tous les pays ont affiché une croissance positive par rapport à l'année précédente de 2017. La croissance économique a été attribuée à l'amélioration des conditions des affaires, à la croissance de la production agricole et à l'amélioration de l'environnement mondial. Dans la plupart des pays, la croissance du PIB a été tirée par le secteur agricole, suivi par les secteurs de l'industrie et des services. Le Soudan du Sud a connu une faible croissance (-1,1%), dû au manque de paix et de stabilité qui a perturbé l'activité économique.

Tableau 2: PIB réel (variation annuelle en pourcentage)

Source: Perspectives économiques mondiales, Octobre 2019

Croissance annuelle du PIB	2017	2018
Burundi	0,0	0,1
RDC	3,7	5,8
Kenya	4,9	6,3
Rwanda	6,1	8,6
Soudan du Sud	-5,5	-1,1
Ouganda	5	6,1
Moyenne	2,4	4,3

1.3.3 Facilité de faire les affaires

L'indice de facilité de faire des affaires vise à mesurer les réglementations affectant directement les entreprises. Faire des affaires recueille des données détaillées et objectives sur 11 domaines / paramètres de la réglementation des affaires, y compris l'ouverture d'une entreprise, l'obtention d'un emplacement, l'évaluation des finances, la gestion quotidienne et le fonctionnement dans un environnement commercial sécurisé. Cela aide les gouvernements à analyser les résultats économiques et à identifier les réformes de la réglementation des entreprises qui ont fonctionné, où et pourquoi. Les scores varient de 0 (pire) à 100 (meilleur). Le commerce transfrontalier, qui est un paramètre essentiel de la logistique du commerce multilatéral, enregistre le temps et les coûts associés au processus logistique d'exportation et d'importation de marchandises.

Le tableau 4 illustre les performances en termes de facilité de faire des affaires et de commerce transfrontalier pour les États membres du Corridor Nord. Tous les pays analysés ont connu une amélioration de la facilité de faire des affaires. Les économies du Rwanda et du Kenya ont connu l'amélioration la plus notable, qui est attribuable à la mise en œuvre de réformes de la réglementation des entreprises dans certains paramètres. L'Ouganda a réduit le temps pris pour l'exportation et l'importation en poursuivant la mise en œuvre du Territoire Douanier Unique, ainsi qu'en développant le guichet unique électronique ougandais et le centre de traitement centralisé des documents.

Tableau 3: Classement mondiale de facilité de faire les affaires sur 190 pays

Source: Banque Mondiale, 2019

Economie	Classement mondiale de facilité de faire les affaires sur 190 pays	Score total de facilité de faire les affaires(0-100)	score de la facilité de faire du commerce transfrontalier	Classement de facilité de faire du commerce
Rwanda	38	76,5	75,0	88
Kenya	56	73,2	67,4	117
Ouganda	116	60,0	66,7	121
Burundi	166	46,8	47,3	169
RDC.	183	36,2	3,5	187
Soudan du Sud	185	34,6	26,2	180



JCONSIN

Deuxième Chapitre

**Dimension Genre dans le
Commerce Transfrontalier
informel au Rwanda**

2.1 Dimension Genre dans le Commerce Transfrontalier informel au Rwanda



Les données de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord montrent que les femmes sont des acteurs majeurs du commerce informel.

Selon l'Organisation Mondiale des Douanes, la définition du commerce informel fait l'objet de débats dans la littérature depuis de nombreuses années depuis l'introduction du concept dans les années 1970, Cantens (2012)⁴. En conséquence, le sujet du commerce informel a pris différentes variations selon un ou plusieurs facteurs contextuels. Ces facteurs comprennent la légitimité, la légalité, la déclaration ou la dissimulation aux douanes et le manque de saisie dans les statistiques officielles. Malgré ce débat qui fait rage, il existe un consensus sur le fait que le commerce informel représente une proportion importante de nombreuses économies dans le monde. Selon une étude de Schneider, et. al, (2010)⁵, le commerce informel représentait au moins 30% du Produit Intérieur Brut (PNB) dans 107 des 162 pays faisant partie de l'étude. Le commerce transfrontalier informel suivi par le Corridor Nord comprend ce commerce non déclaré officiellement par les douanes pour les marchandises traversant la frontière. Le Corridor Nord fait le suivi du commerce transfrontalier informel qui est le commerce des marchandises qui traversent la frontière non déclaré officiellement par les douanes.

Le commerce informel dans les Etats membres du Corridor Nord a intéressé les décideurs politiques. Cet intérêt a déclenché l'inclusion du commerce informel dans les statistiques et les systèmes de comptabilité nationale dans les pays respectifs. En raison du nombre de petits commerçants impliqués, le commerce informel transfrontalier figurait comme une source essentielle de moyens de subsistance pour les communautés frontalières et donc un vecteur inestimable pour l'intégration et la cohésion régionales. Les données montrent également que les femmes sont des acteurs majeurs du commerce informel. Dans ce rapport, il a

été établi que la majorité des commerçants d'importations informelles au Rwanda étaient des femmes. Par conséquent, il est crucial pour les décideurs politiques de concevoir des interventions qui soutiennent la facilité de faire des affaires pour les commerçants informels avec des efforts particuliers sur l'intégration de la dimension de genre et l'inclusion dans le commerce.

Un autre paramètre clé observé dans le commerce transfrontalier informel (ICBT) est qu'une grande partie du commerce enregistré concerne les produits agricoles, d'élevage et autres produits alimentaires transformés et non transformés. On peut en déduire que l'ICBT joue un rôle important de distribution de rôle sur le marché alimentaire agricole de la région et est donc non seulement un facilitateur important du secteur agricole dans la région, mais améliore également la sécurité alimentaire. Cela implique que les politiques commerciales doivent soutenir des interventions favorables pour garantir la sécurité sanitaire des aliments et des animaux et d'autres exigences phytosanitaires.

Cette section du rapport présente une analyse résumée du commerce transfrontalier informel au Rwanda à l'aide des données disponibles pour les mois d'avril à décembre en 2019.

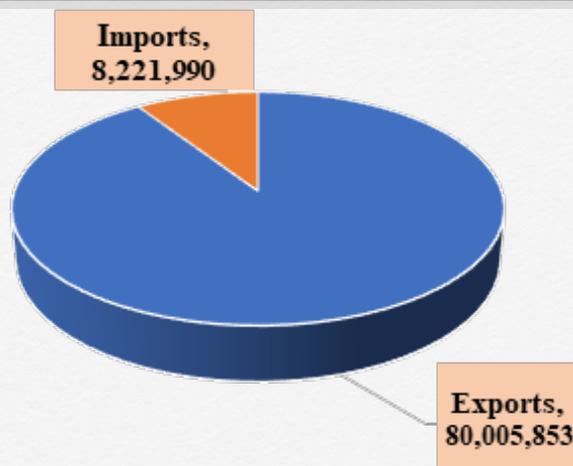
2.2 Volume du Commerce Transfrontalier informel au Rwanda en 2019

Le volume total du commerce transfrontalier informel du mois d'avril à décembre 2019 est indiqué dans la figure. Le commerce transfrontalier total a été évalué à 88,2 millions de dollars. Les exportations informelles ont pris la plus grande part, avec une valeur de 80 millions de dollars, soit 90,7% de tous les échanges informels enregistrés au Rwanda. Comme le montre la figure 3, la République Démocratique du Congo est le plus grand partenaire d'exportation de l'ICBT pour le Rwanda, avec 90% de tous les échanges

⁴ Cantens, T. (2012), "Pratiques de commerce Informel ; OMD, Série de documents de recherche #22, Bruxelles.

⁵ Schneider, F., A. Buehn, et C. E. Montenegro (2010), "Shadow economies all over the world: new estimates for 162 countries from 1999 to 2007," Série de documents de travail en matière de recherche sur les politiques 5356, Banque Mondiale, Washington, DC.

Figure 2: Commerce transfrontalier informel au Rwanda d'avril à décembre 2019, en dollars



d'exportation, tandis que l'Ouganda et le Burundi se partagent les 10% des exportations informelles. L'Ouganda a pris la part des importations informelles à 35%, suivi du Burundi, de la RDC et de la Tanzanie, respectivement à 35%, 22% et 6%.

Les bovins vivants et la viande de boeuf étaient les deux principales exportations. La RDC a occupé la plus grande part de ces produits. Les autres produits étaient des haricots secs, des cochons vivants, de la farine de manioc, de la viande de porc, de la volaille vivante et de la farine de maïs.

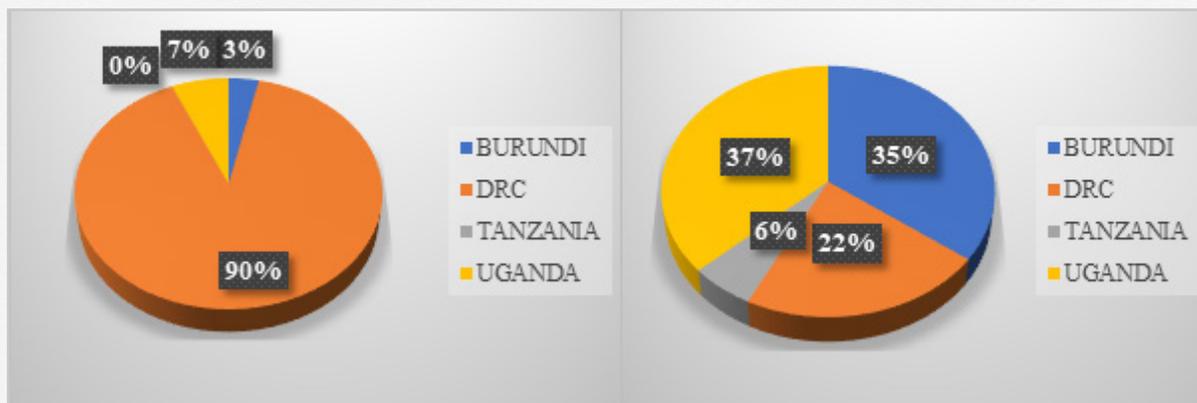


La RDC est le plus grand partenaire d'exportation du commerce transfrontalier pour le Rwanda, avec 90% de tous les échanges.

la population mondiale tire ses moyens de subsistance de l'économie informelle. Selon l'Organisation Internationale du Travail, les hommes et les femmes pratiquent le commerce dans l'économie informelle. Cependant, les femmes sont plus susceptibles d'être engagées dans les catégories de travail les plus vulnérables, ce qui suggère que les plus grandes échelles du commerce informel sont dirigées contre les femmes. L'analyse des données de 2019 sur l'ICBT au Rwanda révèle que les femmes constituent la majorité de personnes enregistrées comme ayant franchi les frontières alors qu'elles pratiquaient le commerce informel. Entre avril et décembre 2019, une moyenne de 61.646 cas de femmes commerçantes informelles traversant les frontières ont été

Figure 3: Parts en % des exportations et des importations en commerce informel transfrontalier par destination et par origine

Source: Banque Nationale du Rwanda, Avril à Décembre 2019



En revanche, les pommes de terre irlandaises, le café, le riz et le sorgho, les produits forestiers, les vêtements d'occasion, les bananes fraîches et la cassitérite⁴ sont les dix principaux produits d'importation informelle au Rwanda. Tout comme les exportations, la plupart des importations sont des produits agricoles en provenance principalement de l'Ouganda et du Burundi

Diverses études et rapports indiquent que plus de 60% de

⁴ La cassitérite est un minéral d'oxyde d'étain qui est la source la plus importante d'étain.

enregistrés, contre 37.064 hommes. Cela indique que l'ICBT constitue une source importante d'emploi pour les femmes au Rwanda. Bien que ces statistiques puissent sembler encourageantes, une analyse plus approfondie des données montre que le grand nombre de femmes sont principalement concentrées dans les importations en commerce informel transfrontalier et ont un très faible chiffre d'affaires en termes de valeur commerciale par rapport aux hommes qui dominent les exportations à forte valeur, comme le montrent les figures 5 et 6.

Tableau 4: Les 10 principales exportations en commerce informel transfrontalier en dollars (avril- décembre2019)

Source: Banque Nationale du Rwanda, Avril à Décembre 2019

TYPE DE MARCHAN- DISES	BURUNDI	RDC	TANZANIE	OUGANDA	Total exportations
Bovins Vivants	360.292.31	6.376.825.82	-	1.380.747.52	8.117.865.64
Viande De Boeuf	2.005.66	7.106.618.23	-	3.427.13	7.112.051.02
Haricots Secs	43.115.17	3.257.259.25	342,15	1.372.716.19	4.673.432.75
CochonsVivants	59.090.25	4.182.510.46	-	16.065.55	4.257.666.26
Farine De Manioc	19.522.16	4.187.989.02	-	71.29	4.207.582.47
Viande De Porc	66.80	4.015.674.19	-	84.19	4.015.825.18
"Dried Fry" de laTanza- nie	123.088.20	3.544.360.72	-	142.21	3.667.591.13
VolailleVivante	4.683.21	3.129.705.08	12,35	135.087.77	3.269.488.41
Farine De Maïs	71.965.08	2.920.403.06	-	7.492.67	2.999.860.81

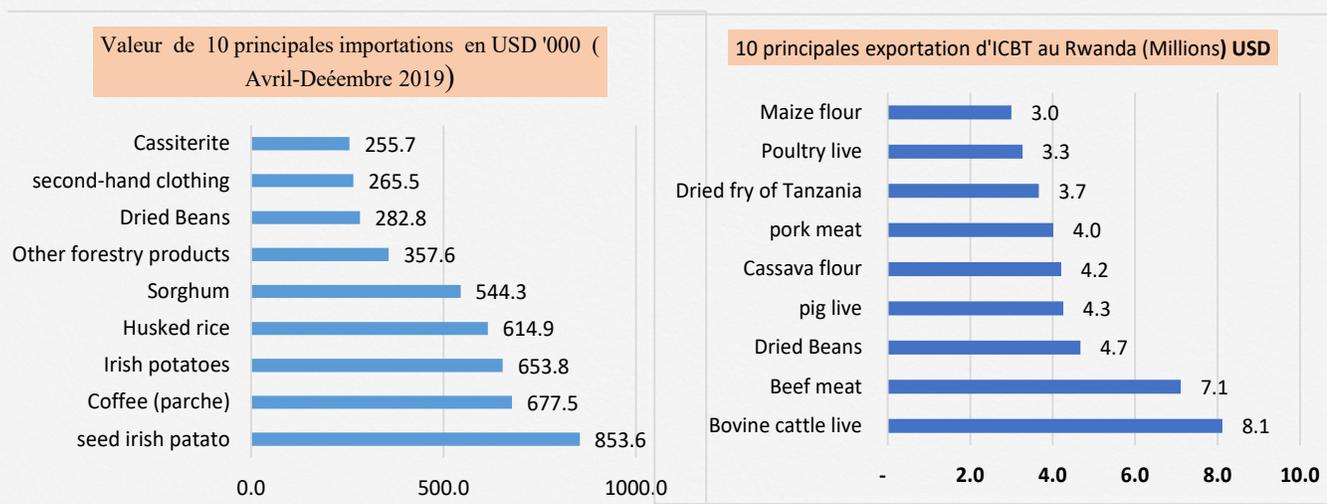
Tableau 5: Les 10 principales importations en commerce informel transfrontalier en dollars (avril- décembre2019)

Source: Banque Nationale du Rwanda, Avril à Décembre 2019

TYPE DE MARCHANDISES	BURUNDI	RDC	TANZANIE	OUGANDA	Total importations
Terre De Pommes De	43.172.97	6.646.54	0,08	803.808.93	853.628.52
Café(Parche)	68.541.90	601.131.67	50,62	7.743.16	677.467.35
Pommes De Terre	523.912.69	16.068.64	77,94	113.729.35	653.788.63
Riz décortiqué	200.821.89	21.032.17	392,001,02	999.63	614.854.72
Sorgho	-	23.068.98	3,996,01	517.248.13	544.313.13
AutresProduits Forestiers	7.324.07	334.447.73	44,77	15.787.86	357.604.43
Haricots Secs	196.984.31	44.923.00	3,651,70	37.201.43	282.760.44
Vetements Fripperies	96.912.46	6.398.93	47,66	162.127.58	265.486.64
Cassiterite	255.706.03	-	-	-	255.706.03
Petites BananesFraîches	30.898.44	142.458.97	26,779,28	54.287.01	254.423.71

Figure 4: Les 10 principales importations et exportations en commerce informel transfrontalier au Rwanda

Source: Banque Nationale du Rwanda, Avril à Décembre 2019



La figure 5 montre la participation par genre aux importations en commerce informel transfrontalier au Rwanda en 2019. L'évidence est que la participation des femmes aux importations d'IBCT dépasse de loin les hommes avec un pic à 63.542 femmes contre 28.084 hommes en octobre 2019. Le fait que les femmes représentaient les deux tiers des importations informelles est un signe clair de l'importance de ce segment dans l'autonomisation des femmes dans le commerce. Cependant, les importations en commerce informel transfrontalier ne représentaient que 9% du commerce total en commerce informel transfrontalier pendant la période considérée. Cela implique que le grand nombre de femmes pratiquent un commerce de moindre valeur que les hommes. Encore une fois, la plupart des produits qui dominent les importations sont des produits agricoles non transformés qui se vendent à des prix relativement inférieurs, sont périssables et se prêtent aux variations de prix sur le marché. Les femmes sont donc confrontées à de multiples défis dans l'ICBT qui nécessitent des interventions stratégiques.



Les femmes sont confrontées à de multiples défis dans le commerce transfrontalier informel qui nécessitent des interventions stratégiques

Tableau 6: Données sur le commerce informel transfrontalier au Rwanda pour les femmes et les hommes en 2019
 Source: Banque Nationale du Rwanda, Avril à Décembre 2019

Période	Femmes	Hommes
Avr-19	66.176	40.121
Mai-19	70.826	42.943
Juin-19	58.660	39.811
Juil-19	59.458	35.439
Aout-19	60.160	33.017
Sept-19	45.087	27.070
Oct-19	70.172	41.751
Nov-19	64.667	37.628
Déc-19	59.611	35.800
Moyenne mensuelle	61.646	37.064



La participation des femmes dans le commerce transfrontalier informel d'importations dépasse de loin les hommes avec un pic à 63 542 femmes contre 28 084 hommes en octobre 2019.

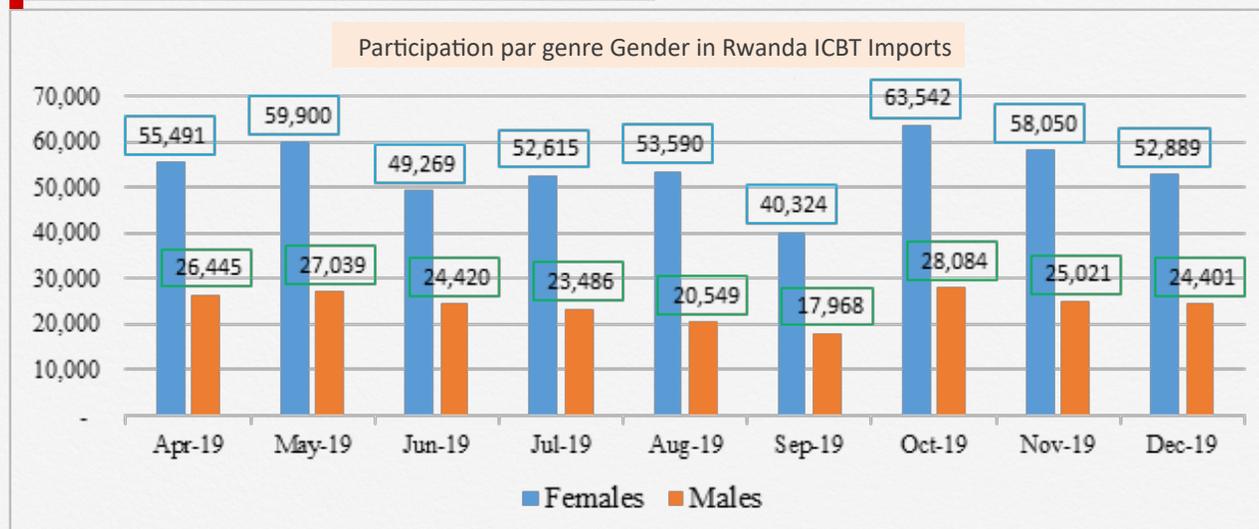


La figure 6 montre que les hommes ont dominé les exportations de l'ICBT au Rwanda en 2019. Malgré le fait que le nombre de commerçants enregistrés dans les exportations soit bien inférieur à celui des importations, il convient de

ellement gagner plus que leurs homologues féminins. En général, les données sur le commerce ICBT montrent que les hommes dominent toujours le commerce d'exportation ICBT qui représente la plus grande valeur du commerce. Les femmes sont plus visibles dans les importations informelles au Rwanda. Il incombe aux décideurs politiques de veiller

Figure 5: Participation du genre dans les importations en commerce informel transfrontalier au Rwanda

Source: Banque Nationale du Rwanda, Avril à Décembre 2019

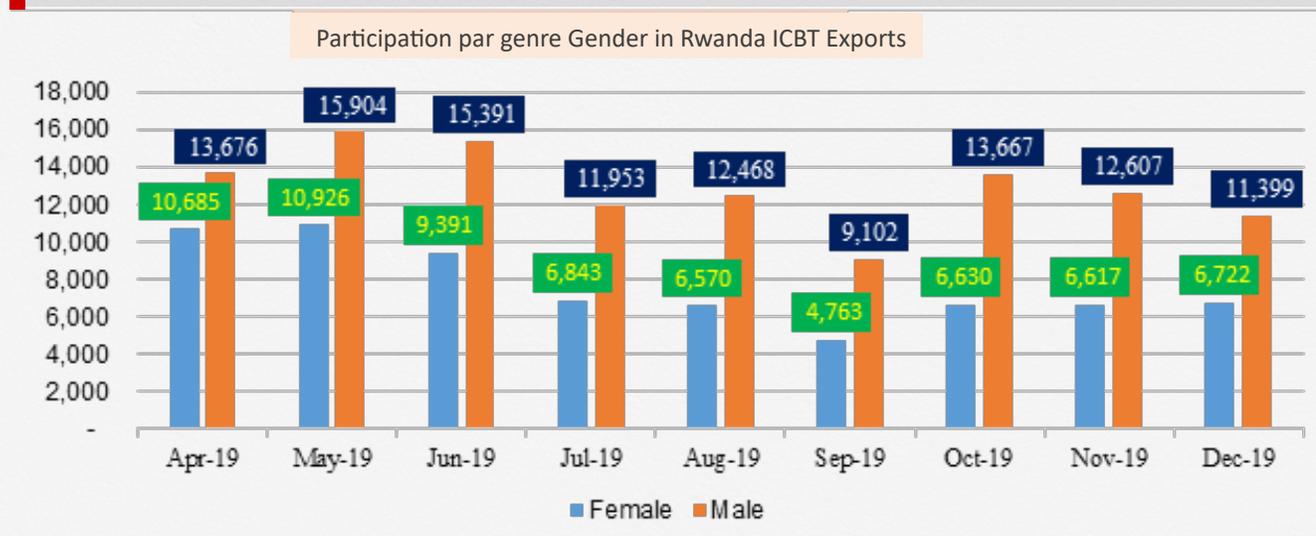


noter que la valeur des importations dépassait 80 millions de dollars, soit 90% de tous les échanges. Les hommes dominent le commerce de grande valeur par rapport aux femmes d'après les données qui montrent que plus des deux tiers des commerçants des exportations informelles étaient des hommes. Ce commerce est dominé par des produits tels que le bétail (bovins, volailles et porcs) ; la viande (bœuf et porc) et la farine de maïs et de manioc. Ces produits tirent plus de valeur sur le marché que les produits que les femmes vendent. En outre, le revenu moyen pour les exportations est beaucoup plus élevé, ce qui suggère que les hommes qui constituent la majorité des exportateurs pourraient potenti-

à ce que les femmes soient soutenues pour accroître leurs revenus et accéder à davantage d'opportunités commerciales, y compris dans les exportations. Il n'est pas contesté que les femmes commerçantes transfrontalières informelles sont confrontées à un certain nombre de défis uniques qui limitent l'accès à des opportunités qui amélioreraient leurs revenus. Certains des défis qui appellent à une intervention comprennent: la connaissance limitée des procédures et aux autres exigences du commerce transfrontalier, en particulier les exportations, la sécurité, l'accès limité au soutien financier, l'accès limité à la technologie et le manque d'informations sur les marchés, entre autres.

Figure 6: Participation du genre dans les exportations en commerce informel transfrontalier au Rwanda

Source: Banque Nationale du Rwanda, Avril à Décembre 2019







Troisiemè Chapitre

Qualité de L'infrastructure

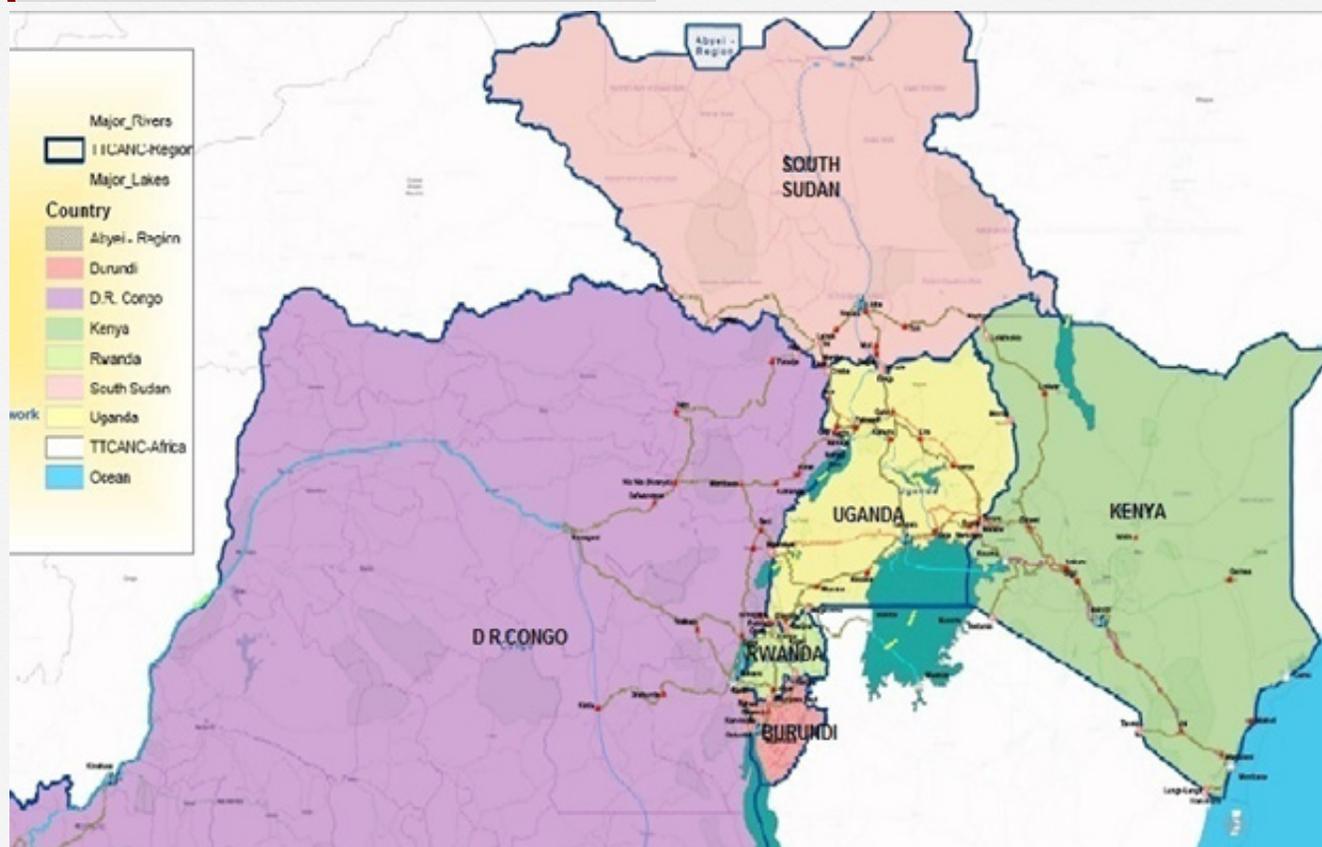
3.1 Introduction

Le réseau de transport du Corridor Nord comprend des modes de transport de surface reliant les pays sans littoral au port de Mombasa. Ces modes de surface comprennent la route, la voie ferrée, l'oléoduc et les voies navigables intérieures. Avec le lancement de la Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord, les principales Parties prenantes se sont engagées à moderniser l'infrastructure de transport primaire du port et du corridor dans son ensemble pour faciliter le commerce dans la région. Les infrastructures existantes le long du Corridor Nord consistent en des infrastructures de transport physiques qui sont cruciales pour la facilitation du commerce et fournissent des services logistiques qui réduisent les coûts commerciaux; ainsi qu'une infrastructure immatérielle pour faciliter un dédouanement et unemanutention plus rapides des marchandises.

Parmi les infrastructures de transport physique, on compte le port maritime de Mombasa, le réseau routier, les ponts bascules, les guichets uniques, les chemins de fer, les oléoducs,

Figure 7: Infrastructure du Corridor Nord

Source :Observatoire de Transport du Corridor Nord



les voies navigables intérieures et les dépôts intérieurs de conteneurs. Le présent chapitre se concentre sur la qualité des infrastructures physiques le long du Corridor Nord.

3.2 Le port maritime de Mombasa

Le Port de Mombasa est le principal point d'entrée et de sortie des cargaisons appartenant à un vaste arrière-pays comprenant le Burundi, RDC, Kenya, Rwanda, Soudan du Sud et l'Ouganda, la Tanzanie, la Somalie et l'Éthiopie. Le port de Mombasa comprend le port de Kilindini, Port Reitz, le vieux port, le port Tudor et l'ensemble des eaux de marée entourant l'île de Mombasa. Le port est doté d'une capacité de 2,65 millions d'EVP. La baie de Kilindini est une grande entrée naturelle en eau profonde avec une profondeur de 45 à 55 mètres à son centre le plus profond, bien que la profondeur de contrôle soit le canal extérieur dans les approches du port avec une profondeur de dragage de 17,5 mètres (57 pieds).

Le Port est équipé de deux terminaux à conteneurs ;le terminal 1 et 2. Le terminal 1 a trois postes d'amarrage (n° 16, 17 et 18) tandis que le terminal 2 dispose de deux postes d'amarrage (n° 20 et 21). Le 2^{ème} terminal à conteneurs a une profondeur de 15 mètres et le poste d'amarrage 20 a une largeur de 210 mètres ;le quai 21 d'une largeur de 350 mètres de large. En revanche, les postes d'amarrage 16-19 mesurent environ 840 mètres chacun. Les autres installa-

tions et équipements comprennent : 2 jetées d'huile en vrac, 2 postes d'amarrage pour le ciment avec 3 silos et 10 postes d'amarrage pour les cargaisons conventionnelles. De plus, Mombasa est le port le plus achalandé d'Afrique de l'Est et d'Afrique centrale avec en croissance d'environ 10% du débit annuel de marchandises. Le Port figure parmi les dix ports à conteneurs à la croissance la plus rapide en Afrique.

Tableau 7: Postes d'amarrage du Port maritime de Mombasa

Source: Site web de KPA

Quais de l'Autorité des Ports du Kenya Kenya								
Quai No	Type de quai	Longueur (Km)	Ligne du quai (M)	Niveau du quai au-dessus de CD(M)	Profondeur du tablier (M)	Restriction	Borne (Bollard)	Dé-gré de DIR
1	Conv/Passagers/Roulage Roro	173.1	10.50	5.486	17.50	-	1-8/9	177-357
2	Conventionnel/Passagers	166.4	10.50	5.486	17.50	-	8/9-15/16	177-357
3	Conventionnel	166.4	10.50	5.486	17.50	-	15/16-22/23	171-350
4	Conventionnel	190.2	10.50	5.486	-	-	22/23-30/31	164-344
5	Conventionnel / Roulage (Roro)	178.6	10.50	5.486	-	-	30/31-38/39	164-344
7	Conventionnel	208.2	10.00	5.486	20.42	-	38/49	122-302
8	Conventionnel	170.7	11.50	5.486	20.42	*de marée	49-56/57	161-341
9	Conventionnel	179.8	11.50	5.486	20.42	*de marée	56/57-64/65	154-334
10	Conventionnel	204.2	10.00	5.486	20.42	*de marée	64/65-73/74	154-344
11	Conventionnel	184.4	10.00	5.486	-	-	75-85	077-257
12	Conventionnel	182.9	10.00	5.486	-	-	85-95/96	090-270
13	Conteneur	174.0	10.50	5.486	-	-	95/96-105/106	090-270
14	Conteneur	181.4	10.00	5.486	-	-	106/106-116/117	081-261
16	Conteneur	177.7	*12.50	5.486	-	-	116/117-128	060-240
17	Conteneur	182.9	*12.50	5.486	-	-	128-139	060-240
18	Conteneur	239.0	*12.50	4.486	-	-	139-152	060-240
19	Conteneur	240.0	*13.50	-	-	*de marée	152-160	060-240
20	Conteneur	210	9.9	5.5	CD-11	-	160-166	072-252
21	Conteneur	350	14.0	5.5	CD-15.0	-	166-181	072-252

* Si la marée le permet



3.3 Réseau routier le long du Corridor Nord

Les réseaux routiers du Corridor Nord couvrent environ 12.707 km de long répartis comme suit: 567 km au Burundi; 4162 km en RDC; 1.328,6 km au Kenya, 1.039,4 km au Rwanda; 3.543 km au Soudan du Sud et 2.072 km en Ouganda.

L'évaluation de l'état et des routes est cruciale non seulement pour la circulation fluide des marchandises, des services et des personnes, mais aussi pour la sécurité, la durée de vie 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 surface des routes, parmi eux, l'Indice International de Rugosité (IRI). L'IRI est un paramètre normalisé et largement utilisé pour quantifier la rugosité de la route. L'IRI est l'indice mondial le plus utilisé pour décrire la rugosité des routes et est utilisé pour évaluer et gérer les systèmes routiers.

Une valeur IRI faible indique une route lisse (excellent état) et une valeur élevée indique que la route présente des détresses, telles que des nids-de-poule ou des dépressions profondes (mauvais état). L'IRI est basé sur la simulation de la réponse de rugosité d'une voiture roulant à 80 km / heure

et c'est la pente rectifiée moyenne de référence, qui exprime un rapport du mouvement vertical cumulé de suspension d'un véhicule, divisé par la distance parcourue pendant le test. L'IRI est un chiffre qui résume les qualités de rugosité affectant la réponse du véhicule. L'IRI est une mesure sans dimension avec des unités (mm = m).

L'analyse fournie ci-après évalue la qualité des routes dans les Etats membres du Corridor Nord, telles que définies par l'Indice International de Rugosité (IRI) dans les Etats membres respectifs. La description de l'IRI est présentée dans le tableau qui suit:

Tableau 8: Indice International de Rugosité(IRI).

Echelle IRI	Description de l'état de la route
1 à 1,5	Excellent
1,6 à 3	Très bon
3,1 à 4	Bon
4,1 à 6	Assez bon
6,1 à 8	Mauvais

3.3.1 Etat des routes au Kenya

Le Protocole 2, section 1 (Article 4 a) de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord prévoit des itinéraires de circulation routière à utiliser au Kenya pour faciliter le commerce interétatique le long du Corridor. Le tableau 9 présente les itinéraires de transit désignés pour le Corridor Nord par route au Kenya conformément à l'Accord :

Le tableau 10 fournit l'état des routes au Kenya, mesuré par l'Indice International de Rugosité, de Mombasa respectivement jusqu'à Malaba Kisumu et Busia. D'après l'analyse, environ 88% des routes au Kenya sont en bon état, goudronnées et bitumées avec un IRI moyen inférieur à 2,9 mm / m. Seuls 8% des routes sont en assez bon état tandis que 4% sont en mauvais état. La modernisation des infrastructures routières en cours devrait apporter d'autres améliorations. En outre, des plans sont en cours pour l'expansion de la route Nairobi-Mombasa.

Tableau 9: Itinéraires de transit au Kenya

Source: Accord du Corridor Nord, 2019

De	En passant par	A
Mombasa	Nairobi-Kisumu	Busia
Mombasa	Nairobi-Eldoret	Malaba
Mombasa	Nairobi	Kisumu
Mombasa	Nairobi-Eldoret	Lokichogio
Mombasa	Voi	Taveta
Mombasa	Nairobi	Namanga
Mombasa	Diani	Lungalunga
Mombasa	Nairobi-Narok	Isebania
Mombasa	Nairobi	Lwakhakha

Tableau 10: Etat des routes le long du Corridor Nord au Kenya à partir du port de Mombasa

Source: KENHA, Décembre 2019

Itinéraire	Section	Longueur (Km)	IRI	Etat
Mombasa-El-doret-Malaba	Mombasa-Miritini	15.02	Av. IRI = 8.5 mm/m	Mauvais
	Miritini-MajiYaChumvi	34.08	Av. IRI = 4.16 mm/m	Assez bon
	MajiYaChumvi -Bachuma Gate	56.09	Av. IRI = 2.1 mm/m	Bon
	Bachuma Gate-Voi	58.06	Av. IRI = 2.9 mm/m	Bon
	Voi- Mtito Andei	98.12	Av. IRI = 3.3 mm/m	Assez bon
	Mtito Andei -Sultan Hamud	122.7	Av. IRI = 2.8 mm/m	Assez bon
	Sultan Hamud- Roroni	137.5	Av. IRI = 2.3 mm/m	Bon
	Roroni -Gilgil	86.4	Av. IRI = 2.6 mm/m	Assez bon
	Gilgil- Mau summit	99.1	Av. IRI = 2.55 mm/m	Assez bon
	Mau summit-Timboroa	42.3	Av. IRI = 2.2 mm/m	Bon
	Timboroa – Eldoret	62.2	Av. IRI = 2.4 mm/m	Bon
	Eldoret – Webuye	69.4	Av. IRI = 2.32 mm/m	Assez bon
	Webuye – Malaba	59.7	Av. IRI = 2.3 mm/m	Assez bon
Mau Summit - Busia	Mau Summit – Kisian	129.2	Av. IRI = 2.24 mm/m	Assez bon
	Kisian - Kisumu	13.8	Av. IRI = 2.25 mm/m	Assez bon
	Kisumu-Busia	110.2	Av. IRI = 2.46 mm/m	Assez bon



Réhabilitation de la route goudronnée au Rwanda

3.3.2 Etat des routes au Rwanda

Le Protocole numéro 2, section 1 (Article 4 c) de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord prévoit des itinéraires de circulation routière à utiliser au Rwanda pour faciliter le commerce interétatique le long du Corridor.

Le tableau ci-dessous montre que la plupart des routes du Rwanda, à environ 93% le long du Corridor Nord, sont en bon état, avec une largeur standard de 3,5 mètres. Un entretien périodique est effectué sous le financement du gouvernement du Rwanda, pour s'assurer que les routes restent en bon état. Les 7% restants sont en cours de réhabilitation et d'élargissement des voies, pour passer de deux à quatre voies, aux fins de réduire la congestion du trafic. Ces sections de route comprennent; Route NR4 Kigali-Remera (8.267) financée par le gouvernement du Rwanda et la banque EXIM Chine. Les travaux pour la section Kigali-Remera sont en grande partie achevés, on attend que d'autres sections de routes soient finalisées pour la remise provisoire de l'ensemble du projet. La route NR5 Kicukiro-Nyanza-Mugendo (12,23 km) dans le cadre du projet Autoroute Internationale de Bugesera, est financée par le gouvernement du Rwanda et la banque EXIM Chine. Les travaux sont en cours à 40% et l'échéance prévue de fin du projet est mars 2021. Les travaux de modernisation de la route NR19 Rukomo-Nyagatare (73,3 km) sont en cours à 60% et devraient être achevés d'ici janvier 2021. Le projet est financé par le gouvernement du Rwanda, la Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique (BADEA), le Fonds OPEP pour le développement international (OFID), le Fonds saoudien pour le développement (SFD) et le Fonds koweïtien pour le développement économique arabe (KFAED). Réhabilitation et élargissement du tronçon routier Nyagatare-Ryabega (NR19), qui fait partie du réseau routier Ryabega-Nyagatare-Rukomo-Gicumbi-Base. Le tronçon routier Nyagatare-Ryabega était en mauvais état au cours de l'exercice 2018/19 et ne remplit pas les normes de largeur de route. La réhabilitation et l'élargissement de ce tronçon routier se font grâce au financement du projet de réfection de la route Nyagatare-Rukomo. La réhabilitation et l'élargissement du tronçon routier de la

route Rubengera-Rambura NR15 (15,15 km) se poursuivent grâce au financement du Gouvernement du Rwanda et du Fonds saoudien pour le développement. Le contrat a débuté en novembre 2019 et s'achèvera en mai 2021. Ce tronçon fait partie de la route goudronnée Rubengera-Muhanga (61,5 km) (NR15).

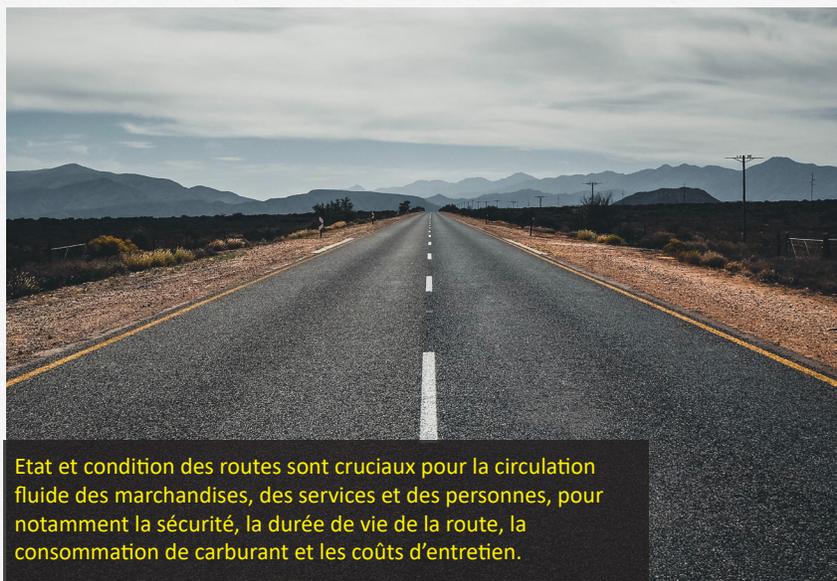
En outre, le Rwanda élabore un projet de système de gestion des actifs routiers (RAMS) qui fournira soutien à la prise de décision nécessaire pour assurer l'entretien rentable des routes existantes et la fourniture de nouvelles infrastructures routières, en utilisant le plus efficacement possible les ressources rares. Le RAMS envisagé est considéré comme une suite d'applications interactives, de procédures et de processus de gestion pour surveiller les performances du réseau routier, gérer les données et améliorer les communications entre les prestataires de services routiers et les usagers de la route. Le projet est financé par le gouvernement du Rwanda et la Banque Africaine de Développement (BAD). Le RAMS envisagé est considéré comme une suite d'applications interactives, de procédures et de processus de gestion en vue de:

- Faire le suivi de performances du réseau routier
- Acquérir, stocker et analyser des données à des fins de planification, d'exécution et de contrôle
- Améliorer les processus de planification, de programmation et de budgétisation liés à la fourniture et à l'entretien des routes
- Déterminer les normes appropriées de maintenance et de conception, et
- Améliorer la communication entre les prestataires de services routiers et les usagers de la route.

RAMS aura les sous-systèmes suivants:

- Système de référence de localisation routière (RLRS)
- Système de déclaration routière (RPS)
- Système de gestion du trafic (TMS)

- Système de gestion des chaussées (PMS)
- Système de gestion des routes non revêtues(URMS)
- Système de gestion des ponts / structures (BMS)
- Système de gestion géométrique / capacité (GMS)
- Système de gestion de la maintenance (MMS)
- Système de contrôle des projets (PCS)
- Module d'intégration réseau (NIM)
- Système d'information sur les accidents et incidents routiers (RAIS)
- Système de gestion des réserves routières
- Système de transport public.



Etat et condition des routes sont cruciaux pour la circulation fluide des marchandises, des services et des personnes, pour notamment la sécurité, la durée de vie de la route, la consommation de carburant et les coûts d'entretien.

Tableau 11: Etat des routes au Rwanda en 2019

Source: MININFRA, Février 2020

Section de route	Longueur(Km)	IRI	Etat de route actuel (%)	Node voie	Larger de la voie (m)	Etat
Kigali-Muhanga-Huye-Akanyaru Haut (RN1)	157,839	1,88	98	2	3.5	Bon
Kigali-Musanze-Rubavu (RN2)	150,015	1,71	99	2	3.5	Bon
Kigali-Rukomo-Gatuna (RN3)	78,01	1,14	100	2	3.5	Bon
Kigali-Remera (RN4)	8,267	En cours de réhabilitation et expansion en quatre voies				
Kigali (Remera)-Kayonza (RN4)	69,292	1,58	99	2	3.5	Bon
Kicukiro-Nyanza-Mugendo (RN5)	12,23	En cours de réhabilitation et expansion en quatre voies				
Kicukiro(Mugendo)-Nyamata-Nemba (RN5)	49,751	1,39	99	2	3.5	Bon
Huye-Nyamagabe-Kitabi-Pindura (RN10)	85,93	1,855	100	2	3.5	Bon
Pindura-Buhinga (RN10)	29,342	2,20	95	2	3.5	Bon
Ruhwa-Kamembe-Buhinga-Tyazo-Bwishura-Rubengera-Rutsiro-Pfund-aRubavu (RN11)	260,9	1,97	99	2	3.5	Bon
Muhanga-Nyange-Rubengera-(RN15)	61,454	3,89	61	2	3.5	Bon
Muhanga-Ngororero-Mukamira (RN16)	98,764	1,86	100	2	3.5	Bon
Musanze-Kidaho-Cyanika (RN17)	25,1	2,38	89	2	3.5	Bon
Base-Gicumbi-Rukomo (RN19)	51	2,22	100	2	3.5	Bon
Rukomo-Nyagatare (RN19)	73,3	En cours de réhabilitation et expansion en quatre voies				
Nyagatare-Ryabega (RN19)	10,7	3,73	63	2		Bon
Kayonza-Gabiro-Ryabega-Kagitumba (24)	116,3	1,44	100	2	3.5	Bon

3.3.3 Etat des routes au Burundi

Le Protocole 2, section 1 (Article 4d) de l'Accord prévoit des itinéraires désignés pour le passage du trafic en transit par route le long du Corridor Nord à travers le Burundi. Il s'agit de : Akanyaru-Haut (via Kayanza - Bujumbura) jusqu'à Gatumba, Gasenyi (via Kirundo - Ngozi) à Bujumbura, Ruhwa (via Rugombo - Nyamitanga) à Bujumbura, Kanyaru-Bas (en passant par Ngozi - Nyangungu) à Gitega et Holili via Singida à Kobero /Kabanga.

La majorité des routes au Burundi sont à deux voies, avec une largeur de route de 3 mètres, à l'exception de la route Nyamitanga-Bujumbura et la route Ngozi-Gitega qui ont une

largeur de route de 3,5 mètres. De plus, la majeure partie de la surface de la route est pavée et en béton bitumineux. 41% des routes du Burundi sont en bon état; 41% sont en assez bon état et 18% (93 kilomètres) sont toujours en mauvais état, tel que le montre le tableau 13 ci-dessous. La frontière avec la RDC (Rusizi II) - Gatumba - est en cours de réhabilitation et les travaux d'extension de la route de 3 kilomètres sont en cours, et les travaux de construction du pont sur la rivière Rusizi II sont terminés. Les travaux se poursuivent pour l'aménagement et le bitumage de la route Nyakarako-Mwaro-Gitega (RN18) -Phase II, sur le tronçon Kibumbu-Gitega. Les travaux sont réalisés sur une longueur de 24 km avec le financement de la Banque Africaine de Développement. Entre avril et décembre 2019, quatre points noirs ont été identifiés sur la route Ngozi - Bujumbura.

Tableau 12: Etat des sections de route au Burundi

Source: Agence des Routes du Burundi, février 2020

Itinéraire / Section de route	Longueur (Km)	Bon	Assez bon	Mauvais
Kanyaru Haut- Kayanza- Bugarama- Gatumba	125	16	109	0
Kanyaru Haut- Kayanza	15		15	
Kayanza- Bugarama	59	0	59	0
Bugarama-Bujumbura	35	0	35	0
Bujumbura - Gatumba	13	13	0	0
Gatumba - Frontière RDC (Rusizi II)	3	3	0	0
Gasenyi -Kirundo-Ngozi- Kayanza	139	35	104	0
Gasenyi - Kirundo	35	35	0	0
Kirundo - Gashoho	32	0	32	0
Gashoho - Ngozi	40	0	40	0
Ngozi - Kayanza	32	0	32	0
Ruhwa- Rugombo-Nyamitangajusqu'à Bujumbura	80	75	0	5
Ruhwa - Nyamitanga	50	50	0	0
Nyamitanga - Bujumbura	30	25	0	5
Kanyaru bas – Ngozi-Nyangungujusqu'à Gitega	172	84	0	88
Kanyaru bas - Ngozi	23	0	0	23
Ngozi - Gitega	84	84	0	0
Gitega - Bujumbura	65	0	0	65
Longueur totale en km	516	210	213	93



Au Burundi, la majeure partie de la surface des routes est en asphalte et en béton bitumineux

3.3.4 Etat des routes en RDC

Le Protocole numéro 2, section 1 (Article 4 e) de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord prévoit des itinéraires de circulation routière à utiliser en RDC pour faciliter le commerce interétatique le long du Corridor.

Le tableau 13 ci-dessous illustre qu'environ 425(1752 km) des routes en RDC sont en bon état, 29% (1213 km) en état passable et 29 %, un équivalent de 1207 km, sont en mauvais état. La majorité des routes en RDC sont à deux voies avec une largeur de route de 3 à 3,5 mètres, mais la plupart des sections en mauvais état seraient en cours de réhabilitation partielle et seront meilleures lorsque la mise à niveau sera terminée.

Tableau 13: Etat des sections de route en RDC

Source: Office des Routes, RD Congo, Février 2020

ITINERAIRE	Route Classification	Type de pavé-ment	Longueurh (Km)	Etat de route (km)			
				Bon	Assez bon	Mauvais	
1. AXE BUKAVU-KINDU-KISANGANI							
BUKAVU - BURHALE	RN2	RT	55	30	0	25	
BURHALE - SHABUNDA - LUBILE	RP503	RT	363	42	64	257	
LUBILE - KALIMA - MALI	RN32	RR	117	76	38	3	
MALI - KINDU	RN31	RR	36	16	20	0	
MALI - LUBUTU	RN31	RT	318	62	52	204	
LUBUTU - KISANGANI	RN3	RR	297	141	111	45	
LUBUTU - OSOKARI - WALIKALE	RN3	RR	219	192	27	0	
WALIKALE - HOMBO	RN3	RT	107	0	0	107	
HOMBO - MITI	RN3	RR	93	46	0	47	
2. AXE BUKAVU-UVIRA							
BUKAVU - KAMANYOLA	RN5	RR/RT	55	35	9	11	
KAMANYOLA - UVIRA	RN5	RR	86	56	14	16	
UVIRA - KAMVIVIRA - FRONT BURUNDI	RN30	RR	17	10	7	0	
3. AXE KISANGANI - BENI - KASINDI							
KISANGANI - NIANIA - KOMANDA	RN4	RT	650	254	163	253	
KOMANDA - LUNA	RN4	RT	65	2	29	34	
LUNA - BENI	RN4	RR	60	60	0	0	
BENI - KASINDI	RN4	RT	80	45	35	0	
4. AXE KOMANDA - BUNIA - MAHAGI							
KOMANDA - BUNIA	RN27	RT	71	36	31	4	
BUNIA - MAHAGI - GOLI - FR OUGANDA	RN27	RT	190	35	69	86	
5. AXE KISANGANI - ISIRO - ARU							
KISANGANI - NIANIA	RN4	RT	PM				
NIANIA - ISIRO	RN26	RT	232	139	93	0	
ISIRO - WATSA - ARU	RN26/RP434	RT	422	208	153	61	
6. AXE BENI - BUTEMBO - GOMA - BUKAVU							
BENI - NDOLUMA	RN2	RT	132	50	72	0	
NDOLUMA - RUTSHURU - GOMA	RN2	RR	199	134	65	0	
GOMA - SAKE - MINOVA	RN2	RR/RT	58	23	23	12	
MINOVA - KAVUMU - BUKAVU	RN2	RR/RT	150	23	85	42	
RUTSHURU - BUNAGANA	RN28	RT	27	19	8	0	
RUTSHURU - ISHASHA	RP1035	RT	63	18	45	0	
TOTAL			4.162	1.752	1.213	1.207	
			100%	42%	29%	29%	

RN : Route nationale
 RR : Route asphaltée
 RP : Route régionale
 RT : Route en terre

3.3.5 Etat des routes au Soudan du Sud

Le Soudan du Sud fait face à de graves problèmes d'infrastructure liés à la réparation des routes vieillissantes avec une allocation de ressources limitée. Le tableau 14 montre que la majorité de l'itinéraire du Corridor au Soudan du Sud, à 95%, est en mauvais état et 5% est en état passable. Cependant, dans le cadre du récent programme gouvernemental « pétrole contre route », des routes principales le long du Corridor Nord ont été contractées pour leur développement qui est actuellement en cours.

Le développement d'infrastructures suivant est en cours le long de la route du Corridor Nord au Soudan du Sud.

Tableau 14: Etat des sections de route au Soudan du Sud en Mars 2019

Source: Autorité des routes du Soudan du Sud, Février 2020

Itinéraire / Route	Type de pavement	Configuration	Longueur (Km)	Etat des travaux	Planifié	Etat de route (Km)/IRI		
						Bon	Assez bon	mauvais
Nimule - Nesitu - Juba	Asphaltée	Deuxvoies	192	Construite	Maintenance		192	
Nadapal - Kapoeta - Torit - Nesitu	Route engravier	Deuxvoies	335	Conçue	Enattente d'être construite			335
Juba - Lainya - Yei - Kaya	Route engravier	Deuxvoies	225	N/A	N/A			225
Yei - Maridi	Route engravier	Deuxvoies	180	N/A	N/A			180
Juba - Mundri - Maridi - Yambio - Nabiapai	Route engravier	Deuxvoies	427	N/A	N/A			427
Yambio - Tambura - Wau - Aweil	Route engravier	Deuxvoies	591	N/A	N/A			591
Wau - Kwacjok - Agok - Mayom - Bentiu	Route engravier	Deuxvoies	520	N/A	N/A			520
Juba - Bor - Ayod - Malakal	Route engravier	Deuxvoies	614	N/A	N/A			614
Mundri - Rumbek - Wau	Route engravier	Deuxvoies	459	N/A	N/A			459
TOTAL (Longeur) en Km			3,543	0	0	0	192	3,351



Développement d'infrastructures routières en cours au Soudan du Sud



Poste frontière Nimule-Elegu entre l'Ouganda et le Soudan du Sud

Le nouveau pont de Juba est pratiquement achevé avec tous les piliers entièrement installés et la pose des ponts est presque terminée. La construction de voies d'accès, de glissières de sécurité et de languettes a commencé et devrait se terminer avant la fin de l'année. Il est prévu que le pont ouvre au milieu de l'an 2021.

Le vieux pont est en cours de réparation. Les ponts et les piliers cassés sont en cours de réparation.

Les routes Juba-Bor de 193 km, Kaya-Yei-Juba de 225 km et Juba-Yirol-Rumbek d'une longueur de 412 km sont actuellement en cours de construction et seront asphaltées.

Cependant, le pays n'a pas encore obtenu suffisamment de soutien de partenaires internationaux pour l'aider à améliorer ses routes comme on le voit dans d'autres Etats membres.



Les camions doivent respecter les limites de charge fixées pour protéger les infrastructures routières.

3.4 Ponts bascules le long du Corridor Nord

La construction et l'entretien des routes consomment une grande partie du budget national, tandis que les coûts supportés par les usagers de la route pour la conduite des véhicules et la dépréciation sont encore plus importants. Il est donc d'une importance vitale que des politiques soient menées pour protéger les routes contre les dommages, minimiser les coûts totaux de transport pour les différentes liaisons routières et pour le réseau routier dans son ensemble. La surcharge⁴ est l'un des principaux déterminants de la détérioration des routes. Une surcharge sur l'essieu entraîne une détérioration plus rapide du revêtement routier tandis que le dépassement des limites brutes du véhicule détruit les ponts. Par conséquent, les camions devraient respecter les limites de charge fixées pour les véhicules afin de protéger l'infrastructure routière.

Afin d'améliorer le mouvement des marchandises le long du Corridor Nord ainsi que de normaliser la mesure du poids, les Etats membres ont consenti à la mise en œuvre de la loi de l'EAC de 2016 sur le contrôle de la charge des véhicules (loi de l'EAC sur le VLC 2016). La loi vise à protéger les routes en limitant la surcharge. Publiée au Journal officiel en 2016, cette loi limite les poids sur les routes avec des sanctions sévères prévues à l'encontre des personnes reconnues coupables d'avoir enfreint les réglementations établies. Les véhicules d'un poids brut de 3,5 tonnes et plus doivent être pesés aux ponts-basculés qu'ils traversent et tout transporteur qui contourne, prend la fuite ou élude une station de pesée est passible de poursuites. Le poids à l'essieu des pneus super simples a été réduit à 8,5 tonnes, contre 10 tonnes. La loi fixe la charge maximale à l'essieu⁵ à 56 tonnes, mais cela dépend du nombre d'essieux sur le camion ainsi que de la configuration du camion.

4 Surcharge » désigne une charge par essieu, une charge provenant d'un groupe d'essieux ou le poids brut du véhicule sur un véhicule qui dépasse les limites légales prescrites pour le véhicule ou pour une partie particulière des voies publiques.

5 charge à l'essieu », la somme des charges de poids de toutes les roues sur n'importe quel essieu;

La loi permet la redistribution de la cargaison dans les limites de tolérance avant d'être pesée de nouveau pour tout véhicule établi comme étant surchargé sur l'essieu ou le groupe d'essieux, mais se situe dans le poids brut du véhicule prescrit selon la configuration des essieux. Ces véhicules ne seront pas facturés. Toutefois, un véhicule surchargé sur l'essieu et le groupe d'essieux et qui ne peut pas redistribuer sa cargaison dans les limites de tolérance autorisées sera facturé. Une allocation de 5% a été accordée sur les limites légales de poids des essieux et des groupes d'essieux pour prendre en charge les éventuels mouvements de marchandises lorsque le camion est en mouvement.

Au Burundi, la loi régissant le contrôle de la charge par essieu a déjà été adoptée et signée par les autorités du pays. Il reste sa vulgarisation et la mise en œuvre. Le Burundi, le Rwanda et le Soudan du Sud n'ont pas de ponts-basculés pour le moment.

Le Rwanda avait identifié 8 sites pour y installer les ponts-basculés de pesage routier dynamique et deux sont en construction / installation entre Kagitumba-Kayonza et à Rusumo – Kayonza qui est une section de route utilisée principalement par des véhicules transfrontaliers qui passent par les frontières de Kagitumba et de Rusumo.

La RDC est dotée de dix ponts-basculés statiques le long des routes du Corridor Nord, à savoir Kasindi, Butembo, Beni 1, Beni 2, Kasenyi, Mahagi, Aru, Komanda, Batshamba et Nsele. Il existe neuf ponts-basculés statiques au Kenya, situés à Athi-River, Mariakani, Webuye, Gilgil, Busia, Mtwapa, Rongolsinya et Bondo; dont les cinq premiers se trouvent le long du Corridor Nord. Pour réduire la congestion aux ponts-basculés, l'Autorité des Routes Nationales du Kenya (KeNHA) a installé des ponts-basculés de pesage routier dynamique à grande vitesse (HSWIM) et multi-ponts à: Mariakani; Athi River; Gilgil et à Webuye. Ces ponts-basculés sont entièrement automatisés. Dix stations de ponts-basculés virtuels

ont été installés et intégrés à certains endroits le long du réseau routier national. Ils comprennent : le 1er contournement sud; le 2ème Contournement sud; Sagana; Yatta; Kamulu; Kaloleni; Un héro; Eldoret; Mayoni et Lisamis.

En Ouganda, huit ponts-bascules statiques sont situés à Malaba, Busitema, Elegu, Lukaya, Mbarara, Mubende, Luwero et Magamaga le long le Corridor Nord. La plupart des ponts-bascules en Ouganda étaient des pesées à faible vitesse en mouvement et situé sur un côté de la route.

3.5 Réseau ferroviaire

Les initiatives de coopération régionale en Afrique de l'Est se sont principalement concentrées sur les efforts conjoints de modernisation du réseau ferroviaire et de développement d'un réseau ferroviaire africain avec l'objectif ultime de la politique ferroviaire commune aux États membres. Le Plan directeur des chemins de fer d'Afrique de l'Est est entré en vigueur pour guider le développement futur des services ferroviaires dans la région. Le plan directeur est une proposition visant à rajeunir les chemins de fer existants desservant la Tanzanie, le Kenya, l'Ouganda et à les étendre initialement au Rwanda et au Burundi, puis au Soudan du Sud, en Ethiopie et au-delà. L'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord constitue également une bonne base pour structurer la coopération juridique dans le secteur ferroviaire entre les États membres du Corridor Nord. Le Plan directeur d'infrastructure du Corridor Nord (2011) fournit également un cadre pour le développement ferroviaire dans les États partenaires. Ces cadres juridiques et institutionnels régionaux, entre autres, devraient conduire des initiatives multilatérales de développement ferroviaire dans la région. Les sections fournissent une analyse du débit ferroviaire dans les États membres du Corridor Nord.

La longueur totale du réseau ferroviaire à voie métrique est de 8.206 kilomètres dans le Corridor Nord, 1.787 kilomètres se trouvent au Kenya; L'Ouganda a 1.221 kilomètres, la RDC compte 5.033 kilomètres et le Soudan du Sud 165 kilomètres. La longueur totale du chemin de fer à écartement standard est de 609 kilomètres, il va de Mombasa à Nairobi. Le chemin de fer à écartement standard a une capacité de transport de 22 millions de tonnes de marchandises par an. Il prévu que d'ici décembre 2035, le chemin de fer à écartement standard transportera 40% du débit du port de Mombasa. La ligne de chemin de fer à écartement standard est de 120 kilomètres de Nairobi à Naivasha. Le chemin de fer à écartement standard compte 56 locomotives opérant du port de Mombasa au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi à Embakasi, dont 8 sont utilisées pour la manœuvre, 43 locomotives sont utilisées pour les services de fret et 5 sont utilisées pour les services aux passagers.

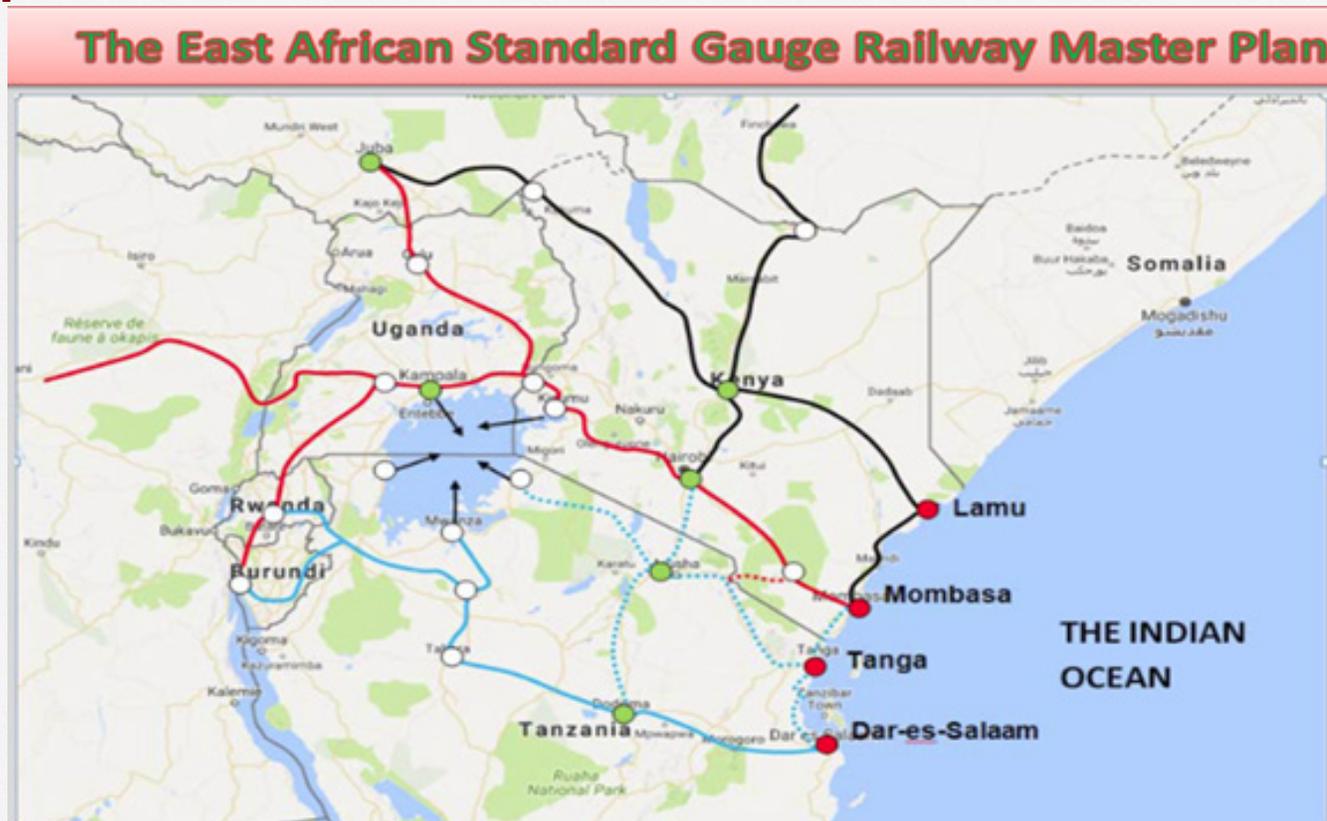


Chemin de fer à écartement standard au Kenya

Actuellement, le Rwanda n'a pas de réseau ferroviaire, ce qui signifie que la plupart des échanges s'effectuent par voie routière. La ligne principale de Mombasa à Kampala devrait rejoindre la ligne de Kigali-Kampala sur le Corridor Nord, tandis que sur le Corridor Central Isaka-Kigali sera la ligne principale. L'embranchement de Kigali-Rubavu reliera le Rwanda à la RDC. Le projet d'extension d'un embranchement d'Isaka en Tanzanie à Kigali est au niveau bien avancé.

Figure 8: Carte du Plan directeur du Chemin de fer à Ecartement Standard de l'Afrique de l'Est

Source: Site web de l'EAC



3.6 Réseau d'oléoducs dans le Corridor Nord

Le transport par oléoduc offre de nombreux avantages en tant que mode de transport préféré des produits pétroliers, notamment la sécurité ; le faible coût unitaire pour la manutention, le stockage et le transport ; l'assurance que la bonne quantité et qualité sont livrées ; la fiabilité et l'efficacité. Le transport par oléoduc au Kenya est géré par la Compagnie de l'Oléoduc du Kenya (KPC). La ligne va de la raffinerie de pétrole de Mombasa et s'étend jusqu'à Nairobi, Eldoret et Kisumu et dessert les Etats membres de l'Ouganda, du Rwanda, du Burundi et l'est de la RDC par le transbordement dans les camions citernes pétroliers. Les principaux produits transportés par oléoduc sont le gazole automobile (AGO), le Supercarburant sans plomb (MSP), le kérosène éclairant (IK), le kérosène à double usage (DPK) et le SLOP (boues de pétrole des raffineries, des terminaux de réservoirs, des oléoducs et usines pétrochimiques).

En décembre 2019, le réseau d'oléoduc installé au Kenya consistait en 1.342 kilomètres de pipelines d'une capacité de



Jetée pétrolière de Kisumu

6,9 milliards de litres de produits pétroliers par an. Il existe 8 dépôts sur le réseau et ce sont: l'aéroport international Moi, la gare terminale de Nairobi, l'aéroport international Jomo Kenyatta, le terminal de stockage de pétrole de Kipevu, la station terminale de Nakuru, la station terminale d'Eldoret et la station terminale de Kisumu. La ligne Sinendent - Kisumu est le dernier ajout à ce réseau.

L'Ouganda a signé un accord de partage de production avec Tullow Uganda Limited pour des licences d'exploration pétrolière pour deux blocs autour du lac Albert, tandis que Total SA France et la compagnie China National Offshore Oil Corporation sont également engagées dans l'exploration pétrolière.

3.7 Postes frontières à arrêt unique

Les Postes frontières à arrêt unique (PFAU) visent à réduire les coûts de transit et le temps consacré aux mouvements transfrontaliers en harmonisant les activités des agences œuvrant aux frontières des deux pays. Depuis la promulgation de la loi de la Communauté de l'Afrique de l'Est (2016) sur les Postes frontières à arrêt unique, 14 PFAU ont été établis et l'état de mise en œuvre est présenté dans le tableau 16 ci-dessous. Les PFAU deviennent donc plus populaires au niveau régional et ils sont considérés comme une approche moderne visant à faciliter la circulation sécurisée des marchandises, des personnes et des services au-delà des frontières nationales. En outre, les PFAU assurent une meilleure collecte des revenus et la promotion du commerce légitime, en particulier pour les métiers informels.

Leur opérationnalisation et la formation du personnel ont considérablement réduit le temps pris par les voyageurs et les camions aux frontières, de quelques jours à environ 1,5 minute à 30 minutes en moyenne. L'opérationnalisation des PFAU sur les Corridors Nord et Central n'est pas sans défis. Certains des défis sont liés à l'insuffisance des infrastructures à bon nombre de ces postes frontaliers, y compris le logement du personnel, les équipements tels que les écoles et les hôpitaux, les terrains pour les animaux en quarantaine, les ressources en eau insuffisantes et, dans certains cas, un approvisionnement en électricité peu fiable et ainsi que les lacunes en capacités et compétences humaines dans un certain nombre de domaines critiques.



Tableau 15: Construction des PFAU le long du Corridor Nord

Source: Observatoire de Transport du Corridor Nord

PFAU	Emplacement-Poste frontière	Etat de construction des installations du PFAU	Etat d'exploitation
Busia	Kenya/Ouganda	Juxtaposé, finalisé	Opérationnel
Malaba		Juxtaposé, finalisé	Operational
Elegu/Nimule	Ouganda/Soudan du Sud	Juxtaposé, construction finalisée et exploitation lancée	
Mirama Hills/Kagitumba	Ouganda /Rwanda	Juxtaposé, finalisé	Opérationnel
Katuna/Gatuna	Ouganda /Rwanda	Juxtaposé, construction de l'infrastructure presque achevée	Opérationnel
Nemba/Gasenye	Rwanda/Burundi	Frontière commune	Opérationnel
Akanyaru Haut/Kanyaru Haut	Rwanda/Burundi	Etudes de faisabilité finalisées	
Mpondwe/Kasindi	Ouganda/RDC	Juxtaposé, construction pas encore débutée	
Goli/Mahagi	Ouganda/RDC	Activités pas encore débutées	
Rubavu/Goma	Rwanda/RDC	Juxtaposé, côté rwandais finalisé	Opérationnel
Rusizi 1	Rwanda/RDC	Juxtaposé, Conception détaillée du projet finalisée et la mobilisation des fonds pour les travaux de construction est en cours	
Rusizi II	Rwanda/RDC	appel de manifestation d'intérêt pour la conception détaillée lancée et les travaux de conception sur le côté du Rwanda prévus de commencer en mai 2020	
Gatumba/Kavimvira	Burundi/RDC	Activités pas encore débutées	
Nadapal/Lokichogio	Kenya/Soudan du Sud	Activités pas encore débutées	



La croissance rapide du commerce de fret conteneurisé a stimulé la demande de Dépôt Intérieur de Conteneurs pour décongestionner le port de Mombasa.

3.8 Dépôts Intérieurs des Conteneurs

Avec l'augmentation des volumes des marchandises sur le corridor de transport du Nord et le développement du chemin de fer à voie standard, l'importance des Dépôts Intérieurs pour Conteneurs n'est plus à démontrer. Cela a incité les gouvernements des Etats membres à investir des ressources dans les dépôts intérieurs pour conteneurs. En outre, la croissance rapide du commerce des marchandises conteneurisées a également stimulé la demande en ports secs pour aider à décongestionner le port de Mombasa qui est une passerelle logistique majeure vers les pays enclavés du Burundi, du Rwanda, de la République Démocratique du Congo, du Soudan du Sud et de l'Ouganda.

Au Kenya, les dépôts intérieurs pour conteneurs sont gérés par l'Autorité des Ports du Kenya (KPA) et sont situés à Nairobi, Naivasha, Kisumu et Eldoret. Ces dépôts sont reliés au terminal à conteneurs du port de Mombasa par des liaisons et des services ferroviaires. Ils sont également accessibles par des pipelines et des routes permettant aux camions de continuer à livrer un grand nombre de conteneurs. Le Rwanda possède deux principaux dépôts intérieurs pour conteneurs, à savoir le Dépôt Intérieur MAGERWA et la plate-forme logistique de Kigali. L'Ouganda a plusieurs dépôts intérieurs pour conteneurs qui manutentionnent 50.000 EVP par an.

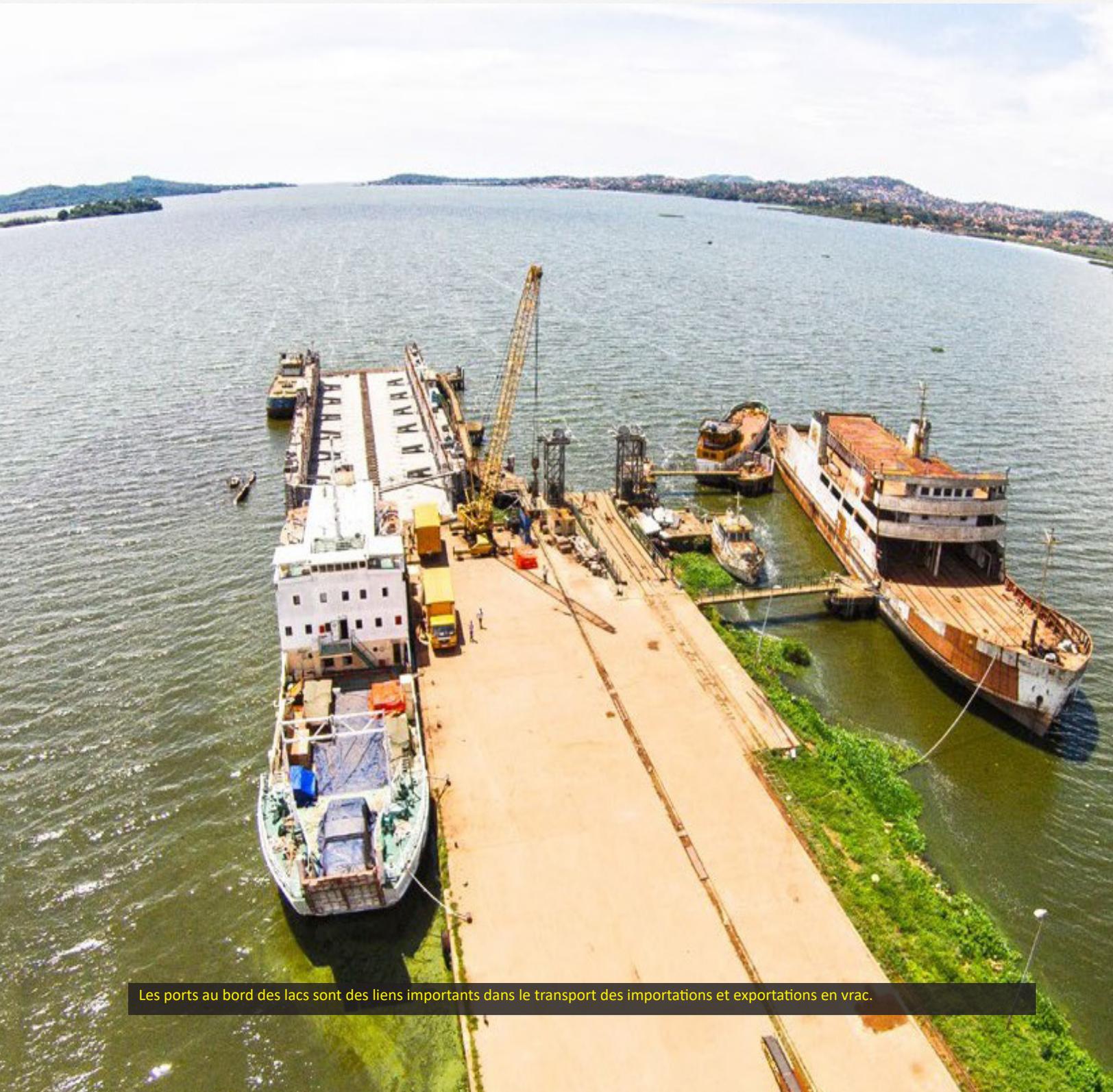
Tableau 16: Dépôts intérieurs pour conteneurs le long du Corridor Nord

Pays	Nom du dépôt	Total de Capacité disponible (EVP)	Commentaires
Kenya	Nairobi	450,000	Fonctionnement optimal. 2019 utilisé environ 93%
Kenya	Kisumu	15,000	Des plans sont en cours pour transformer le port sec de Kisumu en un point de transbordement
Kenya	Taita Taveta	*	Étude de faisabilité terminée. Terrain alloué pour la construction.
Kenya	Naivasha	*	Lancé en décembre 2019. Opérations lentes à ce jour. En attente de finalisation et de déploiement à grande échelle dans les prochains mois
Rwanda	Magerwa	*	Terminal exploité par le secteur privé comme port sec ainsi que comme entrepôt sous douane pour les marchandises destinées au Rwanda, transbordement, numérisation, pont-bascule et examen physique des marchandises.
Rwanda	Kigali Logistics Platform	50,000	Fonctionnel depuis Septembre 2018 en mode essai
Ouganda	Il existe 7 entrepôts sous douane avec des hangars de transit pour la manutention des marchandises en transit, notamment: Multiple ICD, Bolloré, Unifreight et Spedag Interfreight	Capacité combinée de plus de 200.000 EVP	

3.9 Les ports lacustres

Les ports lacustres sont des liaisons importantes dans le transport des importations et des exportations en vrac. Les principaux ports lacustres sont sur le lac Victoria -Kisumu (Kenya), Port Bell et Jinja (Ouganda);et sur le lac Tanganyika, dont le principal port est Bujumbura (Burundi), Kalemie (DRC); Kigoma et Ujiji (Tanzanie) ainsi que Mpulungu (Zambie). Le transport lacustre est confronté à des défis qui comprennent : les mauvais systèmes d'exploitation, des équipements insuffisants, des canaux peu profonds, la jacinthe d'eau et

les postes d'amarrage étroits qui empêchent la navigation et l'accostage. Le lac Tanganyika offre la possibilité de relier quatre pays, et les distances de transport sont suffisamment longues pour rendre les voies navigables intérieures compétitives par rapport à la route. L'amélioration de la qualité des installations de transport dans la région du Corridor Nord améliorera l'efficacité des échanges au sein des pays membres ainsi que le bloc économique région



Les ports au bord des lacs sont des liens importants dans le transport des importations et exportations en vrac.

g-Lloyd

apag-Lloyd

CSAV

apag-Lloyd

HLXU 875367 III
45R1

HLBU 909 076 I
45R1

CRLU 727614 II
45R1

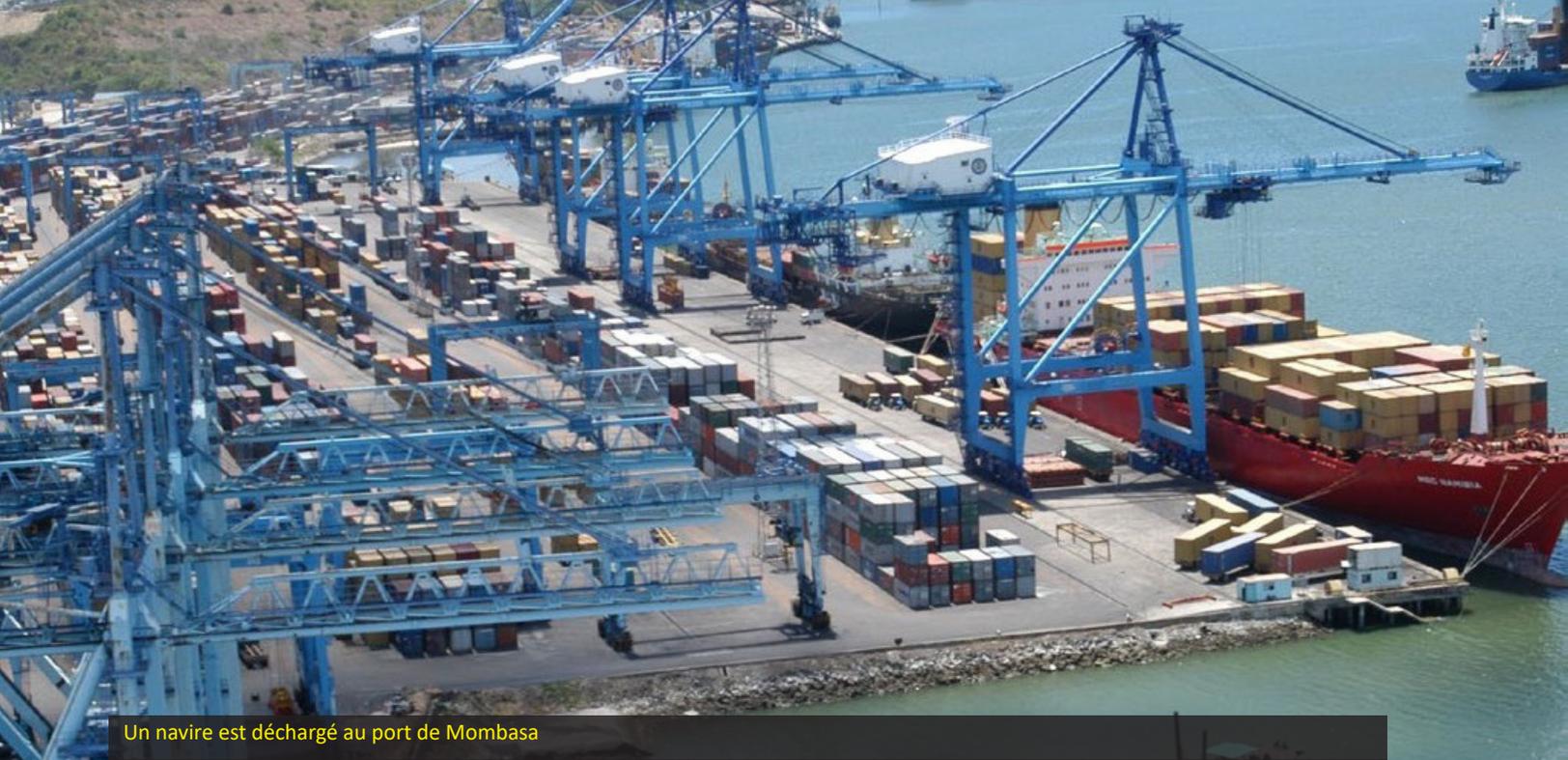
HLXU8788708
45 R1

Hapag-Lloyd
CMA CGM
CMA CGM
Haga
tex
tex

23

Quatrième Chapitre

Volume et Capacité



Un navire est déchargé au port de Mombasa

4.1 Introduction

Le chapitre présente les performances du volume et de la capacité des cargaisons manutentionnées au port de Mombasa et le long du Corridor Nord. En ce qui concerne le Corridor Nord, le port de Mombasa a accès à environ 12.707 kilomètres de réseau routier reliant les Etats membres et à environ 3.582 km de voies ferrées à écartement métrique et à 600 kilomètres de voie ferrée à écartement standard. Les indicateurs suivants sont analysés:

- Volume total des marchandises au port de Mombasa ;
- Volume de transit par le port de Mombasa par pays de destination
- Trafic des conteneurs par le Port de Mombasa port en EVP
- Volume de cargaisons transportées par voie ferrée
- Capacité de transport par oléoduc
- Volume total des marchandises au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi.

4.2 Volume total des marchandises au port de Mombasa

Le volume total des cargaisons est la quantité de fret chargé ou déchargé au port de Mombasa. Il comprend les marchandises générales, le vrac liquide, le vrac sec, les cargaisons conteneurisées, les marchandises en transit et le transbordement

La quantité de débit de fret est affectée par divers paramètres, notamment : la demande intérieure et internationale de cargaisons manutentionnées par le port, la capacité physique, la concurrence avec d'autres ports, entre autres. L'objectif de la Charte communautaire du port de Mombasa et du Corridor Nord est d'atteindre un débit de 35,90 millions de tonnes d'ici décembre 2020.

Le débit de marchandises au port de Mombasa a augmenté chaque année, 2019 ayant enregistré une augmentation annuelle de 11,2%, une augmentation significative par rapport à la croissance annuelle de 2% connue en 2018. Comme le montre le tableau 17 ci-dessous, le débit total est allé en augmentant de manière régulière chaque année, partant de 26,7% millions de tonnes enregistrées en 2015 à 34,4 millions de tonnes en 2019, ce qui représente une croissance composée de 7,7%. La croissance est attribuable à la tendance soutenue de la croissance du fret conteneurisé et le débit liquide permet d'économiser pour la baisse continue des prix mondiaux du pétrole.

Le débit donne essentiellement une indication du commerce dans la région. De plus, les importations et les exportations ont légèrement augmenté au cours de la période de cinq ans. Cependant, les importations occupent la part du lion (légèrement supérieure à 80%) du débit total des marchandises. Cela implique que les pays utilisant le port de Mombasa sont des importateurs nets, ce qui conduit à une balance commerciale défavorable. Les principaux produits importés par le port de Mombasa sont l'huile de pétrole et les lubrifiants, le clinker, le blé, le fer et l'acier, l'huile de palme / végétale, les engrais, le charbon, le riz, le plastique et le sucre. Les principaux partenaires d'importation sont l'Asie et l'Union Européenne. Les principaux secteurs d'exportation étaient l'agriculture, les matières premières et les minerais et métaux.

Le débit de fret maritime par le Port de Mombasa manutentionné en 2019 a augmenté de manière significative, enregistrant une croissance annuelle de 11,4% par rapport à 2018. La tendance à la croissance est évidente depuis le début de l'année et s'est maintenue au cours des mois, telle qu'indiquée dans la figure 9. Plus de 34.440.000 tonnes de trafic de fret maritime ont été dédouanées en 2019. Une part im-

portante de ces cargaisons était constituée de 45% de cargaisons conteneurisées, les cargaisons liquides ont occupé 25% du fret total et de 30% de fret était des cargaisons sèches, soit en vrac ou conventionnelle. Les marchandises liquides transportées en vrac sont essentiellement du pétrole brut, du gaz naturel liquéfié et des produits chimiques. Un peu plus de 60% du débit total au port était destiné au Kenya.

Tableau 17: Volume total annuel de cargaisons au Port en Tonnes métriques'000'

Source: Autorité des Ports du Kenya(KPA), 2015- 2019

Type de cargaisons	2015	2016	2017	2018	2019
Sec Conventionnel	2.256	1.968	2.136	1.815	2.033
Vrac sec	6.928	7.053	8.467	8.662	8.386
Vrac liquide	7.272	7.728	8.259	7.809	8.631
Conteneurisé	10.276	10.615	11.483	12.637	15.390
Volume total en tonnes métriques '000'	26.732	27.364	30.345	30.923	34.440

Type de cargaisons

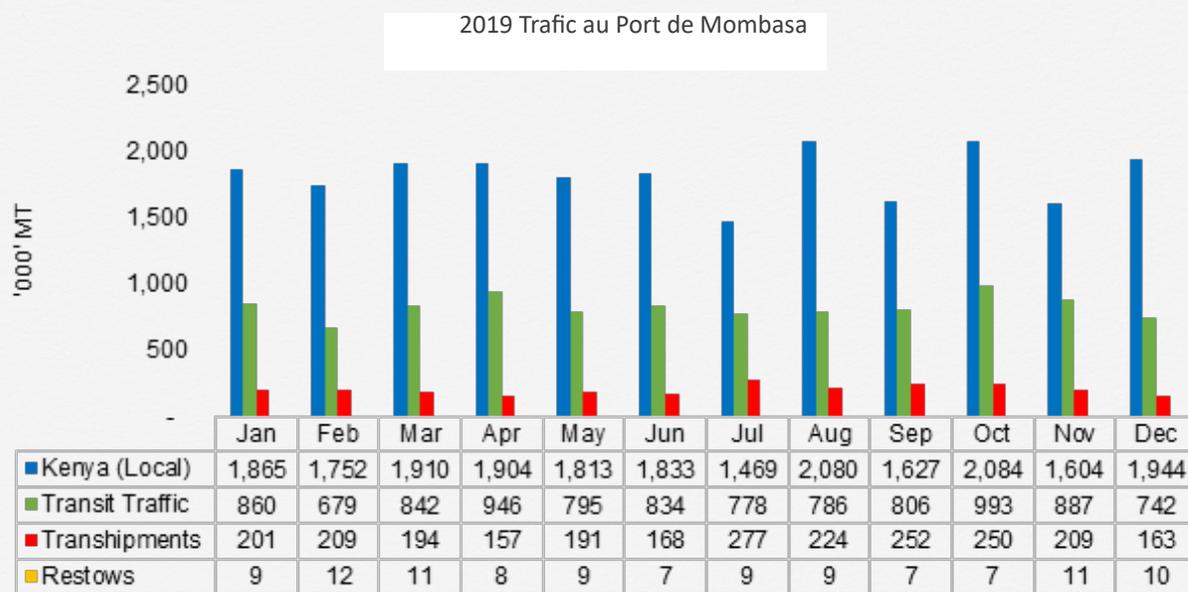
Importations	22.680	23.116	25.604	25.475	27.558
Exportations	3.534	3.659	3.794	4.125	4.277
Transbordement	518	589	874	1.247	2.495
Retourés	-	-	73	76	110
Débit total en Tonnes métriques (x 000)	26.732	27.364	30.345	30.923	34.440
% de variation annuelle	7,5	2,4	10,9	1,9	11,4



Les principaux produits importés par le port de Mombasa comprennent les produits pétroliers et lubrifiants, le clinker, le blé, le fer, l'acier, l'huile de palme, l'huile végétale, les engrais, le charbon, le riz, le plastique et le sucre.

Figure 9: Volume total de cargaisons au Port de Mombasa en 2019 en tonnes métriques(en '000)

Source: Autorité des Ports du Kenya, données de 2019



4.3 Volumes de transit par pays de destination

Le volume de transit est la quantité de cargaisons déchargées et destinée à des pays en dehors du port de chargement ou de déchargement. Dans le cas de ce rapport, il s'agit du Port de Mombasa. La méthodologie appliquée pour déterminer le volume de transit consiste à additionner le poids de toutes les cargaisons en tonnes métriques manutentionnées au port de Mombasa par pays de destination.

Le tableau 18 illustre la part des cargaisons de transit via le port de Mombasa en fonction du marché de destination. L'analyse a montré que les exportations ont absorbé la moind

Tableau 18: Volume de transit par le Port de Mombasa par pays de destination en tonnes métriques ('000)

Source: Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2015- 2019

ECONOMIE	2015	2016	2017	2018	2019
UGANDA	5.977.332	6.346.715	7.112.971	7.889.119	8.132.922
SOUDAN DU SUD	702.531	597.852	673.752	734.132	769.886
RD. CONGO	396.132	376.935	360.123	470.968	546.954
TANZANIE	204.778	182.557	271.698	248.025	254.961
RWANDA	291.924	194.022	179.555	230.734	231.381
BURUNDI	75.811	35.794	21.621	22.233	2.475
SOMALIE	11.697	3.975	3.820	1.989	374
AUTRES	6.973	10.687	13.065	7.361	8.566
TOTAL	7.667.178	7.748.537	8.636.606	9.604.562	9.947.520
Transit entrant-Importations ('000)	7.167	7.217	7.903	8.873	9.244
Transit sortant-Exportations ('000)	500	531	734	731	703
Total Trafic de transit ('000)	7.667	7.748	8.637	9.604	9.947

part du débit, qui est de moins de 10%, tandis que les importations ont représenté la grande majorité du débit de transit, légèrement au-dessus de 90 % au cours de la même période. Une analyse plus approfondie révèle que l'Ouganda a pris la plus grande partie du trafic de transit par le port de Mombasa, représentant environ 80% du trafic de transit.

4.4 Taux de conteneurisation

La conteneurisation des cargaisons améliore la normalisation pour une expédition et une manutention efficaces. La conteneurisation des cargaisons permet d'assurer la sécurité du fret; réduire le temps de transit; et minimiser les dépenses financières pendant le chargement, le déchargement et le transbordement. Les données sur le fret conteneurisé sont fournies dans l'équivalent de vingt pieds (EVP). L'EVP est une mesure standard utilisée dans le monde entier pour mesurer les mouvements de conteneurs et la capacité des porte-conteneurs. Les cargaisons conteneurisées ont augmenté au fil du temps, ce qui a exercé une forte pression sur la demande de cargaisons conteneurisées à l'échelle internationale. La figure 10 présente les dix principaux ports africains avec le débit de conteneurs portuaires le plus élevé en 2018. Selon les statistiques de la CNUCED, en 2018, un total de 793,3 millions d'EVP a été enregistré comme débit annuel de ports à conteneurs dans le monde, dont seulement 4% était destiné aux ports africains.

Dans l'analyse de la tendance du débit de conteneurs, ce dernier a augmenté de manière significative, passant de 1,1 million d'EVP en 2015 à 1,42 million d'EVP en 2019, maintenant une croissance annuelle régulière de 37% tout au long de la période de cinq ans, comme le montre la figure 11. Comme mentionné ci-dessus, les pays faisant du commerce via le port de Mombasa sont des importateurs nets. Les déséquilibres commerciaux ont été l'une des principales raisons de l'augmentation rapide du nombre de conteneurs vides dans divers Ports du monde.

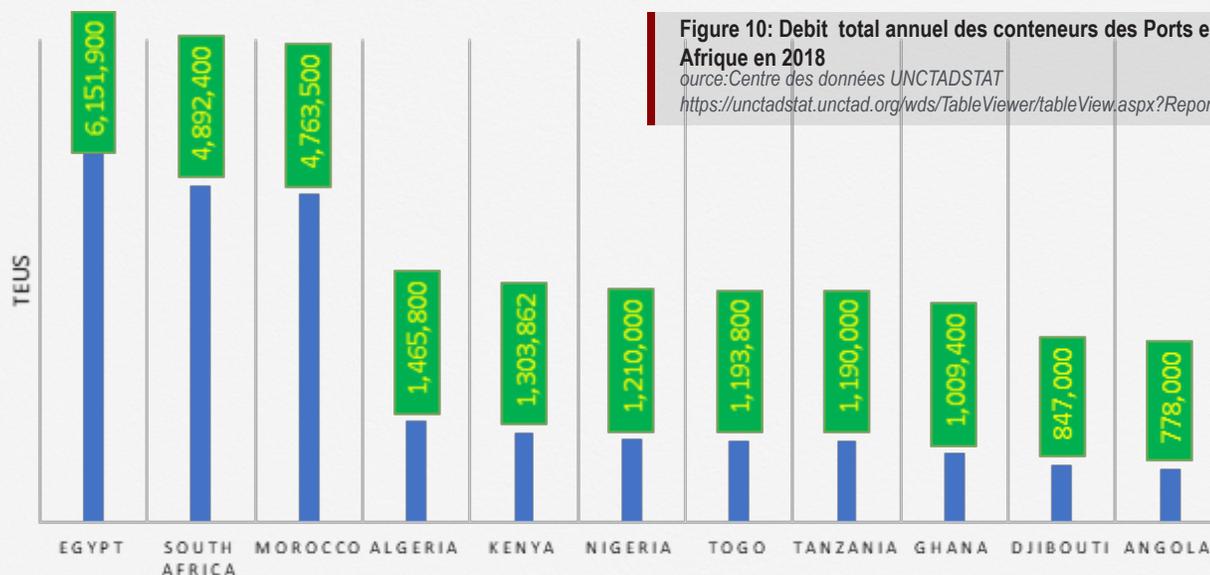


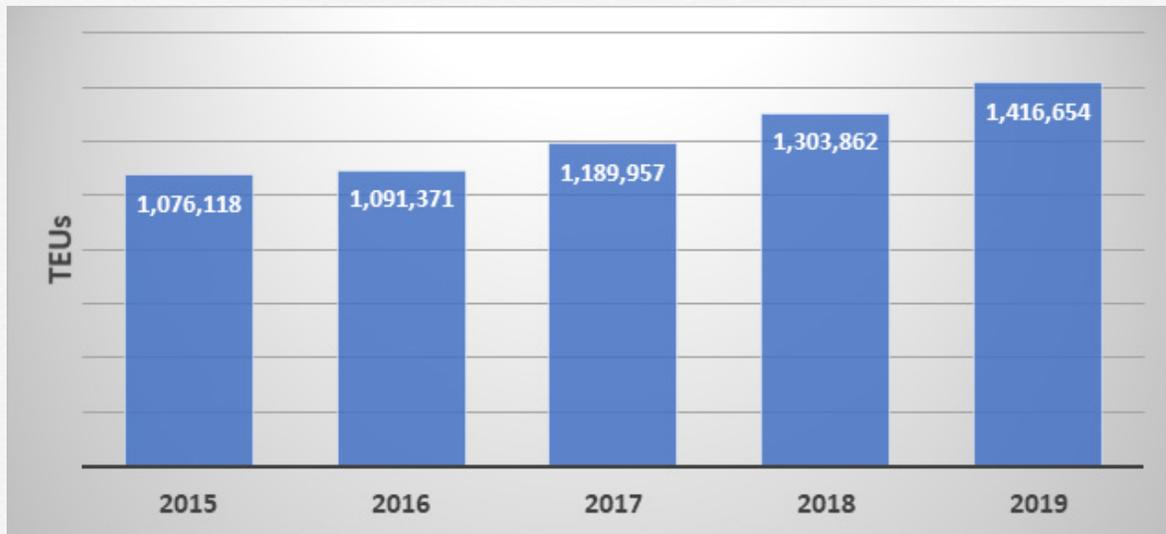
Figure 10: Débit total annuel des conteneurs des Ports en Afrique en 2018

Source: Centre des données UNCTADSTAT

<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=13321>

Figure 11: Total du trafic des conteneurs Annuel (EVP)

Source: Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2015- 2019



Le fret conteneurisé a augmenté graduellement au fil des ans, ce qui a exercé une forte pression sur la demande de frets de conteneurs à l'échelle internationale.

4.5 Volume des cargaisons transportées par voie ferrée

Le Port de Mombasa repose sur la route, le chemin de fer, les oléoducs et les voies navigables intérieures comme principaux modes de transport qui longent le Corridor de transport Nord, qui est la principale liaison avec les pays sans littoral. Cette section analyse le mouvement des marchandises par transfert modal ferroviaire le long du Corridor Nord.

Le réseau ferroviaire le long du Corridor comprend un chemin de fer à écartement métrique et un chemin de fer à écartement standard. La ligne de chemin de fer à voie métrique relie le Port de Mombasa à Nairobi - Nakuru - Ouganda / Kampala en passant par la frontière de Malaba. Une voie secondaire part de la ligne de chemin de fer principale de Nakuru et se prolonge jusqu'à Kisumu sur le lac Victoria. Quant à la ligne du chemin de fer à écartement standard, elle quitte le port de Mombasa vers Nairobi et s'étend jusqu'à Naivasha.

Il y a 56 locomotives fonctionnant sur le chemin de fer à écartement standard entre le port de Mombasa et le dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi à Embakasi, dont 8 sont utilisées pour la manœuvre, 43 locomotives sont utilisées pour les services de transport de marchandises et 5 pour les services aux passagers. Dans le cas des voies ferrées à écartement métrique, en décembre 2019, il y avait au total 1.138 exploités sur la ligne dont les wagons totalisent 1.107; 6 locomotives sont destinées à la manœuvre, 6 fourgons freins et 19 pour la ligne principale. Parmi les produits transportés par chemin de fer à écartement métrique, citons : l'huile végétale, blé, acier, conteneurs (chargés), sel et roche et clinker, entre autres.

Tableau 19: Volume de cargaisons transportées par chemin de fer à écartement métrique, en tonnes nettes

Source: KRC, 2018/2019

Mois	2018	2019
Jan		34,849.29
Fév		26,187.31
Mar		40,826.29
Avr	36,521	46,711.98
Mai	31,849	36,931.27
Juin	28,864	38,550.44
Juil	41,244	40,143.03
Aout	35,639	26,621.00
Sept	39,011	37,001.05
Oct	33,514	27,195.64
Nov	32,339	30,849.74
Déc	33,755	26,764.75
Total Tonnes nettes	312,736	412,631.79

Le volume total transporté, en tonnage (net), par chemin de fer à écartement métrique pour la période de janvier à décembre 2019 a été de 412.632 tonnes nettes, tel qu'indiqué dans le tableau 19 ci-dessous. On peut noter que le volume de fret au cours des mois était incohérent. Mars, avril et juillet 2019 ont enregistré le volume le plus élevé de plus de 40.000 tonnes nettes, tandis que février et décembre 2019 ont enregistré le volume le plus bas, respectivement près de 26.187 et 26.765 tonnes nettes. Certains des produits transportés par voie ferrée en 2019 étaient: l'acier, l'huile végétale, le blé, le clinker, les lubrifiants, le diesel, l'huile de chauffage, le sel et le sel gemme, entre autres.

Le tableau 20 présente le transport de marchandises par Chemin de Fer à Ecartement Standard *entre Mombasa et le dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi. Les statistiques montrent que le débit total par chemin de fer à écartement standard était d'environ 412.584 EVP pour la période de janvier à décembre 2019. Les importations ont représenté une part du lion, d'environ 62 pour cent. En outre, les conteneurs vides qui sont ramenés à Mombasa sans marchandises représentaient une proportion importante d'environ 34 pour cent du volume total de transport par chemin de fer à écartement standard. Il est nécessaire de mettre en œuvre des politiques qui stimuleront les exportations.

Tableau 20: Volume de cargaisons transportées par chemin de fer à écartement standard

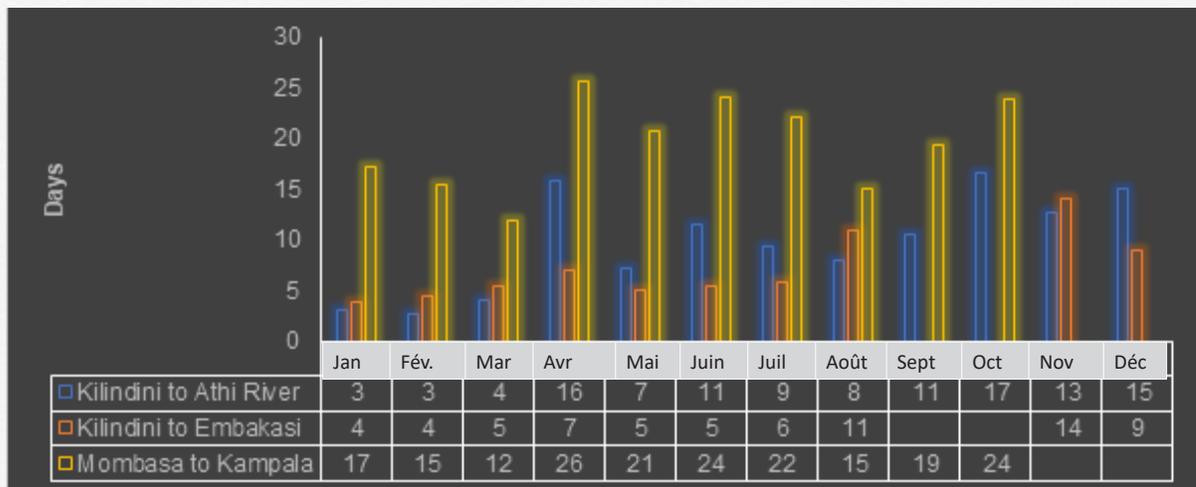
Source: Données de KRC, Jan - Déc 2019

Month	Conteneurs chargés (TEUs)		Conteneurs vides (TEUs)	Poids (Tonnes)
	Importations	Exportations		
Jan 2019	22.628	1.122	11.798	365.356
Fév 2019	18.194	1.234	11.636	308.540
Mar 2019	19.696	1.153	10.341	331.906
Avr 2019	21.862	1.086	10.004	356.906
Mai 2019	20.496	1.062	10.834	319.757
Juin 2019	20.938	1.197	11.315	337.024
Juil 2019	24.044	1.333	13.947	394.717
Aout 2019	23.014	1.312	12.736	369.647
Sept 2019	21.732	1.383	12.893	343.819
Oct 2019	21.890	1.160	12.114	342.877
Nov 2019	21.318	1.006	12.640	350.611
Dec 2019	21.106	999	11.361	337.934
TOTAL	256.918	14.047	141.619	4.159.094
Proportion	62%	4%	34%	

La figure 12 présente le temps de transit par train métrique de Kilindini à Nairobi et de Mombasa à Kampala, en jours. Les statistiques montrent que le temps de transit était élevé et cela était dû à la mauvaise infrastructure de la ligne de chemin de fer.

Figure 12: Moyenne de temps de transit pour le chemin de fer à écartement métrique au Kenya, en 2019

Source: Données de KRC, jan - déc 2019



Cependant, des projets sont en cours pour sa remise en l'état et la mise en place des services d'accès entre le dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi et l'aire de manutention du chemin de fer métrique, pour assurer une transition fluide.

Le réseau ferroviaire en Ouganda part de Kampala à Malaba, de Kampala à Kasese, de Tororo à Malaba et de Gulu à Pakwach. Seuls Kampala à Malaba dispose d'un réseau ferroviaire actif. L'Ouganda, en décembre 2019, était équipé de 689 wagons accessibles contre les 1.424 wagons requis. Le nombre total de locomotives a été de 46 comprenant 1 pour la circulation, 26 immobilisées, 10 pour l'entretien, 1 pour la manœuvre et 8 pour la manœuvre en attente. Le nombre total de trains exploités par chemin de fer à écartement métrique pour la période de janvier à décembre 2019 en Ouganda a été enregistré à 3.005, tel qu'indiqué dans le tableau 21 ci-dessous. On peut noter que le mois d'août 2019 a enregistré le plus grand nombre de trains exploités.

Le volume total de transport par chemin de fer à écartement métrique en tonnage (net) pour la période 2019 en Ouganda a été enregistré à 19.4125 tonnes nettes, tel que le montre le tableau 22 ci-dessous. Un total de 58.458 tonnes ont été transportées de Kampala à Kilindini, Mombasa, Nairobi et Port Bell. Il sied de noter que les importations représentaient la plus grande part du volume total.

Tableau 22: Volume de cargo transporté en tonnes in 2019

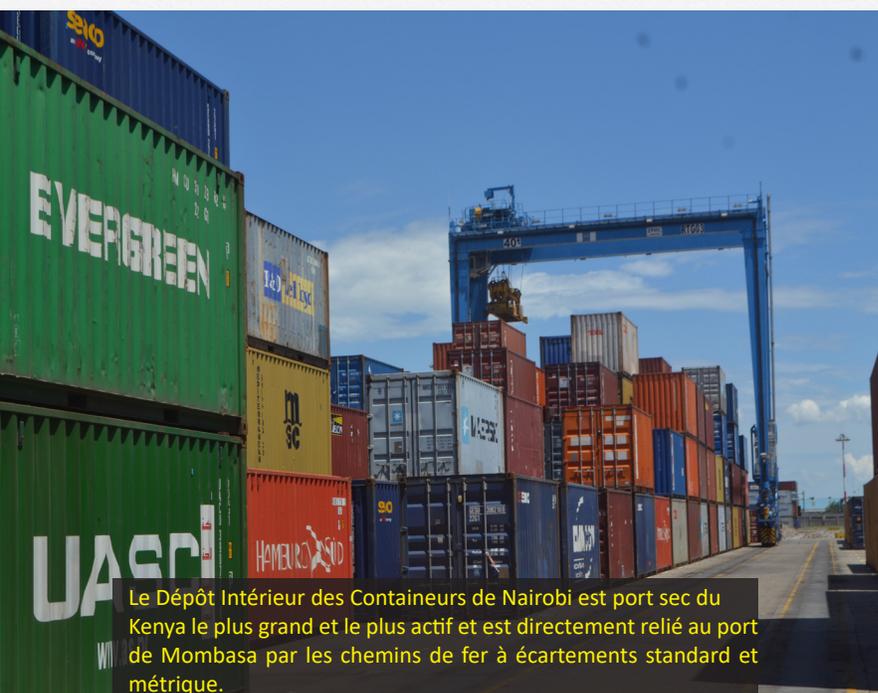
Source: URC Jan - Déc. 2019

Month	Importations	Exportations	Transport domestique	Grand Total
Jan	8.777,60	2.516,00	2.414,00	13.707,60
Fév	9.920,50	762,70	2.484	13.167,20
Mar	7.538,00	2655,57	4.681	14.874,57
Avr	13.457,97	2.696,50	3.128	19.282,47
Mai	8.975,50	1.873,30	3.680	14.528,80
Juin	11.450,70	2.291,80	2.224	15.966,50
Juil	17.921,21	3.922,86	1.524	23.368,07
Août	12.295,69	3.276,80	2.724	18.296,49
Sept	11.310,00	3.863,00	2.896	18.069,00
Oct	7.469,75	3.384,28	2.344	13.198,03
Nov	11.418,42	4.834,13	2.796	19.048,55
Déc	6.472,30	2.025,20	2.120	10.617,50
Total	127.007,64	34.102,14	33.015	194.124,78

Tableau 21: Total number of train ran in Uganda

Source: URC, Jan-Déc 2019

Month	Jan	Fév.	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc
Total trains ran	241	226	246	262	265	248	234	280	267	264	274	198



Le Dépôt Intérieur des Conteneurs de Nairobi est port sec du Kenya le plus grand et le plus actif et est directement relié au port de Mombasa par les chemins de fer à écartements standard et métrique.

4.6 Volume total des marchandises au Dépôt Intérieur pour conteneurs de Nairobi

Le dépôt intérieur pour conteneur de Nairobi est le plus grand et le plus actif du Kenya et est directement relié au port de Mombasa par les chemins de fer standard et métrique. Il est équipé de 4 grues à portique sur rails, 8 grues à portique sur pneus, 10 gerbeurs à mât rétractable, 30 tracteurs, 67 remorques et 16 chariots élévateurs pour soutenir les opérations de chargement et de déchargement.

Tableau 23: Total du volume des cargaisons manutentionnées au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi en EVP en 2018 et 2019

Source: Données du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi, 2018/2019

Mois	Importations		Exportations		Exportations (vide)		TOTAL en EVP	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Jan	934	23.836	316	1.007	442	11.895	1.692	36.738
Fév	2.808	19.030	513	1.188	636	11.298	3.957	31.516
Mar	9.161	19.200	1.214	1.199	1.118	10.559	11.493	30.958
Avr	12.154	22.323	767	1.071	2.015	9.993	14.936	33.387
Mai	12.854	22.066	1.175	1.065	5.501	10.706	19.530	33.837
Juin	16.767	21.315	1.167	1.104	5.845	11.654	23.779	34.073
Juil	19.529	24.236	1.126	1.367	8.275	14.214	28.930	39.817
Aout	19.652	23.150	1.034	1.302	8.144	12.499	28.830	36.951
Sept	19.323	21.975	1.133	1.297	6.984	13.285	27.440	36.557
Oct	21.172	22.294	1.178	1.094	8.652	12.064	31.002	35.452
Nov	20.888	22.364	1.012	1.014	10.710	12.630	32.610	36.008
Déc	22.410	21.106	1.066	999	10.297	11.361	33.773	33.466
TOTAL	177.652	262.895	11.701	13.707	68.619	142.158	257.972	418.760

Le tableau 23 présente le volume total de cargaisons manutentionnées au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi en 2018 et 2019. Selon l'analyse, le volume des exportations et des importations vers / à partir du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi a doublé passant de 257.972 EVP en 2018 à 418.760 EVP en 2019, soit à 62%. La performance est due la mise en œuvre et à l'utilisation complète du chemin de fer à voie standard de 485 km du port de Mombasa au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi à partir de janvier 2018. Le dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi a une capacité de 450.000 EVP. En 2019, il a été exploité à 93% de sa capacité annuelle installée contre 57% en 2018. Cela suggère que le dépôt fonctionné à un niveau optimal en 2019.

Dans des circonstances normales, les ports et les ports secs devraient fonctionner à 70% de leur capacité installée afin de laisser la place à des niveaux de congestion acceptables en cas de crise. Tout ce qui est au-delà de ce pourcentage est considéré comme une congestion, ce qui peut entraîner une inefficacité. La croissance massive de l'utilisation de la capacité du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi est attribuée à la croissance du fret transporté par le chemin de fer à écartement standard.

Les importations ont pris la part du lion du débit total, à un peu plus de 60%, tandis que les exportations ont enregistré 30% au cours de la période de deux ans, ce qui suggère que les pays utilisant le dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi sont des importateurs nets. Cela crée donc une balance commerciale défavorable. Une analyse plus approfondie

montre que le volume de conteneurs vides qui sont ramenés par voie ferrée au port de Mombasa représentait la majorité des exportations totales, respectivement à 85% et 91% en 2018 et 2019. Le transport de conteneurs vides n'affecte pas seulement l'aspect économique de la compagnie maritime mais a également de profonds effets sur l'environnement.



40t

ZPMC

RTG04

MAERSK

APL

MSC

EMIRATES

FIAT

KVF 235

UES



Cinquième Chapitre

Efficacité et Productivité



Parc à conteneurs du port de Mombasa

5.1 Introduction

L'efficacité consiste à utiliser la quantité minimale d'intrants pour atteindre la plus grande quantité de rendement. L'efficacité nécessite de réduire le nombre de ressources inutiles utilisées pour produire un résultat donné. En ce qui concerne le port, il serait rationnel de dire que le port qui dispose d'un plus grand nombre de grues portiques à conteneurs disponibles et d'une longueur de quai dédiée serait en mesure de charger / décharger des navires porte-conteneurs plus efficacement que ses pairs.

L'efficacité du Port ne peut être atteinte que si les opérations portuaires sont intégrées dans la planification portuaire nationale globale, c'est-à-dire en envisageant des connexions multimodales pour faciliter la circulation rapide des cargaisons entre les navires et les modes de transport de surface, notamment les routes, les trains, les oléoducs et les voies navigables intérieures. Il est donc impératif d'investir pour développer les capacités commerciales telles que l'amélioration des ports et des routes, l'amélioration de l'efficacité de l'administration des douanes et l'adoption de l'utilisation des services électroniques, entre autres. Un port efficace joue un rôle important dans la facilitation du commerce et du transport, car il améliore la compétitivité, permettant aux pays d'échanger des biens et des services à temps opportun et à de faibles coûts de transaction.

Ce chapitre fournit une analyse de l'efficacité et de la productivité du port de Mombasa. Des indicateurs de performance clés sur l'efficacité et la productivité des ports ont été sélectionnés pour mesurer les performances. Le mouvement de la cargaison à travers le port subit de nombreux processus à partir de l'arrivée des navires jusqu'au moment

de leur départ, le déchargement / le chargement, jusqu'au moment où la cargaison est évacuée une fois que tous les contrôles de sortie ont été effectués, la documentation vérifiée jusqu'à ce que les marchandises quittent les locaux du port après obtention de tous les permis et autorisations. Il est nécessaire d'évaluer l'efficacité du port de Mombasa et du corridor dans son ensemble pour identifier les déterminants des inefficacités et les résoudre pour atteindre les résultats escomptés.

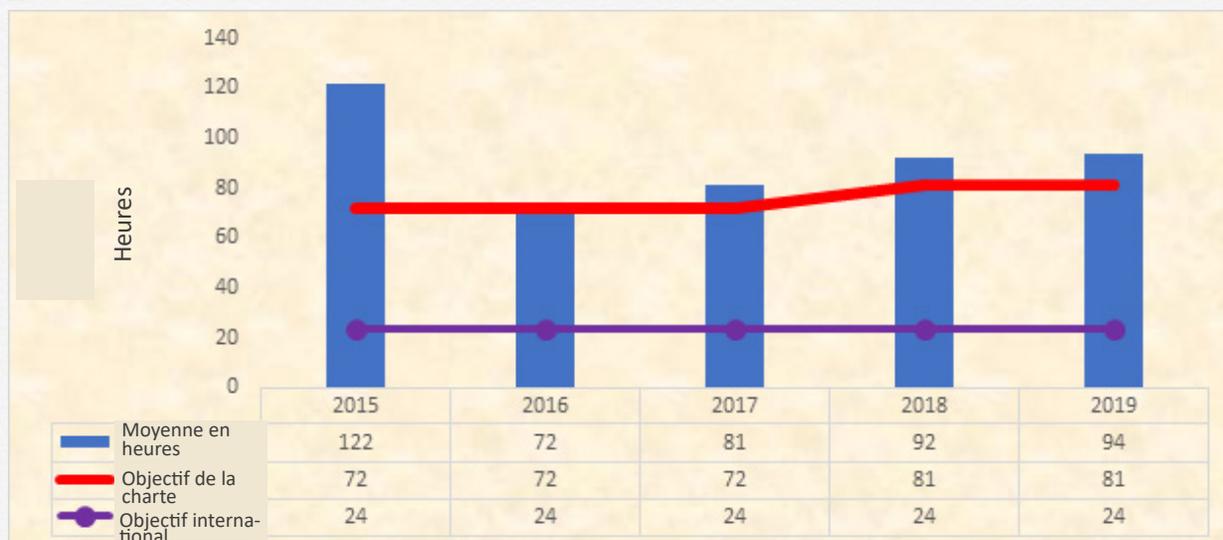
5.2 Temps de rotation des navires

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

Le temps de rotation des navires au port est un indicateur significatif de l'efficacité du port. La longueur de quai d'un terminal peut être utilisée pour évaluer le temps de rotation des navires du terminal, car elle reflète la taille d'un navire, qui peut se voir attribuer une allocation à un quai particulier inutilisé. Une petite longueur de quai signifie un plus petit nombre de postes à quai et peut entraîner l'indisponibilité de postes à un moment donné, ce qui peut faire attendre les «navires arrivés» aux zones d'attente, ce qui augmente le coût des opérations du navire. D'une manière générale, l'objectif ultime est d'atteindre le temps de référence mondial de rotation des navires qui est de 24 heures (1 jour).

Figure 13: Moyenne du temps de rotation des navires au port de Mombasa en heures de 2015 à 2019

Source: KPA, données de 2015 à 2019

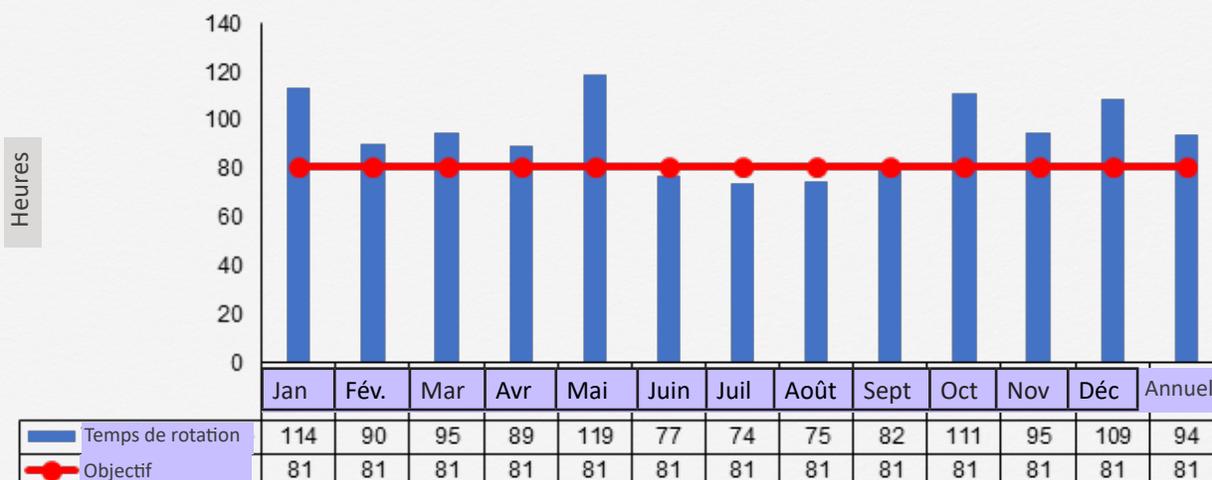


Le temps de rotation du navire est une accumulation des deux temps indispensable, le temps de service du navire à quai et le temps d'attente. La figure 13 donne une performance annuelle sur une période de cinq ans pour la rotation des navires au port de Mombasa, à partir de 2015. La Charte communautaire du port de Mombasa et du Corridor Nord vise à atteindre l'objectif de temps de rotation des navires de 81 heures d'ici décembre 2020, de 75 heures d'ici décembre 2022 et de 67 heures en décembre 2024. La Charte a en outre établi le temps moyen de rotation des navires au port de Mombasa à 3,8 jours en décembre 2018. En 2019, le port a enregistré un temps moyen de 94 heures.

En 2019, 530 navires au total ont fait escale au port de Mombasa. Dans un passé récent, beaucoup d'initiatives au port de Mombasa ont été mises en œuvre aux fins d'améliorer la capacité du port, elles comprennent le développement d'un nouveau terminal à conteneurs, acquisition d'équipements de manutention de marchandises, dragage et développement de grands postes d'amarrage. Actuellement, le port a reçu de plus gros navires dont le service prend plus de temps, ce qui a une incidence sur le temps de rotation des navires. Comme le montre la figure 14, les performances sur l'année ont été inférieures à l'objectif, à l'exception des mois de juin à septembre 2019. Les mois de janvier, mai, octobre et décembre ont enregistré le temps de rotation le plus élevé qui était de plus de 109 heures.

Figure 14: Moyenne du temps de rotation des navires en 2019 en heures

Source: Données de KPA, 2019



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

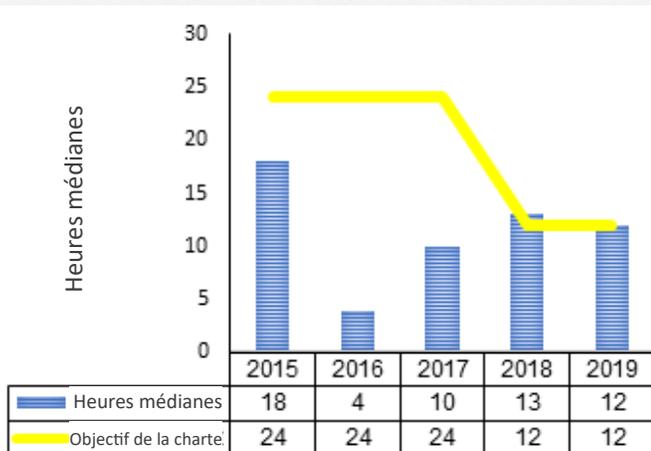
Le temps d'attente avant accostage est la moyenne de la différence de temps en heures entre le moment où le navire entre dans la zone portuaire et le moment de l'accostage. C'est une composante du temps de rotation des navires.

Une réduction relativement légère des périodes de temps qu'un navire passe à quai peut avoir un effet considérable sur le temps d'attente prévu et donc sur l'efficacité et la productivité du navire au port. Cela implique que l'amélioration des performances de manutention des cargaisons entraîne une économie substantielle du temps de rotation des navires. Les temps d'attente et de file d'attente dans la zone d'accostage des terminaux à conteneurs sont le plus gros problème que rencontrent les gestionnaires de port. Les longs temps d'attente ont un impact négatif sur l'efficacité du terminal portuaire et les gestionnaires de navires préfèrent accoster dans un terminal portuaire ayant un temps d'attente réduit et une efficacité élevée.

La Charte communautaire du port de Mombasa et du Corridor Nord a établi une base de référence de 0,5 jour en décembre 2018. La figure 15 montre que le temps d'attente médian des navires a légèrement diminué, passant de 13 heures en 2018 à 12 heures en 2019, ce qui correspond à l'objectif de la Charte de moins d'une journée (12 heures). La performance de cet objectif au fil des ans dépasse l'objectif fixé précédemment

Figure 15: Temps Médian d'attente des navires avant accostage au port de Mombasa, en heures

Source: Données de KPA, de 2015 à 2019



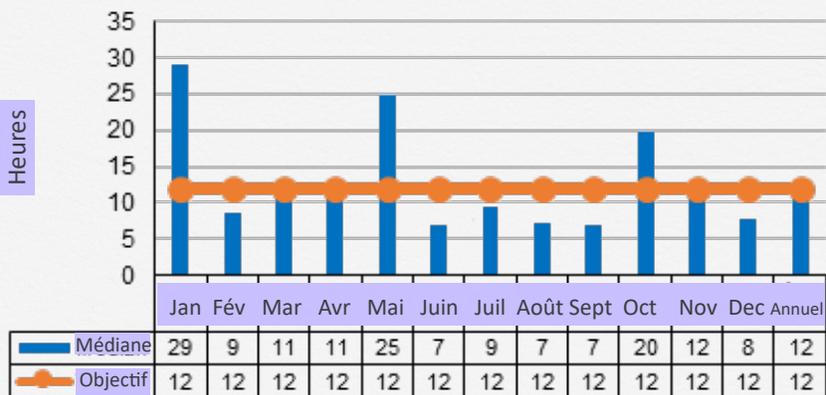
qui était de 24 heures. La bonne performance est attribuée à la mise en place d'un guichet fixe d'accostage pour permettre aux compagnies maritimes de planifier leur temps, à une productivité améliorée de grues et à une capacité suffisante des terminaux. En outre, des investissements accrus

ont été consentis dans les équipements à terre et en mer, y compris l'acquisition de remorqueurs et de bateaux-pilotes modernes qui ont stimulé les opérations d'accostage.

La figure 16 montre la performance du temps d'attente des navires au Port de Mombasa sur base mensuelle pour l'année 2019. Le nombre total d'observations au cours de l'année était de 494. Au total, environ cinquante pour cent des navires ont passé du temps ne dépassant pas 11,04 heures en 2019. Généralement, la performance a été bonne tout au long de l'année et se situait dans la limite de moins d'un jour, sauf pour les mois de janvier, mai et octobre en raison de la saison des pluies. La performance positive pourrait être attribuée à la planification à l'avance rigoureuse par laquelle le terminal connaît à l'avance les navires qui arriveront et, à ce titre, planifie l'accostage des navires en conséquence.

Figure 16: Temps Médian d'attente des navires avant accostage en 2019, en heures

Source: Données mensuelles de KPA, 2019



5.4 Productivité des navires (mouvements bruts par heure)

Ceci est mesuré comme la moyenne des mouvements bruts (le chargement, déchargement et repositionnement) par heure pour chaque escale de navire enregistrée. L'unité de mesure est le nombre de mouvements par navire et par heure.

Cet indicateur porte sur les mouvements bruts par heure axé sur la capacité d'une grue à déplacer des conteneurs vers la façade du quai à chaque heure. Le tableau 24 présente les mouvements bruts moyens par heure au port de Mombasa pour les navires porte-conteneurs enregistrés en 2018 et 2019.

En 2018, un total de 543 navires ont été enregistrés, pour avoir livré un total de 1.183.364 EVP, tandis qu'en 2019, une augmentation marginale de 546 navires a fait escale pour livrer un total de 1.306.510 EVP. La charte communautaire du port de Mombasa et du Corridor Nord vise à atteindre 38, 40 et 42 mouvements bruts par heure pour chaque escale enregistrée respectivement en décembre 2020, 2022 et

2024. On peut noter que l'efficacité des opérations navales en termes de mouvements bruts par heure s'est légèrement améliorée, passant de 30 mouvements en 2018 à environ 32 mouvements en 2019. L'amélioration de la productivité a été attribuée à l'amélioration des investissements et de l'utilisation des équipements de chantier naval par KPA. Cela comprend l'augmentation du nombre de grues-portiques de quai, de grues-portiques sur pneus, de tracteurs de manœuvre, entre autres.

Tableau 24: Productivité des navires au port de Mombasa en 2018 et 2019

Source: Données de KPA, 2018 et 2019

Année	Nombre de navires	Total des mouvements	Mouvements bruts par heure	EVP	Moyenne d'EVP par navire
2018	543	855.118	30.23	1.183.964	2.187
2019	546	927.378	31.96	1.306.510	2.393

5.5 Temps de séjour des cargaisons conteneurisées au Port de Mombasa

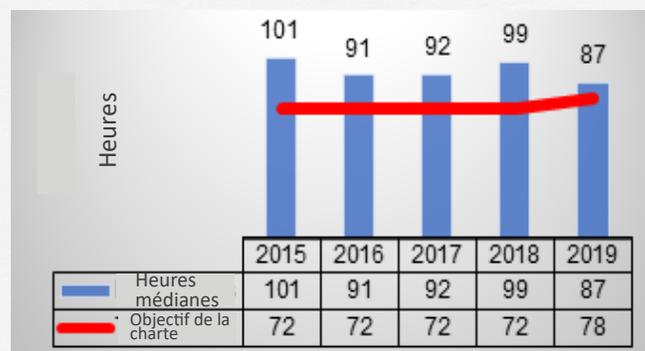
Le temps de séjour de marchandises au port est la mesure du temps qui s'écoule entre le moment où la cargaison est déchargée au port et le moment où elle quitte les enceintes du port après obtention de tous les permis et autorisations. Aux fins du présent rapport, le temps de séjour de marchandises au port dont il est question concerne les conteneurs d'importation. La méthodologie appliquée dans l'analyse du temps de séjour, est que les cargaisons arrivées ou qui sortent du Port au cours d'un mois civil (c'est-à-dire basée sur la date d'entrée) sont prises en compte. Aux fins de l'analyse, les cas particuliers d'envois retenus pour dédouanement pendant plus de 21 jours en raison de problèmes de

non-conformité, les affaires judiciaires, entre autres, sont exclus. Le rapport utilise la « date de sortie » pour regrouper les données sur une base mensuelle, le dernier jour du mois étant le jour limite (à minuit); Une période de grâce de 21 jours est appliquée pour éliminer les valeurs aberrantes.

Le temps moyen ciblé de séjour des cargaisons au port est fixé à 78 heures d'ici décembre 2020, conformément à la Charte de la Communauté du port de Mombasa et du Corridor Nord. ; de 60 heures en décembre 2022 et de 48 heures en décembre 2024. La figure 17 fournit une analyse comparative du temps de séjour moyen des marchandises conteneurisées importées par le port de Mombasa de 2015 à 2019. La charte communautaire du port de Mombasa et du

Figure 17: Moyenne de temps de séjours des cargaisons conteneurisées d'importation, en heures

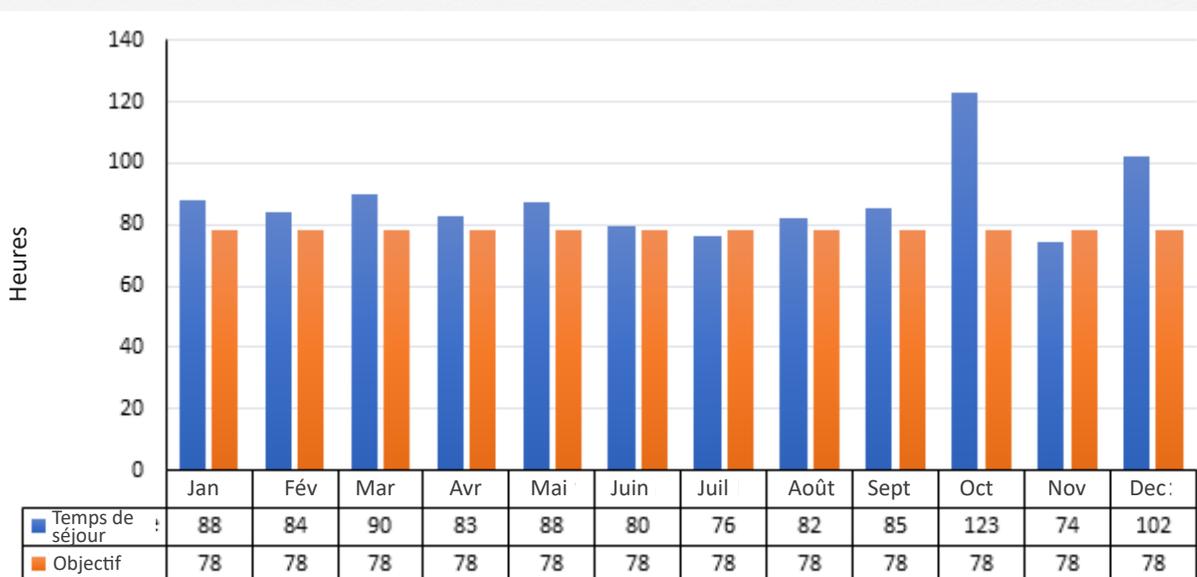
Source: Données de KPA, de 2015 à 2019



Corridor Nord a établi une limite de 96 heures en décembre 2018. D'après l'analyse, les performances du temps de séjour se sont améliorées au fil des ans, 2019 ayant enregistré un temps de séjour moyen de 87 heures. Cette performance a dépassé référence de 96 heures en 2018 et n'est qu'à 9

Figure 18: Moyenne mensuelle du temps de séjour des cargaisons conteneurisées pour l'importation en 2019

Source: Données de KPA, 2019



heures de l'objectif fixé, ce qui est une indication de l'efficacité accrue.

Il sied de noter que diverses initiatives ont été mises en œuvre pour améliorer le temps de séjour des marchandises au Port. Parmi elles citons la mise en œuvre de la construction d'infrastructures ferroviaires à voie standard et routières le long de la zone portuaire, l'extension et construction de terminaux supplémentaires, acquisition d'équipements modernes, l'amélioration des processus de dédouanement et de la documentation ainsi que l'automatisation des processus de manutention des conteneurs.

En conséquence, le temps de séjour des cargaisons d'importation est analysé sur une base mensuelle, comme le montre la figure 18 pour l'année 2019. La performance de cet indicateur tout au long de l'année 2019 était en deçà de l'objectif, sauf en juillet et novembre. Le mois d'octobre a connu le temps de séjour le plus élevé de 123 heures, ce qui pourrait être lié au temps de rotation des navires plus long le même mois. Lorsque la cargaison arrive au port de Mombasa, il su-

bit de multiples processus qui prennent du temps et d'autres intervenants sur la cargaison sont impliqués et leur durée est incertaine, contribuant ainsi à la création des retards et des coûts.

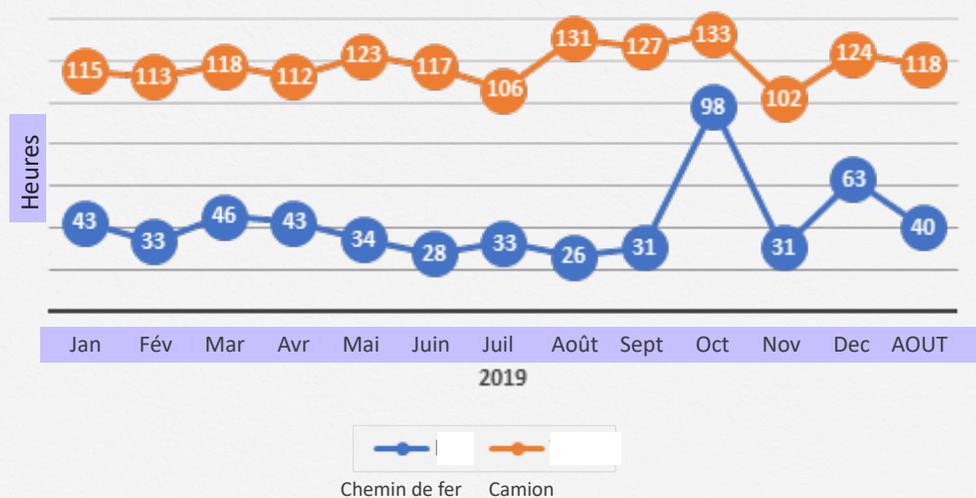
Une analyse plus approfondie montre que 60% des conteneurs ont été transportés par route tandis que 40% ont été transportés par voie ferrée. Le temps moyen de séjour des conteneurs pour les importations au port de Mombasa en 2019 a été enregistré à 87 heures. Presque la moitié des conteneurs ont passé du temps n'allant pas au-delà de 53 heures tandis que 75% des conteneurs ont passé moins de 127 heures au Port. Une comparaison entre la capacité de l'infrastructure de transport existante et les besoins futurs est essentielle aux fins de la planification en matière d'efficacité. Les terminaux de marchandises, où s'effectue le transfert intermodal, sont largement considérés comme l'élément le plus critique de l'infrastructure de transport.

Une analyse approfondie du temps de séjour des marchandises conteneurisées par mode d'évacuation des marchandises pour 2019 est présentée dans la figure 19 ci-dessous.

Les résultats montrent que le temps de séjour des conteneurs évacués par voie ferrée était plus faible, avec une moyenne de 40 heures avec environ la moitié des conteneurs qui n'ont pas dépassé 12 heures de séjour, par rapport à 118 heures enregistrées par les conteneurs évacués par voie de route. 50% des conteneurs évacués par la route ont enregistré un temps de séjour moyen ne dépassant pas 92 heures.

Figure 19: Temps de séjour des cargaisons conteneurisées par mode d'évacuation

Source: Données de KPA, 2019



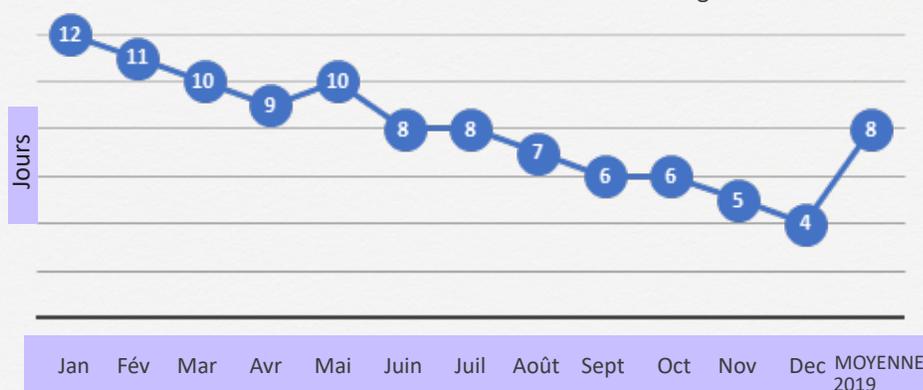
5.6 Temps de séjour des cargaisons conteneurisées aux dépôts intérieurs pour conteneurs

Le temps de séjour des marchandises au dépôt intérieur est la mesure du temps qui s'écoule entre le moment où la cargaison arrive au dépôt et le moment où elle quitte les enceintes de celui-ci après obtention de toutes les autorisations.

Pour les dépôts intérieurs, le temps d'arrivée de la cargaison est considérée comme l'heure d'arrivée. La figure 20 illustre le temps de séjour moyen des conteneurs au dépôt de Nairobi pour l'année 2019. On peut observer que la performance s'est améliorée au fil des mois, passant d'un maximum de 12 heures en janvier à 4 heures en décembre 2019, enregistrant une moyenne annuelle de temps de séjour de 8 jours. La performance est un indicateur d'une efficacité accrue au dépôt.

Figure 20: Temps moyen de séjour au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi

Source: Données du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi pour 2019



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.

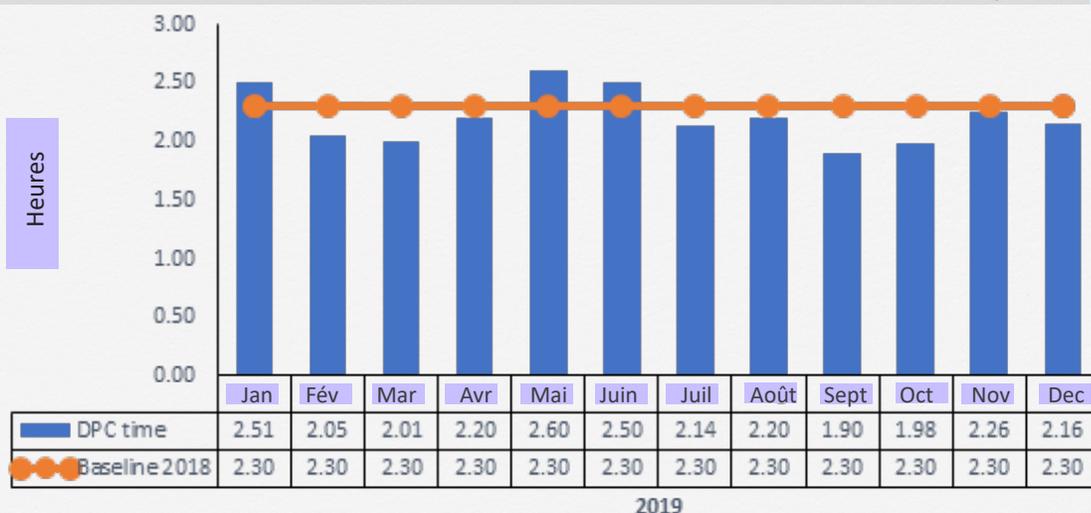
Le temps pris au centre de traitement des documents implique les processus suivants : premièrement, un manifeste est soumis par voie électronique par l'agent des navires au centre de traitement des documents à Nairobi ; le manifeste est alors accepté au centre de traitement des documents et un numéro de manifeste est généré ; en cas de demande de renseignements, l'agent des navires est requis de donner des éclaircissements avant l'acceptation. Après cela, l'agent de dédouanement soumet la déclaration par voie électronique au système SIMBA; le centre de traitement des documents poursuit le processus de dédouanement; une déclaration de dépôt d'importation est faite et, enfin, une évaluation des taxes à payer est faite. L'objectif de cet indicateur repose fortement sur la stabilité du système SIMBA, l'intégrité des agents de dédouanement, la qualité de la déclaration des agents concernés et les volumes de documents en attente de traitement.

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

KRA s'est engagée à automatiser le processus au centre de traitement des documents (sous iCMS) pour le rendre instantané en y accélérant les processus et en renforçant l'infra-

Figure 21: Temps moyen pris au Centre de Traitement des Documents) en 2019

Source: Données de KRA, 2019



structure des TIC afin de minimiser les temps de panne et les perturbations des systèmes douaniers. La performance de cet objectif en 2019 est illustrée dans la figure 21 ci-dessous. Les résultats pour 2019 montrent une grande amélioration tout au long de l'année par rapport à la référence de 2,3 heures en 2018, sauf pour les mois de janvier, mai et juin 2019.

5.8 Temps de dédouanement au centre de Guichet Unique au port de Mombasa

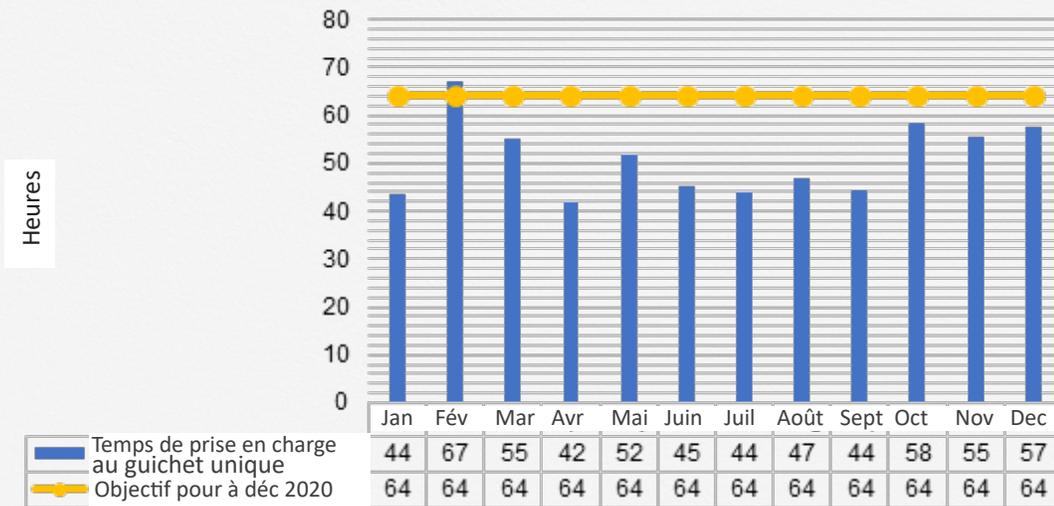
Le temps pris au Guichet Unique de Mombasa mesure le temps moyen pris entre l'enregistrement, l'approbation des documents douaniers qui ont été enregistrés et l'émission de la mainlevée.

La Charte communautaire du port de Mombasa et du Corridor Nord a établi une base de référence de 80 heures en décembre 2018 comme le temps moyen pris au centre de Guichet Unique et prévoit d'atteindre 64 heures d'ici décembre 2020; 48 heures en décembre 2022, puis 24 heures en décembre 2024 tel que repris dans la figure 22, les performances sur une année ont été extraordinaires pour tous les mois, car des résultats positifs ont été enregistrés par rapport à la cible fixée de 64 heures, à l'exception de février 2019 qui a connu un temps dédouanement au centre de Guichet Unique de 67 heures. La performance a varié au cours des mois, le temps minimum pour l'indicateur ayant été de 42 heures. Une analyse plus approfondie montre qu'en 2018, le nombre de déclarations passées sans arrêt par les douanes représentait 70,2% en décembre 2018 et on prévoit que le pourcentage devrait passer à 74% en décembre 2020.



Figure 22: Temps de dédouanement au Guichet Unique au port de Mombasa en 2019

Source: Données de KRA, 2019



5.9 Retards après la mainlevée douanière au Port de Mombasa

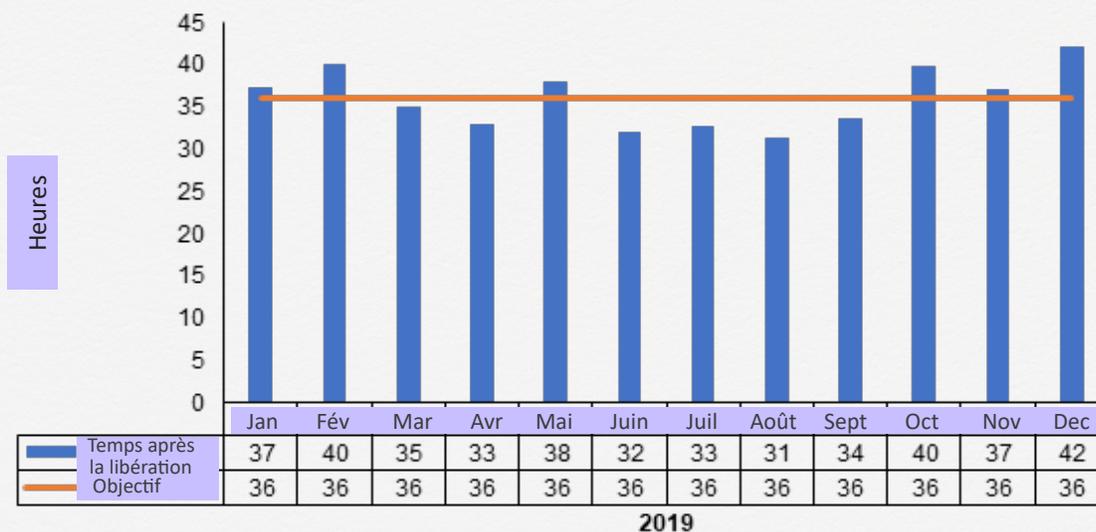
Le retard après la mainlevée douanière fait référence au temps qui s'écoule entre la mainlevée et l'évacuation des marchandises du Port.

Le temps après la mainlevée des douanes a une incidence significative sur le temps de séjour au port. Les résultats présentés dans la figure 23 montrent le temps nécessaire après que les douanes ont délivré au transporteur une mainlevée pour sortir du port pour l'année 2019, ce temps a varié au cours des mois, allant d'un minimum de 31 heures à un maximum de 42 heures par rapport à l'objectif fixé de 36

heures. Certains des engagements pris pour améliorer les performances pour cet objectif comprennent: l'automatisation des procédures de dédouanement des portes et la garantie de fonctionnement de 24 heures sur 24 heures. Ces engagements ont été pleinement mises en œuvre. En outre, de grandes améliorations qui ont été apportées aux infrastructures routières autour du port maritime et du corridor dans son ensemble, ainsi que la mise en œuvre du chemin de fer à voie standard produisent les résultats souhaités pour améliorer la performance de cet indicateur.

Figure 23: Temps pris après la mainlevée douanière au Port de Mombasa en 2019

Source:Données de KRA, 2019



5.10 Temps de dédouanement et retards à l'Office des Recettes du Rwanda (RRA)

Dans la Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord, l'Office des Recettes du Rwanda (RRA) s'est engagé à faciliter le traitement rapide de la mainlevée des marchandises en transit et à réduire les temps de dédouanement des marchandises en transit. La figure 24 présente le temps pris pour les procédures du Territoire Douanier Unique en 2019. Les indicateurs analysés comprennent : le temps de la mainlevée douanière, retard dans le traitement et après la mainlevée douanière. Le processus de dédouanement en vertu du TDU se passe comme suit :

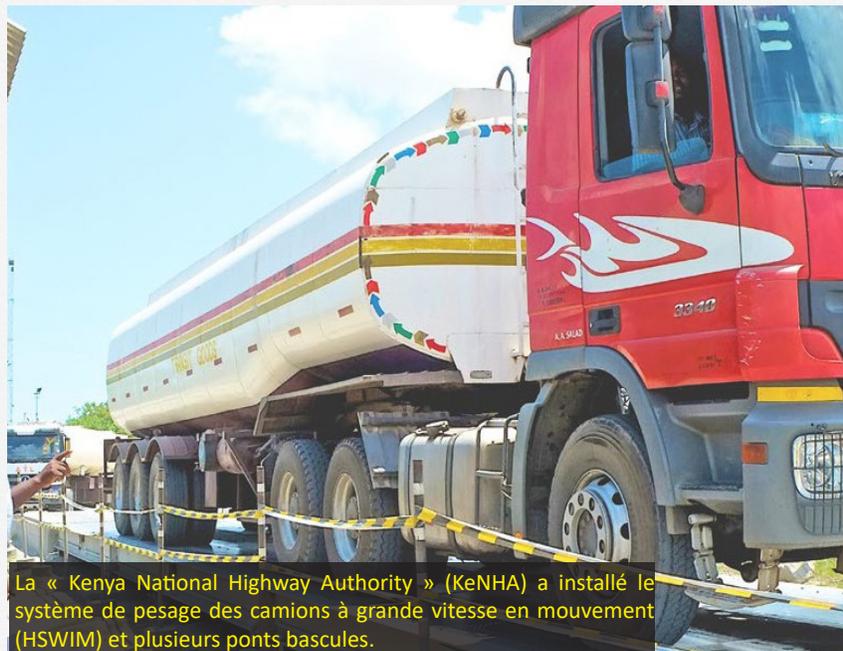
- L'agent de dédouanement dépose une déclaration dans SYDONIA qui est interfacée avec d'autres agences dans le cadre d'un système de guichet unique (Guichet Electronique Unique du Rwanda). Il permet à toutes les agences frontalières d'interagir avec SYDONIA lorsqu'un envoi est traité à Mombasa.
- L'agent évalue lui-même les taxes / la garantie et paie les taxes à la banque, le cas échéant

- La douane traite et délivre électroniquement la mainlevée d'entrée à l'agent.
- Si un envoi est traité à Mombasa, l'agent demande la mainlevée physique des marchandises du bureau de RRA Mombasa; RRA émet un ordre de mainlevée des marchandises physiques (note de sortie) à l'agent
- Sur base de la note de sortie, KRA traite la mainlevée finale des marchandises du port sur le formulaire C2 qui accompagne les marchandises à la sortie du poste frontière et scelle également les marchandises, le cas échéant.
- Les scellés sont mis à Mombasa et les autres agences conduisent leurs procédures lorsque le camion / les marchandises arrivent chez le commerçant au Rwanda.

Le temps pris après l'émission de la note de sortie des douanes jusqu'au moment de l'émission du formulaire C2 (mainlevée des marchandises physiques par KRA) a largement varié au cours de l'année, avec un maximum de 31 heures en octobre et un minimum de 8 heures en mai 2019.

De même, le temps moyen entre l'acceptation de l'enregistrement de la déclaration en douane et l'émission de la mainlevée des douanes s'est détérioré au cours de l'année sous étude. Les performances pour le temps de traitement de la mainlevée des marchandises physiques (défini comme « le temps écoulé entre la délivrance d'un ordre de mainlevée d'entrée en douane / T1 et le moment de l'émission d'une note de sortie des douanes) n'a pas été stable pendant l'année sous revue, comme le montre la figure ci-dessous

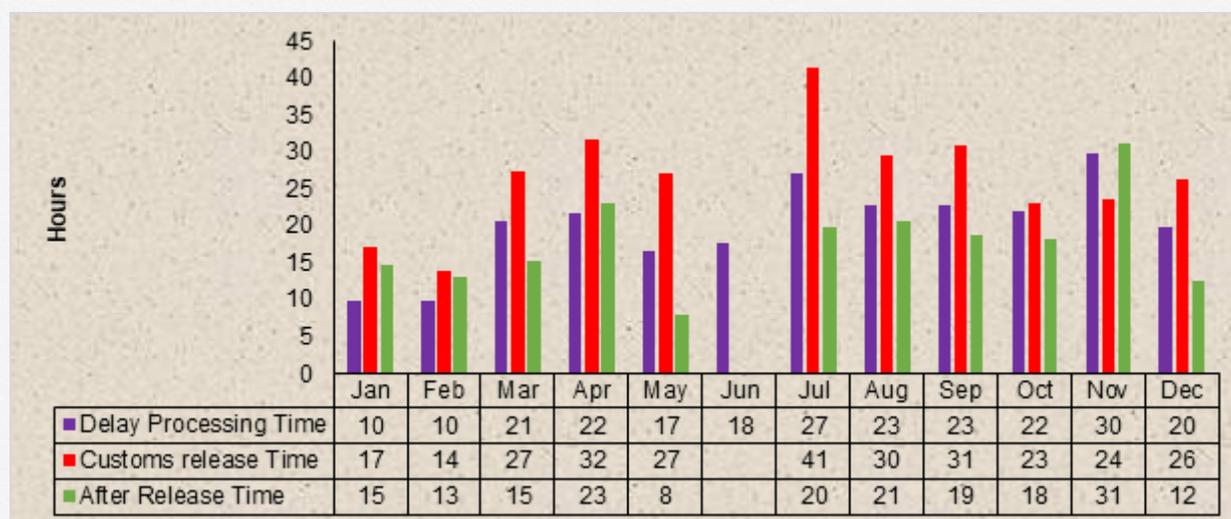
Dans l'ensemble, il existe toujours un défi pour l'échange automatisé de données entre les États membres participant au cadre de dédouanement des marchandises sous TDU, ladite interface / plate-forme pour l'échange de données sur les marchandises en cours de dédouanement n'est pas efficace. Il est nécessaire d'adopter un système de transit unique du Corridor Nord pour le dédouanement des marchandises faisant l'objet d'un commerce international, tel que recommandé par des études antérieures afin de résoudre ce problème.



La « Kenya National Highway Authority » (KeNHA) a installé le système de pesage des camions à grande vitesse en mouvement (HSWIM) et plusieurs ponts bascules.

Figure 24: Temps de la mainlevée de RRA dans le cadre du TDU au Port de Mombasa

Source: Données de RRA, 2019



5.11 Temps de séjour au MAGERWA au Rwanda

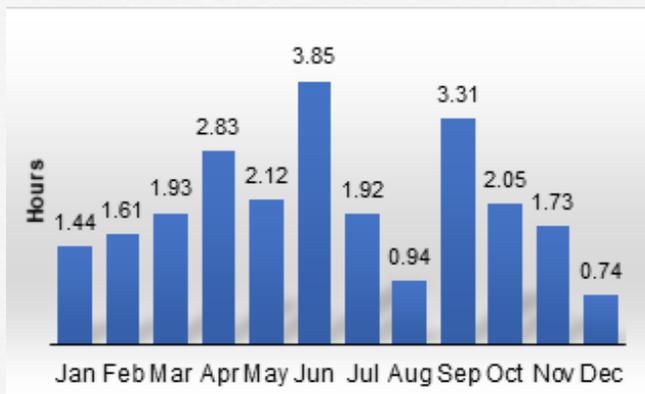
Cet indicateur est mesuré à partir du moment où le conducteur du véhicule reçoit l'autorisation d'entrer dans la porte MAGERWA jusqu'au départ du camion de la porte de sortie du terminal.

Le dépôt intérieur MAGERWA est une installation logistique intérieure de manutention de marchandises située à Kigali. Ce port sec a été créé en 1969 et offre des installations de stockage, des services de location d'équipement et fonctionne comme un entrepôt public sous douane expérimenté dans la gestion de diverses variétés de marchandises, de cargaisons terrestre, cargaisons aériennes, les marchandises en transit, entre autres. En tant que premier entrepôt sous douane du Rwanda, la société gère la plupart des marchandises importées, de transit et d'exportation.

La figure 25 présente les statistiques pour 54.546 camions qui ont été évalués pour déterminer le temps de séjour en 2019. L'analyse montre que le temps de séjour moyen au MAGERWA en 2019 était de 2 heures, avec des variations mensuelles d'un maximum de 4 heures en juin 2019 à un minimum de 1 heure en décembre 2019. La plupart des camions sont dédouanés dans les 2 heures.

Figure 25: Moyenne du temps de séjour des camions au Magerwa

Source: Magerwa, janvier à décembre 2019



5.12 Performance des ponts bascules le long du Corridor Nord

L'indicateur mesure le nombre moyen de camions pesés par jour aux différents ponts bascules dans les Etats membres respectifs du Corridor Nord.

La figure 26 illustre le trafic quotidien moyen pour les camions entrants et sortants à cinq ponts bascules. Le pont-bascule d'Athi-River a enregistré le trafic le plus élevé du trafic des ponts-bascules, tandis que Webuye et Busia ont enregistré une baisse du trafic qui comprend principalement les-marchandises en transit en direction des points frontaliers de Malaba et Busia.

La figure 27 illustre le trafic moyen pesé par les ponts bascules le long du Corridor Nord en Ouganda pour la période allant de janvier à décembre 2019. L'analyse révèle que les ponts bascules de Magamaga et Busitema ont enregistré le trafic le plus élevé respectivement de 1.530 et 862 sur la période. Le pont-bascule Elegu a enregistré le moins de trafic.

Figure 26: Trafic aux ponts bascules du Kenya

Source: Données de KeNHA, 2017 à 2019

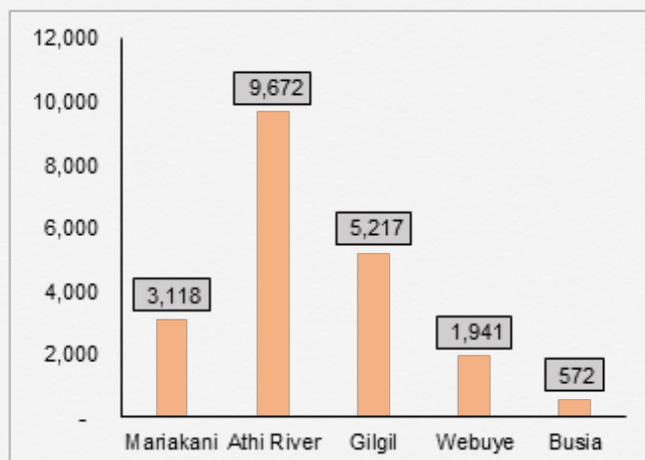


Figure 27: trafic aux ponts bascules de l'Ouganda

Source: Données UNRA, 2019



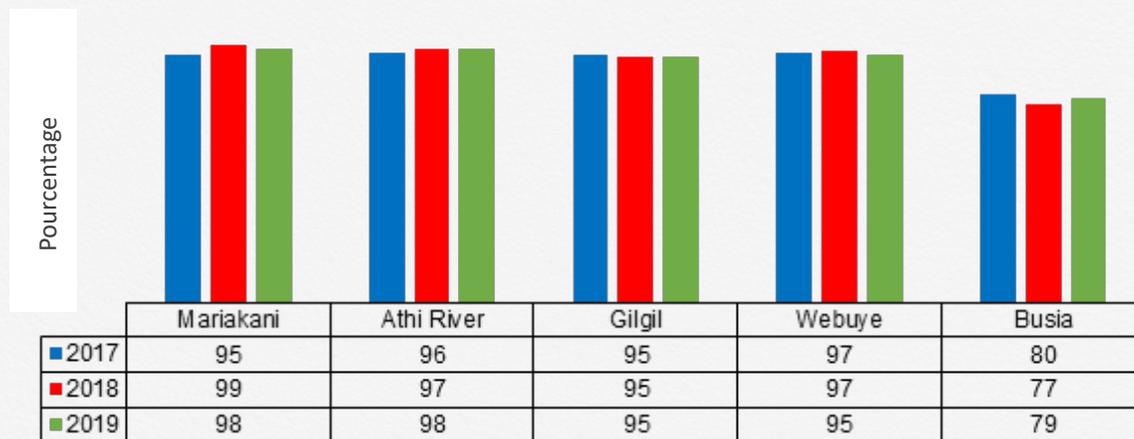
5.13 Performance aux ponts bascules en termes de trafic le long du Corridor Nord

L'indicateur mesure le pourcentage de camions qui sont conformes au poids brut du véhicule et aux limites de la charge à essieu du véhicule avant et après la redistribution des cargaisons, conformément à la loi de l'EAC sur le contrôle de la charge du véhicule.

La figure 28 présente le niveau de conformité aux ponts bascules kenyans le long du corridor nord pour les camions entrants et sortants. L'Autorité des Routes Nationales du Kenya (KeNHA) a installé des ponts bascules de pesage routier dynamique à grande vitesse (HSWIM), entièrement automatisés et multi-plateforme à Mariakani; AthiRiver; Gilgil et Webuye qui sont informatisés. Dans l'analyse, les ponts bascules ont enregistré une performance stable en termes de niveaux de conformité, à plus de 95%, à l'exception du pont-bascule Busia dont le niveau de conformité était stable à une moyenne de 79% en 2019. Un faible taux de conformité au pont-bascule Busia pourrait être attribuée au pont-bascule en fondant sa conformité sur trois paramètres : le poids brut du véhicule, poids du véhicule sur essieu et poids du véhicule sur le groupe d'essieux. Pour les autres ponts bascules, si un groupe d'essieux est conforme, le camion peut continuer son voyage, mais pour Busia, chaque essieu doit être conforme. Ce scénario est également observé sur la plupart des ponts bascules statiques. En outre, il est possible que le pont-bascule de Busia manutentionne des marchandises originaires de la région et n'ayant pas été pesées ailleurs. L'objectif de conformité à 100% n'a pas encore été atteint.

Figure 28: Conformité aux ponts bascules au Kenya

Source: Données de KeNHA, 2017 à 2019

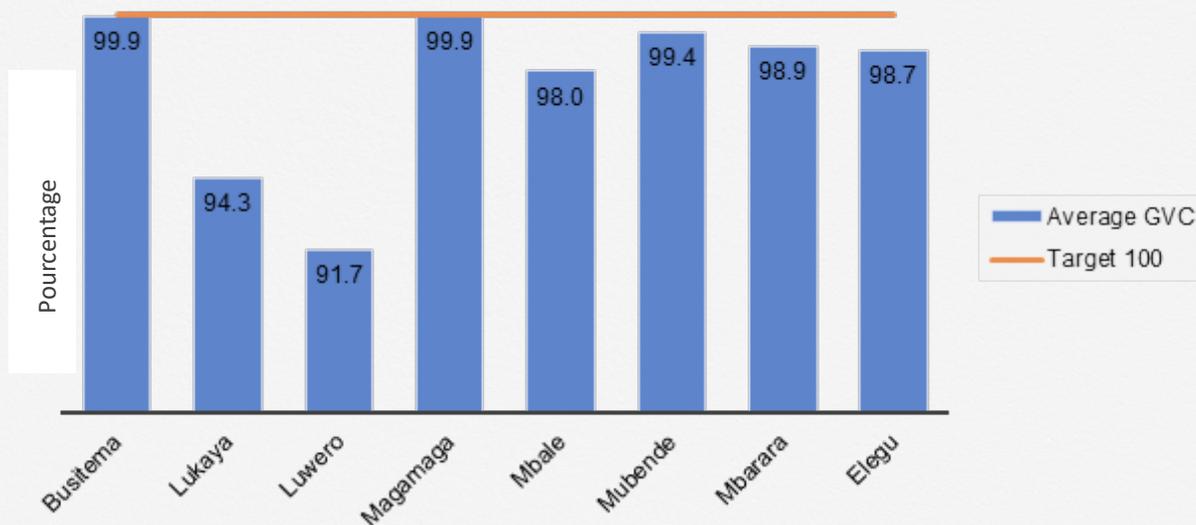


L'Ouganda a fixé sa limite de poids brut des véhicules à 56 tonnes. La mise en application est basée à la fois sur la limite de la charge brute et sur la charge par essieu. La figure 29 illustre le niveau de conformité des ponts bascules ougandais le long du Corridor Nord. Tous les ponts bascules rapportés ont enregistré des performances très faibles en termes de niveaux de conformité, supérieurs à 90%. Toutefois, la con-

formité à la limite de la charge à l'essieu a été faible (variant entre 12 pourcent à 23 pourcent sur tous les ponts bascules), car les ponts bascules n'ont pas mis en œuvre le pesage routier dynamique à grande vitesse. L'objectif de conformité à 100% n'a pas encore été atteint.

Figure 29: Moyenne du taux de conformité au poids brut des véhicules aux ponts-bascules de l'Ouganda

Source: UNRA, Janvier à décembre 2019



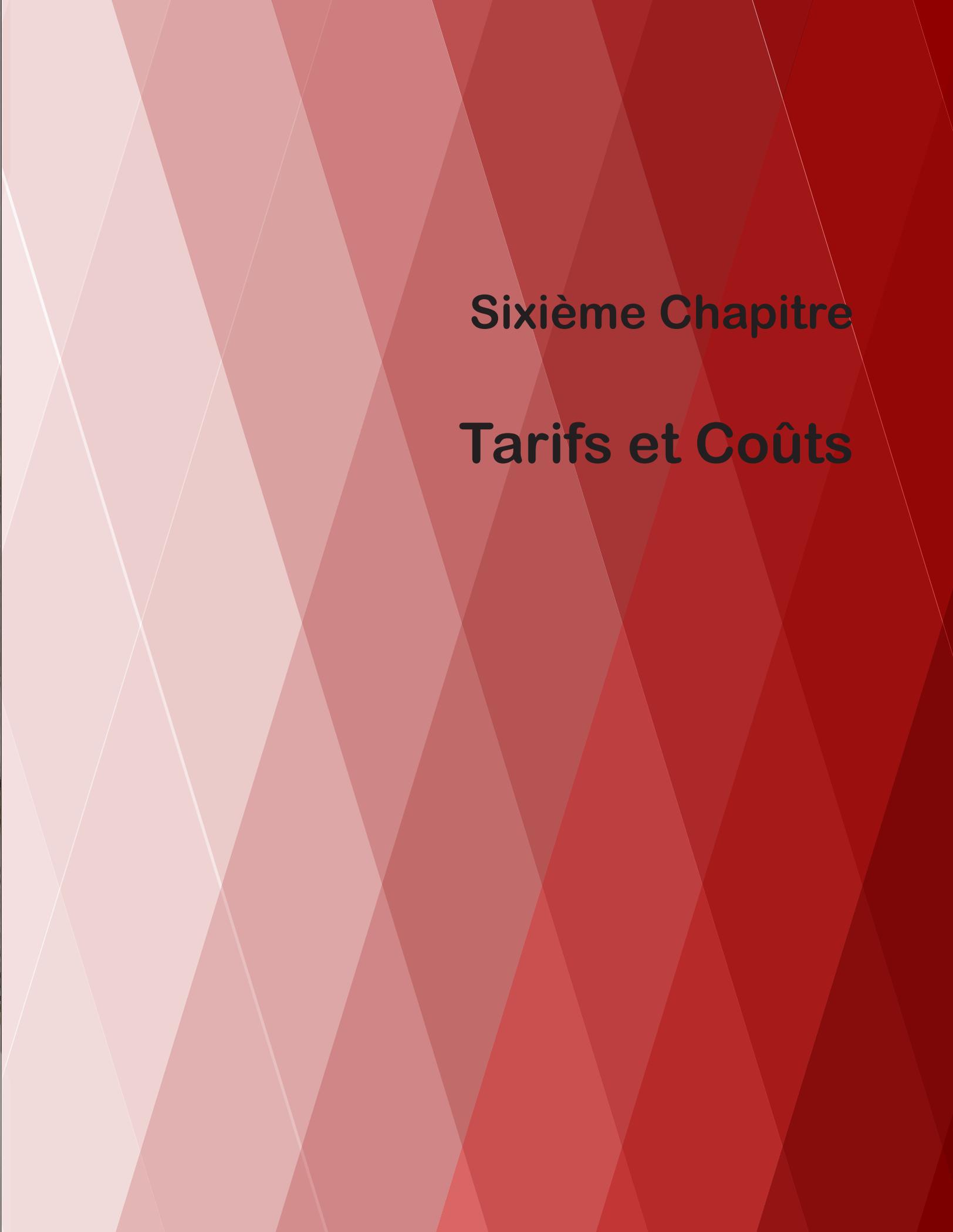


KBJ 410H

Axor

KBJ 410H





Sixième Chapitre
Tarifs et Coûts

6 Tarifs et Coûts

Les coûts de transport sont la somme des dépenses engagées pour transporter un passager ou une unité de cargaison d'une origine à une destination spécifique. Ces coûts sont souvent répercutés sur les consommateurs à travers le coût total de la marchandise. Le coût total du transport peut être déduit des coûts globaux associés à la chaîne logistique. Les coûts logistiques sont classés comme suit : les frais administratifs, les coûts de transport et les frais d'inventaire.

Les redevances portuaires, qui sont les redevances que les utilisateurs du port doivent payer pour les services et les installations du port, et ils font également partie de ces coûts de transport. Plusieurs frais sont engagés pour les services maritimes lorsque son navire fait escale dans un port particulier. Ces frais comprennent les frais de pilote, les frais de remorqueur, le mesureur, les frais de port et de quai, les frais de communication, les frais d'administration, les frais de manutention au terminal, les frais de stockage et de soutage, les frais de commission, les frais d'agence et les frais de traitement des déchets.

L'analyse du coût total de la chaîne d'approvisionnement serait importante, les frais de transport n'en faisant qu'une partie. Ce chapitre analyse les tarifs de transport encourus par les commerçants pour déplacer des marchandises par route depuis leur origine à la destination. La portée est limitée uniquement aux coûts supportés par les camionneurs et non à l'ensemble des coûts logistiques. La discussion sera guidée par les données obtenues auprès de diverses sociétés de camionnage et de transport dans les Etats membres respectifs du Corridor Nord.

6.1 Tarifs de transport par route dans les Etats membres du Corridor Nord

6.1.1 Tarifs de transport par route au Burundi

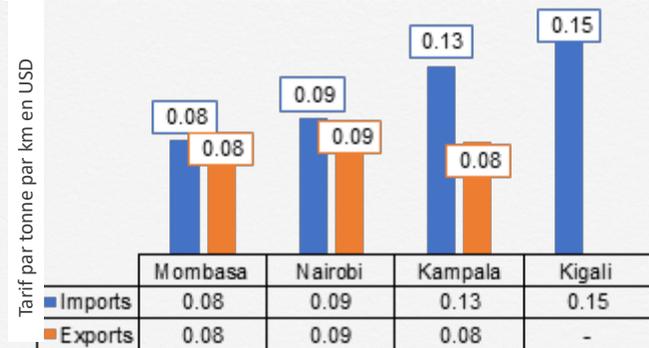
La figure 30 résume les tarifs de transport par kilomètre par tonne vers Bujumbura, en dollars, en décembre 2019. Les tarifs pour les importations en provenance de Kampala et Kigali vers Bujumbura étaient beaucoup plus chers par kilomètre, respectivement à 0,13 dollar et 0,15. Les tarifs de Mombasa et Nairobi via Namanga étaient les plus bas, respectivement à 0,08 dollars et 0,09 dollar par kilomètre par tonne. Il sied de noter que les tarifs de transport diminuent considérablement au fil des ans. Le tarif le plus bas pourrait être attribuable à une distance plus courte et à un bon état des routes; La route Nairobi - Namanga est asphaltée mais il y a moins de barrages routiers. Il ne dispose que d'un pont-bascule mobile et d'un péage routier d'une charge d'environ 30 dollars américains. Certaines des marchandises transportées comprennent; le café, thé, fer, acier, ciment et autres matériaux de construction. La plupart des produits du Kenya proviennent de Nairobi et de Mombasa.

Le nombre de voyages par route effectués au cours de la période considérée (2019) est très minime, en moyenne un

aller-retour par mois, ce qui peut être dû aux longues distances couvertes et aux coûts élevés. Aucun voyage n'a été effectué de Bujumbura à Juba. Le rapport recommande une enquête qualitative pour déterminer les inefficacités et les goulots d'étranglement le long du corridor et recommander des moyens qui pourraient conduire à une augmentation des voyages allers-retours, des rotations de camions et donc à l'augmentation de l'efficacité opérationnelle des transporteurs.

Figure 30: Tarifs de transport routier de/à destination du Burundi par tonne par km, en dollars en Décembre 2019

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

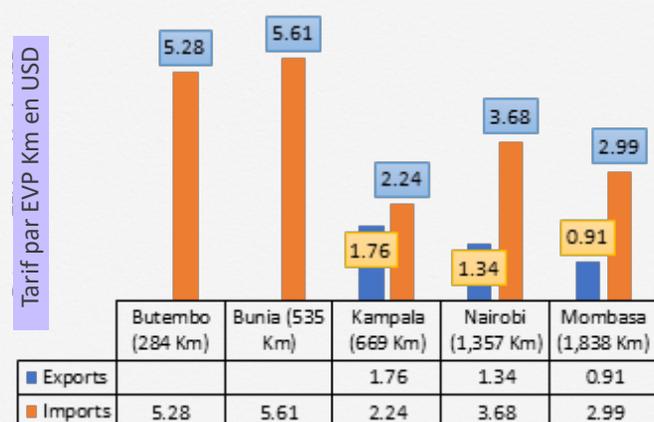


6.1.2 Tarifs de transport par route en RDC

La figure 31 présente les différents coûts encourus par EVP, pour les tarifs de transport routier des importations et exportations en provenance et à destination de Goma vers diverses destinations le long du Corridor Nord. Les données montrent que les tarifs de transport pour les importations et les exportations sont facturés différemment en fonction de la destination du fret. D'après l'analyse, les importations entraînent des coûts de transport élevés, par opposition aux exportations de la région. Les importations en provenance de Bunia et de Butembo entraînent des tarifs de transport plus élevés, respectivement de 5,6 \$ et 5,3 \$ par rapport aux autres destinations malgré la distance plus courte. Les tarifs ont été occasionnés par les mauvaises conditions routières sur ces tronçons. Les tarifs de Goma à Mombasa, Nairobi et

Figure 31: Tarifs de transport par route de/vers Goma par Km en dollars en décembre 2019

Source : FEC, Décembre 2019



Kampala étaient moins chers, respectivement à 1,76 \$, 1,34 \$ et 0,91 \$; peut-être parce que la plupart des conteneurs étaient vides. La comparaison des coûts de transport en RDC suggère que les tarifs dans les autres pays sont moins chers.

Le tableau 25 résume le nombre moyen de voyages aller-retour effectués par les transporteurs de Goma vers d'autres destinations. L'itinéraire Goma-Kigali a enregistré le plus grand nombre de voyages aller-retour avec une moyenne de 6 allers-retours. Au cours de la même période, 4 allers-retours ont été effectués à destination de Butembo, Bunia, Bujumbura et Kampala.

Tableau 25: Nombre moyen de voyages aller-retour effectués par mois selon les destinations

Source: FEC, Décembre 2019

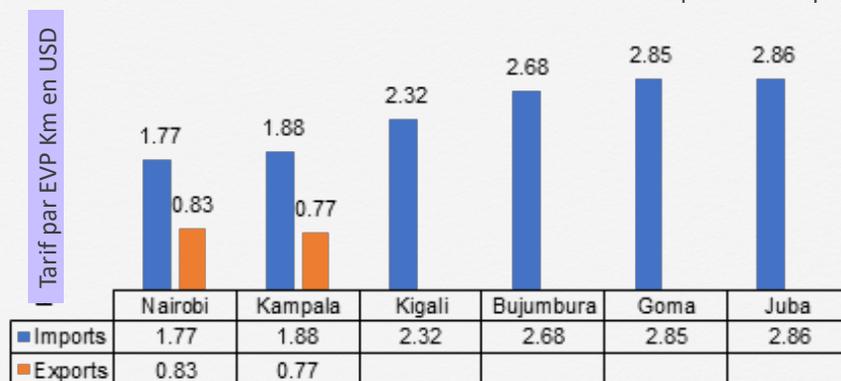
De	A destination de	Nombre de voyages aller - retour
Goma	Kigali	6
Goma	Butembo	4
Goma	Bunia	4
Goma	Bujumbura	4
Goma	Kampala	4
Goma	Juba	2
Goma	Nairobi	2
Goma	Mombasa	2

6.1.3 Tarifs de transport par route au Kenya

La figure 32 fournit le tarif de transport moyen par conteneur par km pour transporter un conteneur en provenance / vers Mombasa vers les principales destinations le long du Corridor Nord. Il n'y a eu aucune exportation en provenance de Kigali, Bujumbura, Goma et Juba. Cependant, les tarifs moyens de transport pour les exportations en provenance de Kampala à Mombasa étaient les moins chers, à 0,77 dollar par kilomètre, en comparaison à l'itinéraire Nairobi-Mombasa qui facturait 0,83 dollar par kilomètre malgré la distance plus courte. L'absence de retour / exportations en provenance de Juba pourrait être attribuée à la distance et à d'autres problèmes, y compris la sécurité.

Figure 32: Tarifs de transport par route de /vers Mombasa par Km en dollars en décembre 2019

Source :Données de KTA, décembre 2019



En outre, l'analyse montre qu'il était coûteux de transporter des marchandises de Mombasa à Bujumbura, Goma et Juba, respectivement à un coût de 2,7 et 2,9 dollars par conteneur par kilomètre. Cela indique que la logistique transfrontalière et d'autres préoccupations, y compris la sécurité, ont un impact sur le coût du transport de marchandises vers différentes destinations. Il est à noter que le coût pour de longues distances reste élevé.

La Charte Communautaire du port de Mombasa et du Corridor Nord prévoit un objectif de distance annuelle devant être atteinte par les camions d'entre 120.000 et 150.000 km par an et par camion comme référence par rapport aux normes internationales. La distance moyenne (km) parcourue par camion à partir de 2019 variait considérablement pour les différents transporteurs, allant de 70.000 km à 80.000 km, ce qui reste inférieur à l'objectif de la Charte.

Le nombre de voyages aller-retour est principalement influencé par la distance vers les destinations respectives. A titre d'exemple, le plus grand nombre de voyages aller-retour a été enregistré de Mombasa à Nairobi en raison de la courte distance parcourue, contrairement à Goma et Bujumbura qui a enregistré le plus faible nombre de 1 voyage par mois tel que présenté dans le tableau 26 ci-dessous.

Tableau 26: Nombre de voyages aller - retour à partir de Mombasa en 2019

Source:Données de KTA, décembre 2019

De	A	Distance en km	Nombre de voyages aller-retour
Mombasa	Nairobi	481	5-6
Mombasa	Kampala	1.170	3
Mombasa	Kigali	1.682	2
Mombasa	Juba	1.662	2
Mombasa	Goma	1.840	1-2
Mombasa	Bujumbura	1.957	1

Depuis le lancement du service de transport des marchandises par chemin de fer à écartement Standard (voyage aller-retour Mombasa-Nairobi) en janvier 2018, un certain nombre de camions ont choisi de proposer une liaison sur le dernier kilomètre alors que des activités importantes passaient de voie routières à la voie ferrée. D'après les données fournies par les transporteurs, le coût moyen du transport de marchandises par route du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi vers les environs de est d'environ 250 à 350 dollars, alors que transporter un conteneur du dépôt intérieur pour conteneur de Nairobi jusqu'à la périphérie de Nairobi coûte environ de 350 à 450 dollars.



Un camion transporte du pétrole au Rwanda

6.1.4 Tarifs de transport par route au Rwanda

Le nombre de flottes autorisées au Rwanda a légèrement augmenté au fil des ans. La figure 33 présente les tarifs pour le transport d'un conteneur de 20 pieds à destination ou en provenance de Kigali, à la fois pour les importations et les exportations. Il ressort de l'analyse que le transport des marchandises importées a entraîné des tarifs de transport plus élevés que pour le fret d'exportation, à l'exception des importations en provenance de Bujumbura. Il est également évident que les coûts de transport par kilomètre étaient moins chers pour les marchandises en provenance de Mombasa et de Nairobi, qui ont respectivement les plus longues distances de 1.682 kilomètres et 1.201 kilomètres. Au contraire, les coûts de transport par kilomètre pour des trajets plus courts comme Bujumbura (275 km) et Goma (156 km) ont entraîné des tarifs élevés de plus de 6 \$ pour les cargaisons d'exportation et d'importation. Les transporteurs ont facturé 3,90 \$ par conteneur par kilomètre pour les impor-

tations et les exportations vers Kampala. Les coûts de transport élevés sont un obstacle au commerce. Il incombe aux décideurs politiques sur les itinéraires qui créent des coûts élevés d'œuvrer pour éliminer les goulots d'étranglement logistiques et infrastructurels qui peuvent exister.

En 2019, la distance moyenne parcourue par camion était d'environ 70.000 kilomètres par an, avec en moyenne 18 voyages aller-retour de Kigali à Mombasa. Le tableau ci-après présente le nombre total de voyages aller-retour au Rwanda en 2019. L'itinéraire Kigali - Kampala a enregistré le plus grand nombre de voyages aller-retour avec une moyenne de 7 voyages aller-retour, suivis de près par Kigali-Goma qui a enregistré 7 voyages aller-retour, 5 pour Bujumbura, 4 pour Nairobi et 2,5 pour Mombasa au cours de la même période. Il est évident qu'en dépit des coûts de transport de marchandises plus élevés évoqués précédemment, Goma reste l'une des principales destinations du fret pour Kigali.

Figure 33: Tarifs de transport par route en provenance /destination de Kigali en dollars en décembre 2019

Source: ACPLRWA, Décembre 2019

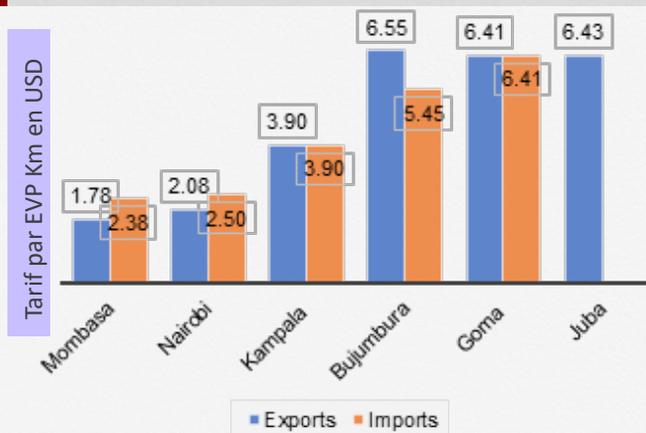


Tableau 27: Nombre de voyages aller – retour à partir de Kigali en 2019

Source : ACPLRWA, Décembre 2019

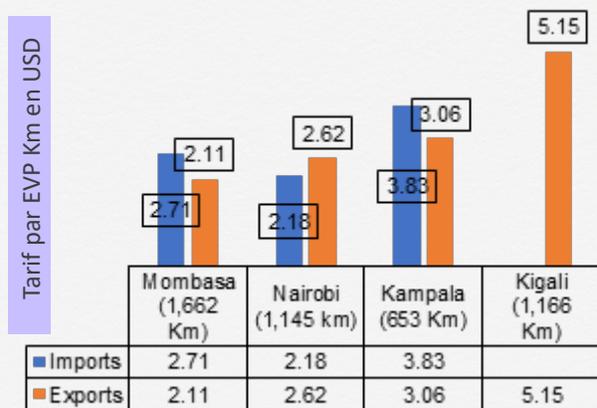
De	A	Nombre de voyages aller-retour
Kigali	Goma	6
Kigali	Kampala	7
Kigali	Bujumbura	5
Kigali	Juba	1
Kigali	Nairobi	4
Kigali	Mombasa	2.5

6.1.5 Tarifs de transport par route au Soudan du Sud

La figure 34 montre les tarifs de transport routier à partir ou à destination Juba et d'autres villes des Etats membres du Corridor Nord, en dollars par kilomètre. Le Soudan du Sud est vaste et possède certaines des plus longues distances parcourues par les transporteurs. Le tarif de transport a varié d'un Etat membre à l'autre, les exportations de Juba à Mombasa attirant un tarif réduit de 2,11 \$ par EVP par kilomètre par rapport à d'autres destinations, sans tenir compte de la longue distance. Les importations de Nairobi à Juba ont coûté 2,18 \$ par EVP par km, tandis qu'à partir de Mombasa, le coût était de 2,71 \$. La route Juba - Kigali a enregistré le coût de transport plus élevé par kilomètre de 5,15 \$ par EVP par kilomètre, ce qui implique que la logistique transfrontalière et d'autres préoccupations, y compris la sécurité, ont un impact sur le coût du transport de marchandises vers différentes destinations.

Figure 34: Tarifs de transport actuels pour le Soudan du Sud, en dollars, en 2019

Source : Groupe d'entreprises du Soudan du Sud, 2018



6.1.6 Tarifs de transport par route en Ouganda

La figure 35 présente le tarif de transport en Ouganda par conteneur par kilomètre pour les exportations / importations de Kampala en dollars en décembre 2019. D'après l'analyse, les routes Butembo et Bunia ont enregistré des tarifs de transport élevés, supérieurs à 5 \$ par EVP par kilomètre pour les exportations. De même, les importations en provenance de Butembo et de Bunia bénéficient de tarifs au kilomètre le plus élevés, respectivement de 3,9\$ et 4,3, \$ malgré la courte distance. A l'inverse, Kampala - Mombasa a connu les tarifs les moins chers sur les exportations suivis de très près par Kampala-Nairobi. Une analyse plus approfondie montre que le coût du transport de marchandises de Mombasa à Kampala était à moins cher que Kigali -Kampala bien que la route soit plus longue. Un certain nombre de défis ont été soulignés, parmi eux citons :

- La police ougandaise ne reconnaît pas le certificat d'assurance du COMESA pour les véhicules immatriculés à l'étranger passant par l'Ouganda ;
- Les embouteillages dans les grandes villes, en particulier à Kampala. On devrait envisager de cesser de délivrer des licences pour les véhicules de transport de passagers à quatorze places.

Le tableau 28 fournit un résumé du nombre moyen de voyages aller-retour par mois effectués par les transporteurs de Kampala vers d'autres destinations. Les données indiquent que les itinéraires les plus actifs étaient Kampala vers Mombasa et Kampala-Nairobi, avec une moyenne de 5 allers-retours par mois par rapport à d'autres destinations. Les autres destinations qui ont effectué en moyenne 4 allers-retours par mois étaient Kampala à Juba et Kigali. D'après les données, la distance annuelle moyenne parcourue par un camion en kilomètres en 2019 était de 130.000 kilomètres.

Figure 35: Tarifs de transport actuels en dollars pour Kampala, en 2019

Source : Association des Transporteurs de l'Ouganda (UNTA), Décembre 2019

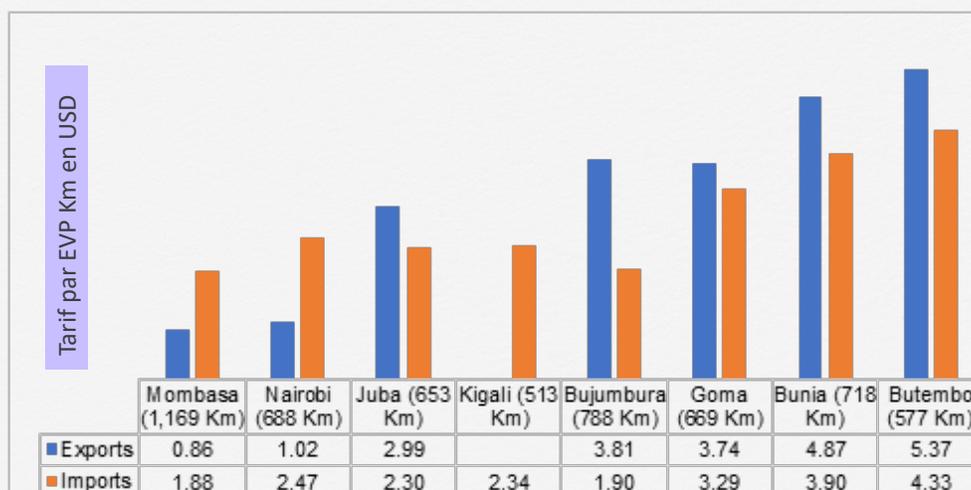


Tableau 28: Nombre de voyages aller – retour effectués selon les destinations en 2019

Source: Association des Transporteurs de l'Ouganda (UNTA), Décembre 2019

De	A	Nombre de voyages aller-retour
Kampala	Mombasa	5
Kampala	Nairobi	5
Kampala	Juba	4
Kampala	Kigali	4
Kampala	Goma	3
Kampala	Bujumbura	3
Kampala	Bunia	2
Kampala	Butembo	2

6.2 Tarif de transport du carburant par oléoduc dans les Etats membres

Au Kenya, les tarifs de transport par oléoduc sont tels que publiés par l'Autorité de Règlementation de l'Énergie et du Pétrole (EPRA) de temps à autre, conformément à l'Article 11 (b) de la loi sur l'énergie de 2019. Les tarifs actuels du carburant ont été publiés en novembre 2019 et sont présentés dans le tableau ci-dessous. Le tarif devrait être moins cher à long terme. La date d'entrée en vigueur des tarifs fixés ci-dessus est le 15 novembre 2019.

Tableau 29: Tarifs applicables au carburant de l'oléoduc(Ksh/m³/km)

Source: Journal officiel du Kenya, du vol. CXXI, No. 152 du 8 Novembre 2019

Exercice financier	Tarifs applicables (Ksh/m ³ /km)
2019 - 2020	4.20
2020 – 2021	3.90
2021 - 2022	3.70

La répartition des tarifs locaux et d'exportation est la suivante :

Tableau 30: Tarifs de transport pour les camions – citernes en KShs en décembre 2019

Source: Journal officiel du Kenya, vol. CXXI, No. 152 du 8 Novembre 2019

	Distance en km	Tarif 2019/2020	Tarif 2020/2021	Tarif 2021/2022
Tarif applicable (Ksh./m ³ /km)		4,20	3,90	3,70
Moi Airport (dollars /m³)		17,46	17,32	16,44
Jomo Kenyatta Airport (dollars /m³)	450	17,46	17,32	16,44
Nairobi Terminal(Ksh./m³)	450	1.768,91	1.755,00	1,65,00
Terminal Nakuru (Ksh./m³)	619			
Local(Ksh./m ³)		2.433,23	2.414,10	2.290,30
Exportation(dollars /m ³)		24,02	23,83	22,61
Terminal Eldoret	796			
Local(Ksh./m ³)		3.129,00	3.104,40	2.945,20
Exportation (dollars /m ³)		30,89	30,65	29,07
Terminal Kisumu	795			
Local(Ksh./m ³)		3.125,07	3.100,50	2.941,50
Exportation (dollars /m ³)		30,89	30,61	29,04

Les données du Kenya montrent que les tarifs pour le clinker et le pétrole sont facturés par tonne selon les destinations. Par exemple, Mombasa – Tororo est facturé à 60 dollars par tonne ; Mombasa – Jinja est entre 62 -65 dollars par tonne et Mombasa - Kampala varie entre 70 - 75 dollars par tonne. Les données du Rwanda montrent également les tarifs de transport facturés par les pétroliers par mètre cube par kilomètre. Le coût du transport par pétrolier en provenance de Mombasa et de Dar-es-salaam s'élevait à 130 dollars le mètre cube. Le coût du transport par pétroliers d'Eldoret et de Kisumu était de 60 dollars le mètre cube, 70 dollars de Nakuru et 90 dollars de Nairobi.





TRITON

www.tritoncontainer.com

Septième Chapitre

**Temps de Transit et
Retards**



« RECTS » permet aux autorités fiscales du Rwanda, de l'Ouganda et du Kenya de suivre et de surveiller conjointement et électroniquement les marchandises (dont les taxes n'ont pas été payées), du chargement à la destination le long du Corridor Nord.

7.1 Introduction

Le principal objectif du Corridor Nord est de faciliter flux non entravé du commerce entre les Etats membres. Ce chapitre examine le temps de transit dans les Etats membres respectifs du Corridor Nord, le passage des frontières, les temps de traversée des ponts bascules, les emplacements des arrêts, ainsi que les causes et les retards aux principaux nœuds du corridor. Les données proviennent des données d'enquête routière à l'aide de l'application ArcGIS Mobile, les systèmes électroniques des autorités fiscales, notamment le Système régional électronique de suivi des cargaisons SYDONIA, le Territoire Douanier Unique (TDU) et le système SIMBA. Le temps de transit est grandement affecté par les arrêts le long du corridor. Certaines des principales raisons d'arrêt comprennent, entre autres : les raisons personnelles aux conducteurs, les contrôles de police, les arrêts aux ponts bascules, les contrôles des sociétés, l'état des routes et les contrôles douaniers.

Le temps de transit est mesuré par le temps moyen que prennent les camions de transport de transit pour se déplacer du point de départ à la destination. Il existe différentes sources de données pour cet indicateur, notamment les systèmes SYDONIA, SIMBA, le Système régional de suivi des cargaisons et le régime de TDU. Le temps de transit est un indicateur clé de l'efficacité du corridor et a une incidence directe sur les coûts des marchandises.

7.2 Temps de transit sous le régime de Territoire Douanier Unique (TDU)

Le Système Régional Electronique de Suivi des Cargaisons qui connecte le Kenya, le Rwanda et l'Ouganda a été mis en place en mars 2018 dans le but de réduire le coût du transport de marchandises le long du Corridor Nord. Le Système Régional Electronique de Suivi des Cargaisons permet aux autorités

des recettes rwandaises, ougandaises et kényanes de suivre et de surveiller conjointement et électroniquement les marchandises (dont les taxes n'ont pas été payées) le long du Corridor Nord, dès leur chargement (départ) jusqu'à la destination au Kenya, au Rwanda et en Ouganda. La RDC et le Soudan du Sud n'ont pas encore embrassé le Système Régional de Suivi Electronique des Cargaisons. Actuellement, KRA possède environ 3.000 balises qui représentent 15% des cargaisons en transit le long du corridor. Toutes les cargaisons ne sont pas suivies électroniquement. L'analyse de cet indicateur va se limiter au marchandises suivies avec les balises électroniques.

7.2.1 Temps de transit au Kenya sous le système électronique de suivi des cargaisons

Utilisant les données du système électronique de suivi des cargaisons, cet indicateur est mesuré comme le temps écoulé entre le moment où le camion sort par les portes du port et le moment où le camion dépose les documents de dédouanement au poste frontière de Malaba ou de Busia. Les frontières de Malaba et Busia sont les principales frontières de sortie du Kenya.

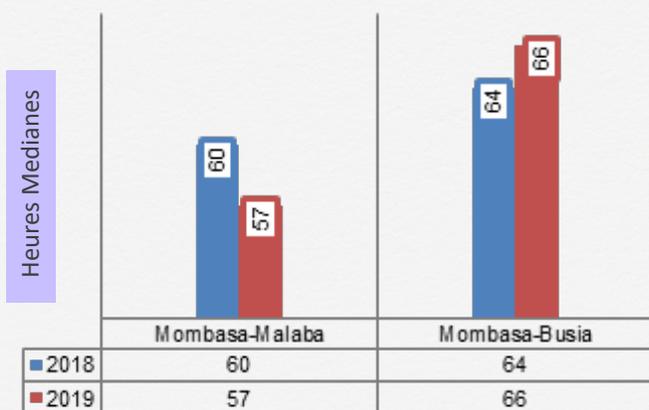
Sur base de la Charte communautaire du port de Mombasa et du Corridor Nord, l'objectif fixé pour le temps de transit de Mombasa à Malaba est de 60 heures, à être atteint d'ici décembre 2020; 40 heures d'ici décembre 2022 et de 36 heures d'ici décembre 2024. En revanche, l'objectif de la Charte pour le temps de transit de Mombasa à Busia est de 65 heures d'ici décembre 2020; 45 heures en décembre 2022 et 36 heures en décembre 2024. La Charte a établi une référence de 84 heures sur les deux routes en décembre 2018.

La distance entre Mombasa et Malaba est de 933 km. La figure 36 présente une analyse comparative du temps de transit à partir du port de Mombasa, entre 2018 et 2019. En 2018, un échantillon de 1.059 camions a été utilisé alors que

235 camions ont été analysés en 2019 sur le Route Mombasa-Malaba. Comme mentionné ci-dessus, le nombre de balises électroniques est très réduit. Le temps de transit de Mombasa à Malaba s’est légèrement amélioré, passant de 60 heures médianes en 2018 à 57 heures médianes en 2019. La performance positive est conforme à l’objectif de 60 heures fixé par la Charte et a été apportée par l’amélioration / l’expansion des infrastructures routières, la mise en œuvre des ponts bascules de pesage routier dynamique à grande vitesse (HSWIM), des postes frontières à arrêt unique, entre autres. Ce temps indique clairement l’efficacité accrue.

L’itinéraire Mombasa-Busia a une distance d’environ 947 km. Busia offre une voie alternative d’entrée et de sortie pour les marchandises vers l’Ouganda et d’autres Etats membres du

Figure 36: Temps de transit de Mombasa aux frontières de Malaba et de Busia
 Source: Données du système électronique de suivi des cargaisons de KRA, 2018 et 2019



Corridor Nord. Le trafic sur cette section représente un quart du trafic total à la frontière de Malaba. Les résultats montrent une performance constante du temps de transit de Mombasa à Busia qui était de 66 heures médianes en 2019, contre l’objectif de 65 heures prévu par la Charte. Mombasa -Malaba reste la route la plus rapide avec une vitesse moyenne de 16 km par heure alors que la route Mombasa-Busia avait une vitesse moyenne de 14 km par heure en 2019.

7.2.2 Temps de transit en Ouganda sous système électronique régional de suivi des cargaisons

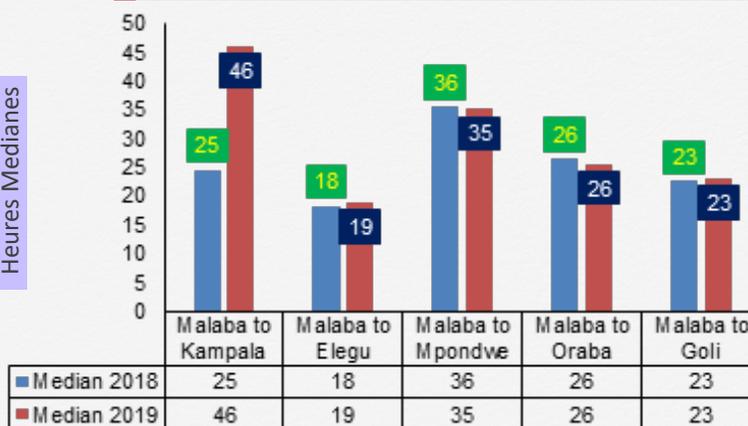
Le temps de transit en Ouganda est le temps nécessaire pour transporter la cargaison à partir des deux points d’entrée de Malaba et Busia jusqu’aux différentes destinations en Ouganda.

La figure 37 ci-dessous montre les temps de transit comparatifs en Ouganda à l’aide du système électronique de suivi des cargaisons pour les marchandises en provenance de la frontière de Malaba. Le temps de transit avarié sur différents itinéraires en fonction d’un certain nombre de facteurs tels que la distance, l’état de la route et les barrières non tarifaires. La liaison Malaba-Elegu a enregistré le trafic le plus élevé en janvier-décembre 2018 et 2019, avec les comptes respectivement de 1789 et 746. Les routes de Malaba à Mpondwe et Oraba ont enregistré un trafic respectivement de 372 et 325 camions en 2019. De plus, l’analyse montre que le temps de transit sur la période de deux ans était stable, sauf la route Malaba- Kampala qui a enregistré un temps de transit presque double, passant de 25 heures médianes en 2018 à 46 heures médianes en 2019, ce qui suggère que les facteurs limitant les mouvements des cargaisons sur la route étaient abondants.

La vitesse moyenne par heure sur la route Malaba-Kampala s’est détériorée, passant de 10 km par heure en 2018 à 5 km par heure en 2019, ce qui a été occasionné par la congestion due aux conditions météorologiques, le nombre élevé de points noirs sur la route et le temps plus long pris pour autoriser et désactiver les balises électroniques pour les camions destinés aux dépôts intérieurs pour conteneurs

Figure 37: Temps de transit à partir de la frontière de Malaba vers différentes destinations, en heures

Source: Données du système électronique régional de suivi des cargaisons de URA, 2018 et 2019



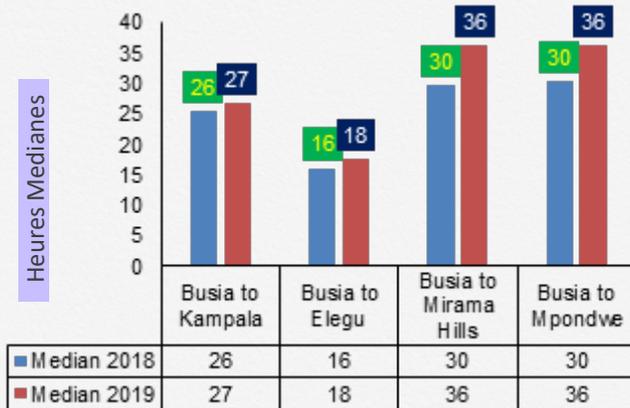
à Kampala. Malaba- Oraba était l’itinéraire le plus rapide avec une vitesse de 26 km par heure, ainsi que les itinéraires Malaba-Elegu et Malaba- Goli qui ont enregistré une vitesse moyenne de 24 km par heure chacun en 2019. La route Mal-

aba-Mpondwe a enregistré une vitesse de 19 km/h en 2019. La Figure 38ci-dessous illustre les temps de transit comparatifs en Ouganda, à partir de la frontière de Busia jusqu'à Kampala, Elegu, Mirama Hills et Mpondwe. Les données montrent que le temps de transit moyen s'est légèrement dégradé sur tous les itinéraires au cours de la période considérée. On peut également noter que Busia - Kampala est la route la plus lente avec une vitesse moyenne de 7 km par heure malgré la distance plus courte par rapport à la route Busia - Elegu qui a fait une vitesse moyenne de 30 km par heure au cours de la période considérée. Parfois, il faut plus

RDC et le Rwanda en 2019 (janvier-décembre). Le trafic sur la route Kampala -Elegu était le plus élevé avec 7.301 camions, suivi par la route de Kampala -Oraba avec 1.744 camions. De Kampala à Mpondwe, le trafic était de 1.615 camions ; Kampala-Ntoroko avait 1.324 camions; Kampala - Padea avec 1.315 camions et Kampala - Golia enregistré 1225 camions. Toutes les destinations au départ de Kampala ont vu une augmentation marginale des temps de transit moyens en 2019 par rapport à 2018. Cependant, il sied de noter qu'il faut moins de temps pour aller de Kampala à Oraba (vitesse de 21 km par heure) et Bunagana (18 km par heure) qui sont les plus longues routes que de Kampala à Ntoroko et Mpondwe, la route la plus lente avec une vitesse moyenne respectivement de 9 km par heure et 10 km par heure. Il a été noté qu'il y avait beaucoup de trafic sur la route de Ntoroko et la route de Fort portail - Ntoroko traverse une zone montagneuse à qui on attribuerait un long temps de transit, en particulier pendant la saison des pluies. Certaines sections de la route de Mpondwe étaient en cours de construction en 2019.

Figure 38: Temps de transit à partir de la frontière de Busia vers différentes destinations, en heures

Source : Données du système électronique régional de suivi des cargaisons de URA, 2018 et 2019



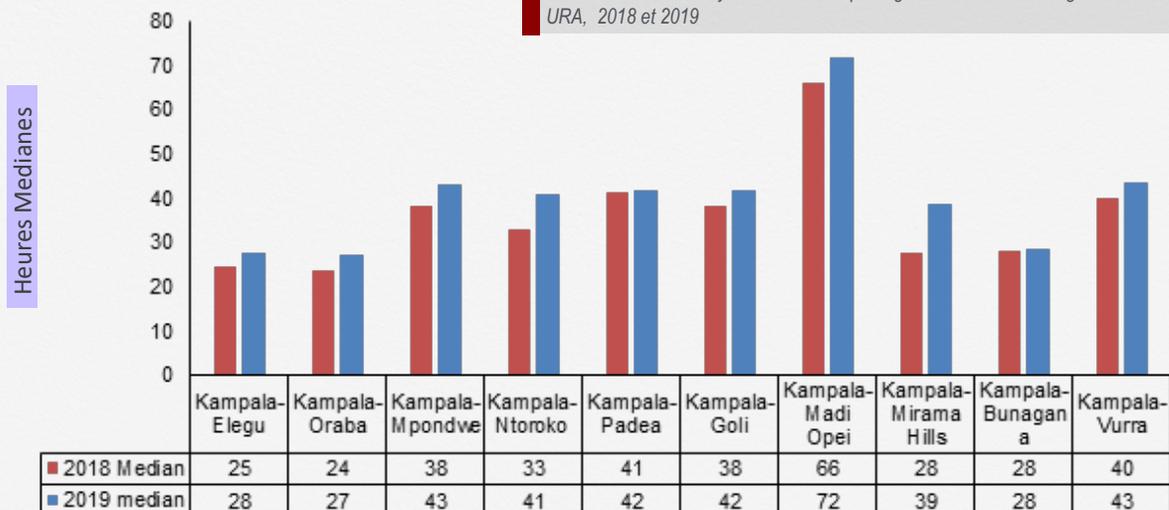
de temps pour désactiver les balises lorsqu'un camion est déjà arrivé et cela peut contribuer à une augmentation du temps de transit. De plus, alors que la frontière de Busia est opérationnelle 24 heures sur 24 heures et 7 jours sur 7 jours, les dépôts intérieurs pour conteneurs à Kampala, où une partie de la cargaison est déposée en attendant le dédouanement, ne fonctionnent pas 24heures sur 24 heures et 7 jours sur 7 jours.



La figure 39 indique le temps de transit des exportations de Kampala vers diverses frontières avec le Soudan du Sud, la

Figure 39: Temps de transit à partir de Kampala vers différentes destinations, en heures

Source : Données du système électronique régional de suivi des cargaisons de URA, 2018 et 2019



7.2.3 Temps de transit au Rwanda sous système électronique régional de suivi des cargaisons

L'indicateur mesure le temps à partir duquel un camion est autorisé (par voie électronique dans le système de l'Administration des recettes du Rwanda) à commencer le trajet de transit jusqu'au temps de l'annulation de la caution à la frontière de sortie.

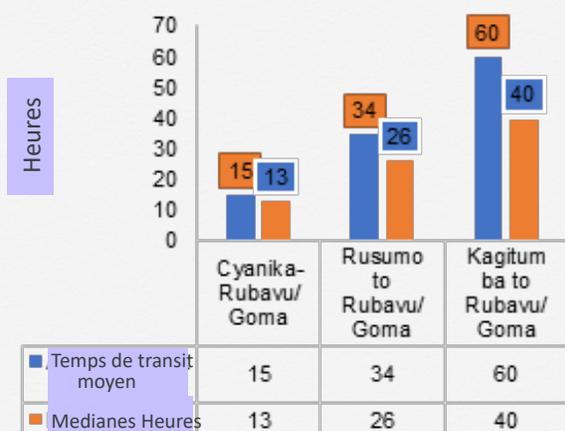
Le Rwanda a trois frontières d'entrée, à savoir: Kagitumba /MiramaHills, Gatuna/Katuna et Cyanika/Cyanika. Les frontières de sortie du Rwanda comprennent :Rubavu/Goma;Akanyaru-Haut/KanyaruHaut;Mururu/Rusizi et Nemba/Gasenyi.

Depuis mars 2019, les données montrent qu'aucun trafic n'a été enregistré à la frontière de Gatuna, en raison de la fermeture temporaire de la frontière de Gatuna pour sa construction. Les travaux de construction du PFAU devaient être achevés entre juillet / août 2019, d'où le détournement du trafic passant par la frontière de Gatuna vers les frontières de Kagitumba et Cyanika. Il est également à noter que le nombre de scellés sur certaines routes de transit était faible, certains ayant très peu d'enregistrements. Par conséquent, les itinéraires n'ont pas été analysés car les chiffres moyens n'étaient pas suffisants pour une analyse concluante.

La figure qui suit présente le temps de transit au Rwanda jusqu'à la frontière de sortie de Rubavu / Goma en 2019 à l'aide du système de suivi électronique régional du fret. Un total de 318, 416 et 20 camions ont été échantillonnés pour le transport des marchandises en temps réel à partir des frontières respectivement de Cyanika, Rusumo et Kagitumba jusqu'à Rubavu. L'analyse a montré que le temps de transit moyen depuis Cyanika jusqu'à Rubavu était de 15 heures, avec une médiane de 13 heures. Le temps de transit moyen de Rusumo à Rubavu était de 34 heures, enregistrant une médiane de 26 heures. Le temps de transit à partir de Kagitumba jusqu'à Rubavu était de 60 heures, enregistrant une médiane de 40 heures. La route Rusumo- Rubavu était la

Figure 40: Temps de transit de Cyanika/Rusumo et Kagitumba à la frontière de Rubavu

Source : Données RECTS d'URA, Jan - Déc 2019

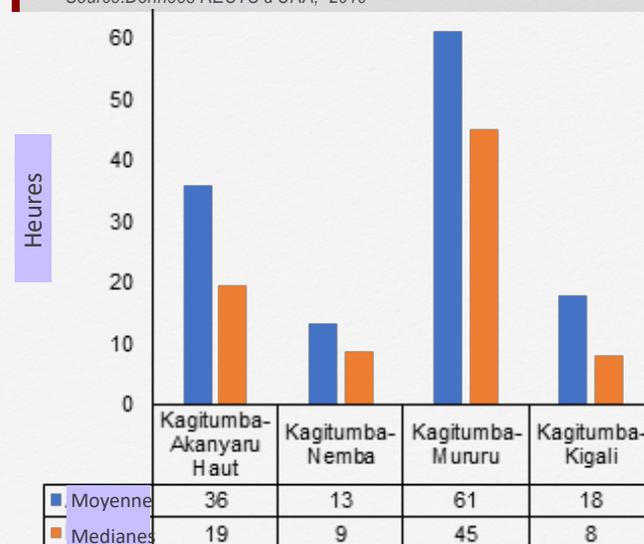


plus rapide, avec une vitesse moyenne de 9 km par heure, alors que Cyanika-Rubavu et Kagitumba-Rubavu ont enregistré une vitesse moyenne respectivement de 4 et 5 km par heure. La vitesse lente au Rwanda est attribuée au terrain sinueux de la route et le temps pris après l'arrivée du camion à la frontière avant que le R-ECTS ne soit désarmé.

Le temps de transit à partir la frontière de Kagitumba vers diverses destinations est présenté dans la figure 41 ci-dessous. Un échantillon de 111 camions allant de Kagitumba à Akanyaru Haut a été pris en considération pour l'analyse. Cet itinéraire couvre une distance de 369 kilomètres, le temps de transit moyen enregistré était de 36 heures avec une médiane de 19 heures. Au total, 261, 228 et 225 camions ont été échantillonnés respectivement de Kagitumba jusqu'à Nemba

Figure 41: Temps de transit de la frontière de Kagitumba jusqu'à différentes destinations

Source:Données RECTS d'URA, 2019

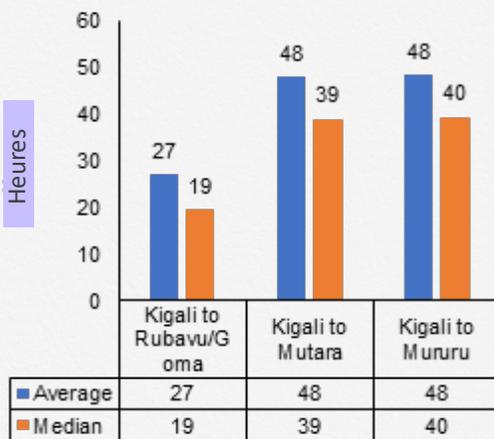


(281 km), Mururu (440 km) et Kigali (212 km). La route de Kagitumba- Nemba était la plus rapide avec une vitesse moyenne de 21 km / heure alors que l'itinéraire le plus lent était de Kagitumba-Mururu qui a enregistré une vitesse moyenne de 7 km par heure.

La figure 42 ci-dessous présente le temps de transit pour les exportations du Rwanda, de Kigali vers diverses frontières avec la RDC. La principale destination des exportations rwandaises est la RDC qui représente environ plus de 50% des échanges commerciaux du Rwanda avec les Etats membres du Corridor Nord. Le trafic de transit échantillonné sous RECTS, de Kigali à Rubavu, en 2019, était de 684 camions, de Kigali à Mutara il était de 150 camions et de Kigali à Mururu l'échantillon était de 124 camions pour l'année sous revue. Le temps de transit moyen de Kigali à Rubavu était de 27 heures, enregistrant une médiane de 19 heures avec une vitesse moyenne de 6 km par heure. Le temps de transit moyen de Kigali à Mutara et Mururu était de 48 heures, enregistrant une médiane de 40 heures. La vitesse moyenne par kilomètre et par heure était de 5 au cours de la même période.

Figure 42: Temps de transit des exportations du Rwanda de Kigali jusqu'à Rubavu, Mutara et Mururu

Source: Données RECTS d'URA, 2019



7.3 Temps de transit sous le système SYDONIA

7.3.1 Temps de transit au Burundi

Le temps de transit au Burundi a été mesuré à partir de Kanyaru Haut et Gasenyi jusqu'aux principaux nœuds et postes frontaliers douaniers du port de Bujumbura et Kayanza.

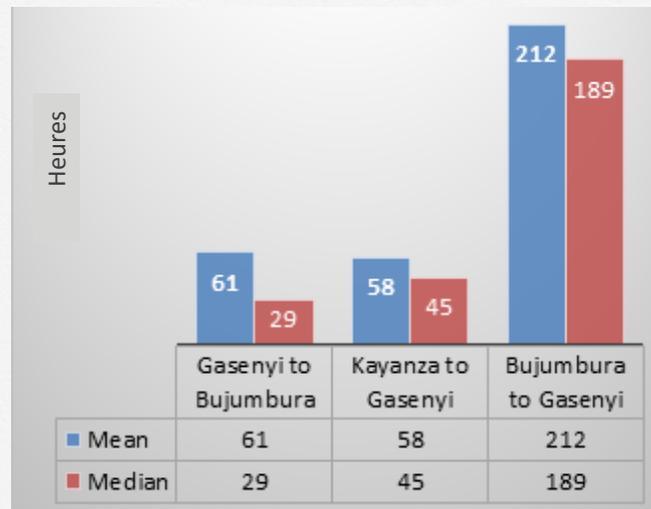
La route principale du Corridor Nord va de Kanyaru –Haut / Akanyaru haut jusqu'à Bujumbura en passant par Kayanza et se connecte avec la RDC par le poste frontière de Gatumba / Kamvira. De plus, l'itinéraire à travers Gasenyi se connecte avec l'itinéraire principal à Kayanza.

La figure 43 montre le temps de transit moyen de Gasenyi-Bujumbura à la fois entrants et sortants et le temps de transit de Kayanza à Gasenyi en 2019. Un total de 1.872 camions ont été échantillonnés pour l'analyse du nombre de camions de Kayanza à Gasenyi, 376 camions de Bujumbura à Gasenyi et 103 camions pour Gasenyi à Bujumbura.

Le temps de transit moyen de Gasenyi à Bujumbura (pour les importations) a été enregistré à 61 heures avec une médiane de 29 heures en 2019. En revanche, le temps de transit moyen de Bujumbura à Gasenyi (itinéraire d'exportation) était significativement élevé, avec une moyenne de 212 heures avec une médiane de 189 heures au cours de la même période sous revue, ce qui suggère que des obstacles au mouvement du fret existent toujours le long de la route, ce qui indique les inefficacités actuelles. Cependant, les longs retards de transit sur les itinéraires étaient attribuables au terrain escarpé et à l'état des routes.

Figure 43: Temps de transit au Burundi sous TDU

Source: Données de SYDONIA d'OBR, Jan-Déc 2019

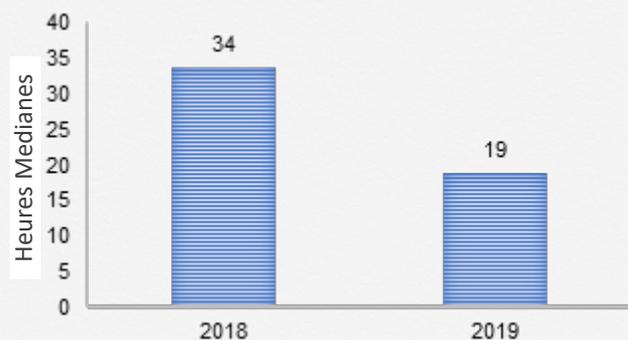


7.3.2 Temps de transit au Rwanda sous ASYCUDA

La distance de Cyanika à Rubavu est d'environ 90 km. Au total, 2349 et 1820 camions ont été analysés respectivement en 2018 et 2019. Le temps de transit moyen sur l'itinéraire s'est considérablement amélioré, passant de 34 heures en 2018 à 19 heures en 2019, comme le montre la figure ci-dessous.

Figure 44: Temps de transit de Cyanika à Rubavu, en heures

Source: Données de SYDONIA de RRA, Jan - Déc 2019



Le tableau 31 présente le temps de transit à partir de la frontière de Kagitumba vers diverses destinations au Rwanda. On peut noter que le temps pris varie en fonction de la distance. Cependant, Kagitumba - Kigali est la route la plus lente avec une moyenne de 5 km par heure par rapport à Kagitumba, à Rusizi et Kagitumba à Kigali et Kampala à Nemba, avec une moyenne de 12 km par heure au cours de la période considérée.

Généralement, le temps de transit mesuré à l'aide de RECTS est différent du temps de transit mesuré à l'aide des données de SYDONIA. Le premier, montre des temps de transit plus courts car le second implique beaucoup d'interférences humaines dans la reconnaissance de l'arrivée des camions aux différentes destinations.

Tableau 31: Temps de transit au Rwanda à partir de Kagitumba

Source: Données de SYDONIA de RRA, Jan - Déc 2019

itinéraire	Distance	Nombre de camions	Moyenne du temps de transit	Heures-médianes	Vitesse moyenne
km/hr	440	4,768	75	54	
Kagitumba à Mururu	440	4.768	75	54	6
Kagitumba à Nemba	281	1.947	24	18	12
Kagitumba à Akanyaru Haut	369	1.312	42	23	9
Kagitumba à Cyangungu	426	1.146	37	34	12
Kagitumba à Bugarama	466	607	66	47	7
Kagitumba à Rubavu	368	384	48	42	8
Kagitumba à Kigali	212	136	44	25	5

7.4 Enquête routière pour évaluer les causes des retards le long du Corridor Nord

Le Secrétariat du Corridor Nord mène des enquêtes sur le transport routier afin de recueillir auprès des transporteurs et des chauffeurs routiers des informations sur les retards et les causes et des retards sur l'itinéraire de transit. Le rapport utilise des enquêtes sur téléphones par lesquels des questionnaires ont été intégrés à l'application « Android 123 Surveys » disponible sur Google Play Store. De cette manière, les chauffeurs peuvent remplir les informations à partir du moment où ils commencent leur voyage, à n'importe quel point d'arrêt et au moment où ils atteignent leur destination. Les arrêts le long du corridor sont un facteur majeur d'inefficacité sur le corridor. Les arrêts et autres retards entraînent des coûts administratifs et d'exploitation élevés pour le transport de marchandises le long du corridor et constituent un obstacle au commerce dans la région.

7.4.1 Echantillon

Le tableau 32 ci-dessous présente la répartition des camions qui ont été échantillonnés lors de l'enquête routière selon le pays de destination, pour l'année 2019. L'analyse montre que les marchandises destinées à l'Ouganda et au Kenya représentaient la plus grande part de la part, soit 45% pour chacun des deux pays. Les marchandises destinées au Rwanda étaient de 5%, le Soudan du Sud et la RDC occupant chacun 1%.

Tableau 32: Echantillonnage et répartition

Source: Enquête sur le transport routier, 2019

Destination	Fréquence	Proportion
Ouganda	543	45%
Kenya	540	45%
Rwanda	58	5%
Juba	15	1%
RDC	12	1%
Bujumbura	3	0,3%
Autres	28	2%
Total	1.199	100%

7.4.2 Les raisons d'arrêts des marchandises le long du Corridor Nord

La fréquence des arrêts des conducteurs le long du corridor est due à divers facteurs. La figure 45 présente les raisons qui entraînent des arrêts le long du corridor avec le pourcentage de leur occurrence respectif. Les procédures de repos / repas, et les ponts-basculés représentent les pourcentages les plus élevés, respectivement de 26% et 13% de tous les arrêts. Les contrôles de police / autres contrôles de sécurité représentaient 9%. Les arrêts inutiles se traduisent par des temps de transit plus élevés, un coût plus élevé des affaires ainsi que par l'inefficacité. Le Secrétariat du Corridor Nord, en collaboration avec les Etats membres, travaille à la mise en œuvre des stations d'arrêt et de repos ayant une variété d'équipements et de centres de bien-être pour les conducteurs le long du Corridor. Cela réduira à la fin les retards causés par des arrêts inutiles. Les chauffeurs pourront avoir accès à une variété de commodités à un seul arrêt; à la station d'arrêt et de repos au lieu de faire plusieurs arrêts le long du corridor pour les commodités.

Figure 45: Prévalence des raisons des arrêts

Source: Enquête sur le transport routier, 2019

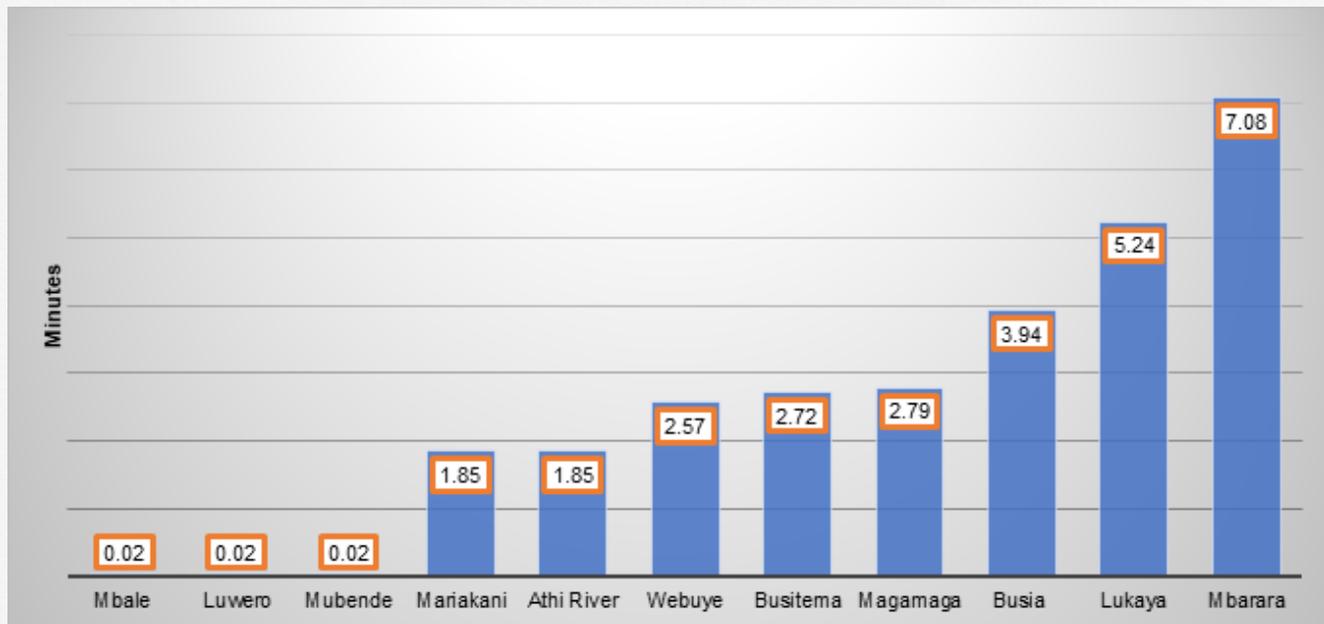


7.4.3 Temps de traversée aux ponts bascules le long du Corridor Nord

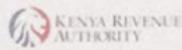
Les temps de traversée des ponts bascules sont un déterminant majeur du temps pris pour transporter des marchandises le long du corridor. La figure 45 montre la moyenne du temps de traversée des ponts bascules le long du Corridor Nord, en minutes, pour l'année 2019. D'après les résultats, les ponts bascules de Mbarara, Lukaya et Busia ont eu les temps de traversée moyens les plus élevés, respectivement de 7 minutes, 5 minutes et 4 minutes.

Figure 46: Temps de traversée des ponts-bascules

Source: Enquête sur le transport routier, 2019



WELCOME TO BUSIA ONE STOP BORDER POST-KENYA



Foreign Affairs and
International Trade Canada

Affaires étrangères et
Commerce International Canada





Huitième Chapitre

Commerce Intrarégional



Le commerce informel au bord du Lac Victoria

8.1 Introduction

Les pays de l'Afrique ont adhéré à divers accords commerciaux régionaux, dont l'accord de Libre Echange Continental Africain, dont les objectifs économiques sont de réduire les barrières commerciales et d'encourager la croissance économique. L'un des principaux moyens de parvenir à une croissance économique plus élevée et à l'intégration régionale est le commerce intra-régional. Une analyse des flux commerciaux entre les Etats membres du Corridor Nord est fournie dans ce chapitre. Des statistiques agrégées sont présentées pour chaque Etat membre pour l'année 2019. Une analyse comparative est également effectuée par rapport à l'année précédente de 2018. Les données ont été obtenues à partir des données commerciales des pays.

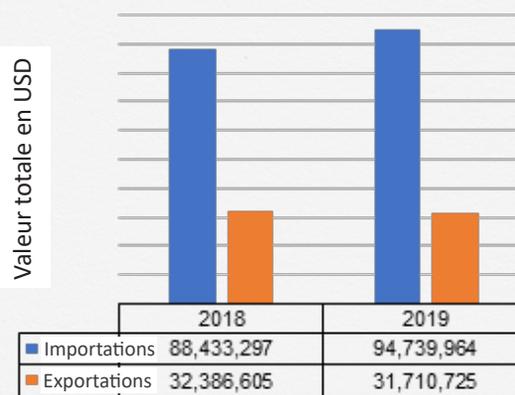
8.2 Commerce formel entre le Burundi et les autres Etats membres du Corridor Nord

Les données de janvier à décembre présentées dans la figure 47 ci-dessous montrent que le Burundi avait un commerce global avec les États membres du Corridor Nord d'une valeur approximative de 120,8 millions US\$ en 2018, qui a augmenté de 4,7% pour atteindre 126,5 million US\$ pour le commerce avec tous les Etats membres du Corridor Nord, à l'exception du Soudan du Sud. La part des importations représentait plus de 70% tandis que la part des exportations était d'environ 30%.

Le tableau 33 présente la valeur (en dollars) des importations au Burundi en provenance des Etats membres du Corridor Nord, à l'exception du Soudan du Sud. La valeur totale des importations pour la période de janvier à décembre 2019 a été évaluée à 94,7 millions ddollars, soit une croissance de

Figure 47: Part du commerce du Burundi avec les Etats membres du corridor nord, en US\$ (Janv à Déc 2018 et 2019)

Source: Bureau des Statistiques du Burundi (ISTEEBU), Janv. 2018 – Sept 2019



7,1% par rapport à 2018 qui a enregistré une valeur globale de 88,4 millions de dollars au cours de la même période. Le Kenya était le premier client du Burundi, suivi par l'Ouganda. Les importations du Kenya vers le Burundi ont connu une augmentation annuelle de 20% en 2019 (pour la période de janvier-décembre). De même, les importations rwandaises au Burundi ont augmenté de 73%, passant de 4,5 millions de dollars en 2018 à 7,9 millions de dollars en 2019. Les importations du Burundi en provenance de l'Ouganda et de la RDC pour la période de janvier à décembre 2019 ont diminué de manière significative, respectivement de 9% et 29%.

La majorité des importations burundaises proviennent d'Asie, principalement d'Arabie saoudite, de Chine, des Émirats arabes unis et d'Inde. Le bloc des pays de l'EAC, en particulier la Tanzanie, le Kenya et l'Ouganda étant parmi les dix premiers clients. Les autres étaient constitués par le marché de l'Union Européenne.

Tableau 33: Part des importations mensuelles du Burundi 2018 et 2019, en dollars

Source: Bureau des Statistiques du Burundi (ISTEEBU), Janv. à Déc 2018 et 2019

Importations	RDC		Kenya		Rwanda		Ouganda		TOTAL	
	Valeur	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Jan	99,104	200,367	2,206,662	3,484,217	387,340	455,803	2,888,481	3,754,480	5,581,587	7,894,868
Fév	33,605	129,670	2,848,969	3,915,558	353,946	343,311	2,613,739	2,099,193	5,850,259	6,487,731
Mar	176,348	255,168	2,818,950	3,716,583	648,080	388,506	3,195,288	6,309,802	6,838,666	10,670,059
Avr	138,679	469,213	3,248,540	3,579,357	241,912	794,956	3,067,864	2,238,489	6,696,995	7,082,015
Mai	352,089	581,538	3,356,213	3,460,371	464,872	442,636	3,064,643	2,086,982	7,237,817	6,571,526
Juin	696,047	278,225	2,870,416	4,885,255	306,963	670,139	3,284,593	2,651,712	7,158,019	8,485,332
Juil	892,318	92,461	4,725,571	2,875,359	257,941	532,982	3,065,411	2,998,053	8,941,241	6,498,855
Aug	543,023	281,729	3,821,349	5,026,828	417,544	1,451,744	4,772,837	2,807,451	9,554,753	9,567,753
Sept	421,391	173,557	3,422,624	5,177,700	398,384	725,021	4,134,666	2,918,656	8,377,065	8,994,933
Oct	199,262	81,821	3,435,266	3,399,053	411,014	997,942	4,275,145	4,017,547	8,320,687	8,496,364
Nov	202,907	97,837	3,242,986	4,266,322	196,832	635,259	2,771,790	3,019,885	6,414,515	8,019,304
Déc	165,732	151,896	3,227,039	3,207,822	460,521	417,505	3,608,401	2,194,001	7,461,693	5,971,224
Total	3,920,505	2,793,482	39,224,585	46,994,426	4,545,349	7,855,804	40,742,858	37,096,252	88,433,297	94,739,964

Le tableau 34 présente un résumé des exportations entre le Burundi et tous les Etats membres du Corridor Nord sur base annuelle, à l'exception du Soudan du Sud. L'analyse de janvier à décembre 2019 montre que le volume total des échanges dans le cadre des exportations a diminué de 2,1%, passant de 32,4 millions dollars en 2018 à 31,7 millions dollars en 2019. Cela a été occasionnée par une réduction des exportations vers le Kenya et le Rwanda, respectivement de 31 pour cent et 51 pour cent pendant la même période sous revue. Les exportations vers la RDC ont représenté 64 pour cent du

commerce d'exportation total du Burundi. Les exportations du Burundi vers l'Ouganda représentaient 20% de ses exportations totales. Les exportations vers le Kenya et le Rwanda en provenance du Burundi représentaient chacune 8 pour cent du total des exportations en 2019.

Les Émirats arabes unis ont occupé une part importante du marché des exportations burundaises pour une valeur totale de 70 millions dollars, suivis par la RDC pour 20 millions dollars en 2019. Les dix autres principales destinations du marché pour les exportations du Burundi: Pakistan, Belgique, Suisse, Allemagne, Egypte, Singapour, Chine et Rwanda.

Tableau 34: Part des exportations mensuelles du Burundi 2018 et 2019, en dollars

Source: Bureau des Statistiques du Burundi (ISTEEBU), Janv. 2018 – Sept 2019

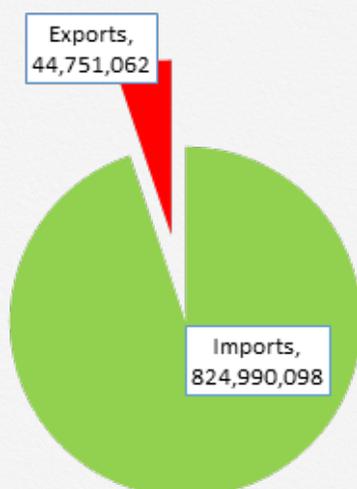
Exportations	RDC		Kenya		Rwanda		Ouganda		TOTAL	
	Valeur	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Jan	1,915,395	1,246,896	505,022	415,438	77,832	163,199	621,657	444,147	3,119,906	2,269,680
Fév	1,227,191	1,667,812	552,136	237,351	98,360	227,598	633,698	466,178	2,511,385	2,598,939
Mar	1,713,979	1,377,552	536,012	165,748	50,793	468,683	300,508	521,414	2,601,292	2,533,398
Avr	1,413,446	3,163,071	370,842	98,319	122,045	176,265	602,659	773,968	2,508,992	4,211,624
Mai	1,619,598	1,868,796	266,534	104,184	276,330	534,023	145,316	738,041	2,307,778	3,245,044
Juin	1,571,581	1,213,476	290,008	237,063	1,736,179	158,754	467,145	422,087	4,064,913	2,031,380
Juil	1,333,935	1,353,575	30,877	150,003	1,833,628	252,926	230,066	619,454	3,428,506	2,375,958
Aug	1,836,530	1,276,912	193,029	293,903	423,005	316,515	309,718	341,749	2,762,282	2,229,078
Sept	2,273,454	1,674,009	272,333	393,070	129,880	118,646	138,264	329,790	2,813,931	2,515,515
Oct	1,393,906	1,816,425	140,626	289,282	182,453	61,021	169,700	173,868	1,886,685	2,340,595
Nov	1,439,175	1,317,044	259,830	204,198	148,887	11,663	652,779	528,470	2,500,671	2,061,375
Déc	1,165,610	2,303,027	375,029	12,597	170,967	62,998	168,659	919,517	1,880,264	3,298,140
Total	18,903,800	20,278,595	3,792,278	2,601,156	5,250,359	2,552,291	4,440,169	6,278,683	32,386,605	31,710,725

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

En 2019, la RDC avait une valeur commerciale annuelle globale d'environ 869,7 millions dollars avec les Etats membres du Corridor Nord, à l'exception du Soudan du Sud. Les exportations ne représentaient que 5 pour cent tandis que la part des importations absorbait la majorité du commerce total, représentant environ 95 pourcent, tel que le montre la figure 48. D'après les statistiques, il est évident que la RDC

Figure 48: Part du commerce de la RDC avec les Etats membres du Corridor Nord en 2019 (en US\$)

Source: Analyse de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord, 2019



est un importateur net lors des échanges avec le bloc des pays du Corridor Nord.

Le tableau 35 fournit des statistiques du commerce (exportations) entre la RDC et d'autres Etats membres du Corridor Nord, pour la période de janvier à décembre 2019. Les exportations officielles de la RDC vers la région étaient évaluées à environ 45 millions de dollars américains. Au cours de la

Tableau 35: Part des exportations mensuelles de la RDC pour 2019, en dollars

Source: Transport Observatory Analysis/NCTTCA2019

Valeur des Exportations en USD	Burundi	Kenya	Rwanda	Ouganda
Jan 2019	200.367	151.712	921.707	679.257
Fév 2019	129.670	396.469	689.687	692.023
Mar 2019	255.168	825.508	914.544	936.662
Avr 2019	469.213	2.749.199	1.435.542	1.320.527
Mai 2019	581.538	1.957.113	1.115.459	886.946
Juin 2019	278.225	1.834.964	1.296.413	731.638
Juil 2019	92.461	1.425.189	950.116	785.486

Valeur des Exportations en USD	Burundi	Kenya	Rwanda	Ouganda
Aou 2019	281.729	2.343.433	1.080.269	769.107
Sept 2019	173.557	1.375.740	1.259.410	925.004
Oct 2019	81.821	2.162.465	978.640	578.867
Nov 2019	97.837	2.233.334	807.466	593.250
Déc 2019	151.896	2.064.148	918.212	1.172.075
Grand Total	2.793.482	19.519.274	12.367.465	10.070.841

période considérée. Le Kenya a fourni le principal marché pour les exportations de la RDC à environ 44 pour cent de la valeur de ses exportations. Les ventes de la RDC à l'Ouganda et au Rwanda représentaient respectivement 22% et 28%.

Le tableau 36 illustre des statistiques commerciales (importations) entre la RDC et d'autres Etats membres du Corridor Nord en 2019. Les importations officielles de la RDC dans la

Tableau 36: Part des importations mensuelles de la RDC en 2019 en dollars

Source: Analyse de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord, 2019

Valeur des importations en dollars	Burundi	Kenya	Rwanda	Ouganda
Jan 2019	1,246,896	12,610,456	31,652,946	19,268,340
Fév 2019	1,667,812	11,815,887	27,937,121	17,375,479
Mar 2019	1,377,552	10,730,914	32,501,751	19,945,341
Avr 2019	3,163,071	18,293,714	33,871,459	20,706,816
Mai 2019	1,868,796	14,170,683	33,874,293	24,992,995
Juin 2019	1,213,476	11,958,639	38,363,741	17,477,384
Juil 2019	1,353,575	10,622,749	36,965,996	20,831,231
Aou 2019	1,276,912	14,857,456	37,612,350	21,728,351
Sept 2019	1,674,009	8,566,492	30,828,673	22,382,508
Oct 2019	1,816,425	10,823,612	38,251,209	23,559,631
Nov 2019	1,317,044	12,298,028	29,979,665	21,642,095
Déc 2019	2,303,027	13,403,341	33,585,303	19,224,855
Grand Total	20,278,595	150,151,971	405,424,508	249,135,024

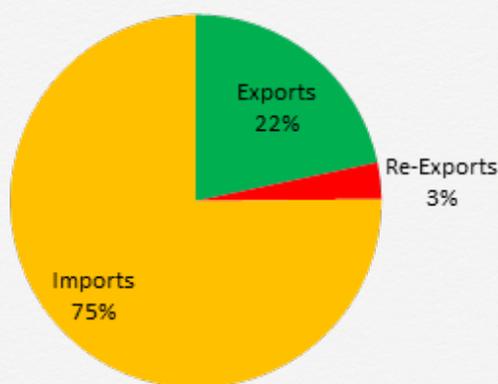
région étaient évaluées à environ 825 millions d dollars. Le Rwanda était le principal marché des importations de la RDC, représentant la moitié de la valeur des importations de la RDC, à 49%, suivi de l'Ouganda à 30% et du Kenya à 18% au cours de la même période sous revue.

8.4 Commerce formel entre le Kenya et les autres Etats membres du Corridor Nord

La figure 49 illustre les statistiques globales du commerce international du Kenya pour la période allant de janvier à décembre 2019. Le commerce total au Kenya en 2019 était évalué à environ 23,96 milliards dollars. Sur ce volume commercial total d'environ 24 milliards d dollars, environ 75 pour cent (une valeur de 18 milliards dollars) étaient constitués par la part des importations. L'analyse montre que le Kenya avait une balance commerciale négative en raison de la part

Figure 49: Commerce total du Kenya de Jan-Déc 2019 en dollars

Source: Données de KNBS, Jan-Déc 2018 et 2019



** La monnaie a été convertie du shilling kenyan en dollars au taux de change de 100 ksh

des importations plus élevée par rapport aux exportations et des emprunts des Etats étrangers pour payer les importations. Le rapport exportations-importations était de 1: 3.

En revanche, le volume total des échanges commerciaux du Kenya avec les Etats membres du Corridor Nord était évalué à 1,6 milliard dollars en 2019, ce qui représente une baisse

Tableau 37: Commerce total du Kenya avec les Etats membres du Corridor Nord en (US\$) de Jan-Déc 2018 et 2019

Source: Données de KNBS, Jan-Déc 2018 et 2019

	2018	2019
Exportations NC	942,394,647	1,031,359,529
Importations NC	519,951,053	377,219,521
Re-exportations NC	202,100,498	164,686,695
Total du commerce avec Le Corridor Nord	1,664,446,198	1,573,265,744

** La monnaie a été convertie du shilling kenyan en dollars au taux de change de 100 ksh

annuelle de 5% par rapport à 2018, comme le montre le tableau 37 ci-dessous. Compte tenu des échanges commerciaux au Kenya avec les Etats membres du Corridor Nord, le Kenya présente un excédent commercial dont les exportations représentent plus de 60%.

Les importations ont diminué de 27 pour cent pour passer à 377.219.521 dollars en 2019, contre 519.951.053 dollars en 2018. Cela a été principalement dû à une baisse de 31 pour cent, de 15 pour cent et de 4 pour cent des importations en provenance respectivement de l'Ouganda, du Soudan du Sud et du Burundi pendant la même période. Au contraire, les importations en provenance de la RDC et du Rwanda ont augmenté en 2019 par rapport à 2018, comme le montre le tableau 38 ci-dessous. L'Ouganda apparaît toujours comme la première destination des importations du Kenya, à un peu plus de 90% de toutes les importations en provenance des Etats membres du Corridor Nord. Les principales importations en provenance des Etats membres du Corridor Nord comprenaient: les produits laitiers; le tabac; sucre; bois et produits connexes; le thé et tourteaux et autres résidus solides

Tableau 38: Part des importations du Kenya en 2018 et 2019 en dollars

Source: Données de KNBS, Jan-Déc 2018 et 2019

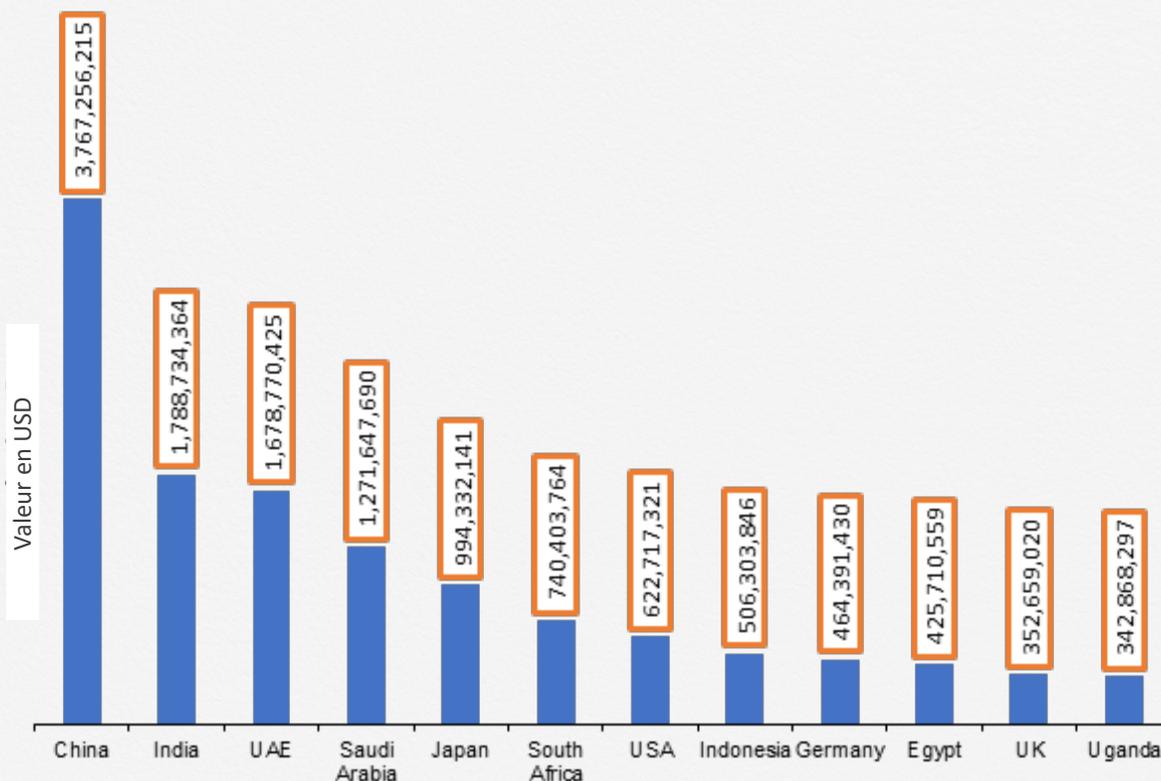
Valeur en USD	BURUNDI		RDC		RWANDA		SOUDAN DU SUD		OUGANDA	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Jan	11,500	54,493	1,440,458	151,712	624,514	3,025,078	1,202	1,868	69,430,476	22,930,857
Fév	48,947	75,515	847,474	396,469	1,723,263	748,055	-	2,276	55,456,769	22,556,296
Mar	5,060	79,500	1,093,346	825,508	906,686	804,620	18,260	17,945	43,050,316	22,393,168
Avr	35,202	21,300	1,042,304	2,749,199	1,118,577	486,649	630	34,958	37,135,603	22,401,484
Mai	80,706	1,042	2,317,942	1,957,113	1,470,893	842,416	45,647	4,129	49,589,289	25,802,976
Juin	19,815	20,775	936,911	1,834,964	692,870	1,237,894	6,901	265	45,439,721	23,451,257
Juil	11,426	23,755	754,814	1,425,189	1,255,655	754,420	8,936	-	40,584,106	30,572,569
Aou	72,225	29,981	604,825	2,343,433	714,355	863,894	525	13,209	34,214,762	31,213,839
Sept	110,823	37,652	512,160	1,375,740	812,027	2,057,800	53,580	15,884	36,664,111	51,057,896
Oct	146,292	27,165	827,368	2,162,465	910,759	1,726,026	-	627	30,866,958	37,289,205
Nov	52,329	119,814	1,686,293	2,233,334	820,729	802,690	-	303	30,978,462	32,582,031
Déc	83,277	159,786	826,666	2,064,148	812,751	693,213	27,620	46,953	20,945,937	20,616,719
Total	677,602	650,779	12,890,561	19,519,274	11,863,079	14,042,755	163,301	138,417	494,356,510	342,868,297

** La monnaie a été convertie du shilling kenyan en dollars au taux de change de 100 KSh

Comme le montre la figure 50, environ 53% des principales importations totales du Kenya provenaient principalement d'Asie, en particulier la Chine qui représentait 21%, l'Inde avec 10%, les Émirats arabes unis à 9%, l'Arabie saoudite avec 7% et le Japon avec une part de 6% de toutes les importations totales en 2019. Le Kenya a également importé d'Afrique du Sud pour une valeur d'environ 740 millions dollars. Les principaux produits importés en 2019 étaient les huiles et produits pétroliers, huile de palme et produits connexes, médicaments, céréales et blé, fer et acier et les véhicules automobiles.

Figure 50: Principaux marchés des importations du Kenya en 2019 en dollars

Source: Données de KNBS, Jan-Déc 2018 et 2019



** La monnaie a été convertie du shilling kenyan en dollars au taux de change de 100 KSh

Le tableau 39 présente les exportations nationales officielles du Kenya vers d'autres États membres du Corridor Nord. Les statistiques montrent que les exportations du Kenya ont augmenté de manière significative par une variation positive annuelle de 9%, passant de 942.394.647 dollars en 2018 à 1.031.359.529 dollars en 2019. Cela a été attribué à l'augmentation des exportations vers tous les États membres du Corridor Nord, à l'exception de la RDC qui a connu une baisse annuelle de 8% par rapport à 2018. En 2019, les exportations du Kenya vers le Burundi ont augmenté de 12% par an; Le Rwanda de 43%; Le Soudan du Sud de 8 pour cent et l'Ouganda de 4 pour cent par rapport à 2018. Cependant, l'Ouganda reste la première destination des produits d'exportation du Kenya, représentant un peu plus de 50 pour cent des exportations totales par rapport aux autres États membres du Corridor Nord. Les principales exportations étaient constituées de produits pharmaceutiques, le fer et l'acier, l'huile de palme, l'huile de pétrole non brute, la confiserie de sucre, les chaussures, les produits du tabac, le thé, l'horticulture et le café.

La figure 51 illustre le principal marché pour les exportations kenyanes dans le monde pour l'année 2019. L'Ouganda est arrivé en tête du marché avec une valeur d'environ 531 millions de dollars, suivi de près par les États-Unis d'Amérique avec une valeur de 501 millions de dollars, soit l'équivalent de 10% de chacune des exportations totales pour 2019. Le Pakistan et les Pays-Bas ont représenté 9% chacun des exportations totales au cours de la même période sous revue. Le reste des principaux marchés inclus; Royaume-Uni (8%), Tanzanie (5%), Rwanda, Égypte et Émirats arabes unis à 4% chacun. La RDC et le Soudan du Sud représentaient chacun 2 pour cent du total des exportations. Les principales exportations du Kenya vers le marché mondial étaient le thé, qui représente 22% de toutes les exportations nationales, suivi des fleurs, 10% des exportations; Café 4 pour cent; Minerais et concentrés de titane à 3%; L'horticulture et les médicaments ont représenté 2% chacun et les articles d'habillement et accessoires vestimentaires ont représenté 1% de toutes les exportations.

Tableau 39: Part des exportations du Kenya pour 2018 et 2019 en dollars

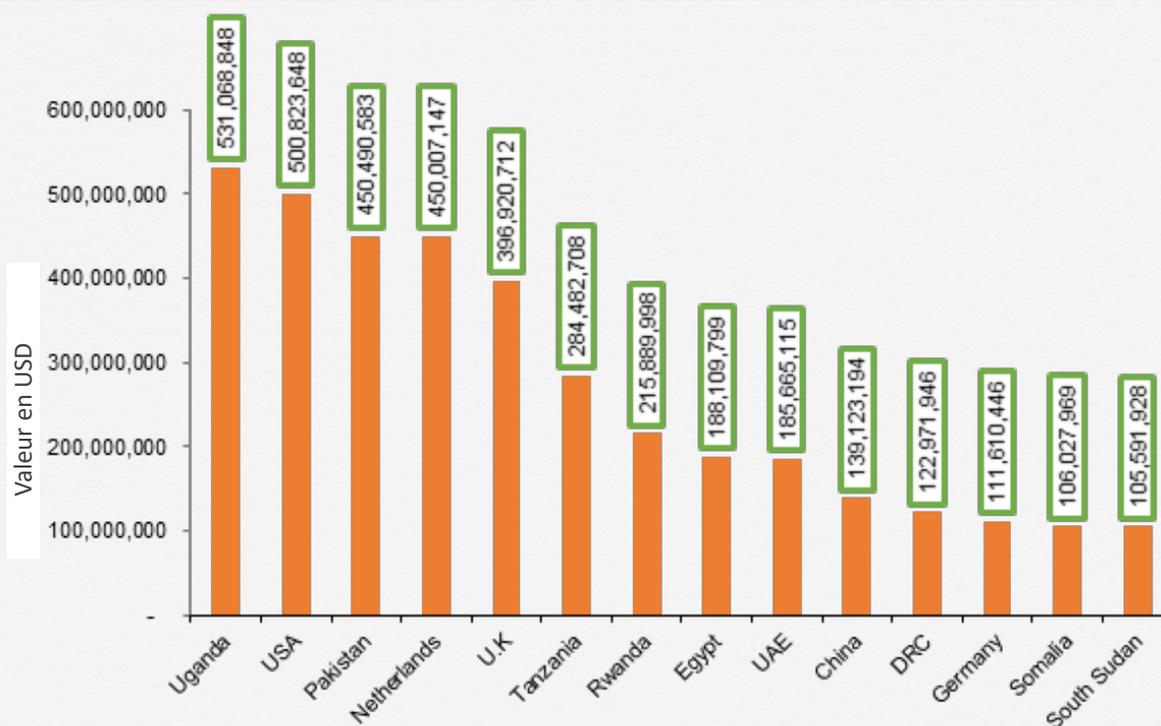
Source:Données de KNBS, Jan-Déc 2018 et 2019

Exportations	BURUNDI		RDC		RWANDA		SOUDAN DU SUD		OUGANDA	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Jan	3,260,891	8,785,434	10,227,085	9,682,580	10,523,686	10,434,383	12,240,255	7,050,520	35,223,942	43,446,986
Fév	3,905,832	3,651,191	10,108,855	11,402,566	10,984,733	12,695,281	6,550,852	8,161,456	44,899,846	43,537,469
Mar	4,239,518	3,230,171	11,247,777	9,595,056	12,845,445	15,706,816	8,059,144	8,431,993	49,087,771	45,073,328
Avr	3,883,899	4,735,279	12,063,090	10,093,656	11,340,502	15,040,065	7,554,962	14,377,820	34,416,554	41,075,300
Mai	4,105,437	3,461,870	16,454,979	10,394,491	13,976,527	18,720,597	9,397,431	14,347,117	49,427,421	41,181,221
Juin	3,646,882	5,268,472	10,577,605	10,248,397	11,896,711	17,717,351	15,805,863	6,099,020	43,574,860	45,884,997
Juil	6,187,282	2,986,143	9,826,693	10,029,727	14,025,117	21,503,312	6,384,788	5,751,697	37,038,888	45,494,842
Aou	5,408,437	4,832,844	10,878,039	11,418,269	14,856,303	22,902,074	5,217,061	5,989,572	44,496,631	38,616,534
Sept	4,732,010	5,323,284	11,139,493	8,189,275	11,992,177	20,019,705	4,569,179	7,289,700	40,996,532	51,490,799
Oct	3,457,757	4,341,124	12,797,165	9,964,750	12,259,914	20,733,028	8,604,158	9,111,801	42,930,684	49,398,249
Nov	3,564,612	4,066,488	9,199,601	10,449,826	15,818,945	20,979,163	7,168,060	11,647,573	46,191,600	45,727,728
Déc	3,378,765	5,154,509	8,698,953	11,503,352	10,721,957	19,438,223	6,605,081	7,333,658	41,720,412	40,141,395
Total	49,771,322	55,836,808	133,219,335	122,971,946	151,242,017	215,889,998	98,156,834	105,591,928	510,005,141	531,068,848

** La monnaie a été convertie du shilling kenyan en dollars au taux de change de 100 KSh

Figure 51: Principaux marchés des exportations du Kenya en dollars en 2019

Source:Données de KNBS, Jan-Déc 2018 et 2019



** La monnaie a été convertie du shilling kenyan en dollars au taux de change de 100 KSh

Les données Bureau National des Statistiques du Kenya (KNBS) montrent également que les réexportations du Kenya vers les autres Etats membres du Corridor Nord ont connu une baisse significative de 19%, passant de 202 millions dollars en 2018 à 165 millions dollars en 2019. Le tableau 40 fournit des statistiques officielles de réexportations entre le Kenya et d'autres Etats membres du Corridor Nord. L'Ouganda a fourni la plus grande part de marché pour les réexportations du Kenya, représentant plus de la moitié du total des réexportations vers la région du Corridor Nord.

Tableau 40: Part des réexportations du Kenya pour 2018 et 2019 en dollars

Source:Données de KNBS, Jan-Déc 2018 et 2019

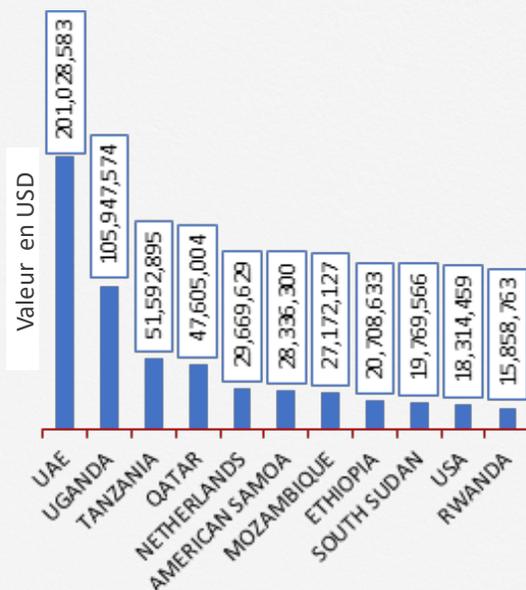
Valeur en USD	BURUNDI		RDC		RWANDA		SOUDAN DU SUD		OUGANDA	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Jan	473,093	4,707,915	1,089,750	978,465	2,927,876	1,545,656	2,927,383	3,076,422	12,264,703	11,165,051
Fév	637,106	328,372	1,512,182	1,162,044	413,321	1,507,734	6,098,347	1,195,172	13,475,822	8,949,275
Mar	601,940	570,588	1,416,814	514,713	1,135,858	370,210	2,713,438	399,002	6,718,398	9,986,850
Avr	713,673	1,412,437	1,183,718	1,912,137	8,200,058	1,086,737	6,616,757	1,317,968	8,199,268	3,203,449
Mai	1,160,349	270,224	1,560,967	1,072,547	3,776,192	2,392,495	4,804,741	2,924,364	7,287,587	6,429,871
Juin	811,620	595,002	755,910	1,534,445	1,710,242	1,016,137	908,363	2,439,940	5,645,459	7,438,830
Juil	2,437,279	358,349	1,956,921	582,961	593,022	3,795,202	1,545,403	1,138,740	8,482,642	11,192,404
Aou	2,005,241	472,959	1,667,337	506,752	3,439,187	1,295,364	439,487	504,566	8,615,732	7,151,337
Sept	1,997,626	781,848	2,331,886	470,179	377,217	1,102,766	750,776	1,271,262	11,291,317	9,402,119
Oct	2,963,314	1,307,211	2,514,312	1,088,350	858,862	482,170	1,295,387	1,671,125	12,158,278	10,763,695
Nov	1,081,283	439,578	1,876,040	842,878	1,848,202	501,072	1,956,828	3,182,749	6,288,645	9,627,721
Déc	1,272,246	178,125	685,505	1,022,713	1,899,989	763,220	1,394,029	648,256	8,335,570	10,636,971
Total	16,154,770	11,422,608	18,551,342	11,688,184	27,180,026	15,858,763	31,450,939	19,769,566	108,763,421	105,947,574

** La monnaie a été convertie du shilling kenyan en dollars au taux de change de 100ksh

Les dix principaux partenaires d'exportation du Kenya étaient : les Emirats arabes unis 27%, Ouganda 14%, Tanzanie 7%, Qatar 6%, Pays-Bas 4%, Éthiopie 3% et le Soudan du Sud 3% comme le montre la figure 52 ci-dessous. Les principaux produits exportés étaient le thé, les produits horticoles, le café, les produits pétroliers, le poisson, le ciment, les vêtements coffee, petroleum products, fish, cement and apparel.

Figure 52: Principaux marchés pour les réexportations du Kenya en 2019 en dollars

Source:Données de KNBS, Jan-Déc 2018 et 2019



** La monnaie a été convertie du shilling kenyan en dollars au taux de change de 100 ksh

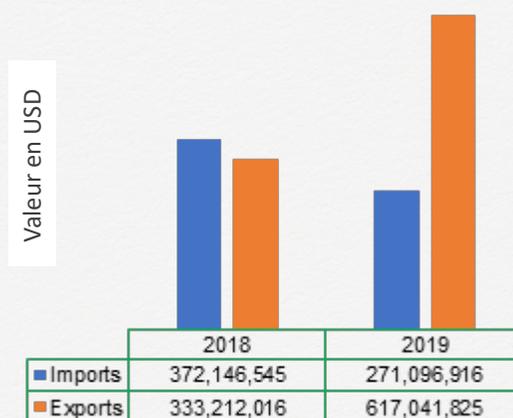
8.5 Commerce formel entre le Rwanda et les autres Etats membres du Corridor Nord

La figure 53 présente les statistiques commerciales globales du Rwanda avec les Etats membres du Corridor Nord en pour la période de janvier à décembre 2018 et 2019. Le commerce total au Rwanda effectué avec les autres États membres du Corridor Nord a augmenté de manière significative, avec une croissance annuelle de 26%, passant d'environ 705 millions de dollars en 2018 à environ 888 millions de dollars en 2019; les exportations ont augmenté de façon significative, soit de 85% par an, passant de 333 millions de dollars en 2018 à 617 millions de dollars en 2019, tandis que les importations ont diminué pour une variation annuelle, exprimée en pourcentage de 27% au cours de la même période. En 2019, les exportations représentaient 69% du commerce total avec les États membres du Corridor Nord et les importations 31%, ce qui suggère que le Rwanda est un exportateur net.

Le tableau 41 reprend la valeur des produits importés au Rwanda en provenance d'autres États membres du Corridor Nord. Les importations en provenance de la RDC et du Kenya vers le Rwanda ont augmenté de manière significative avec une croissance annuelle de 48% en 2019 par rapport à et 47% connu en 2018. A l'inverse, les importations en provenance de l'Ouganda et du Burundi vers le Rwanda ont diminué passant 55% à en 2019 par rapport au 83% enregistré en 2018. En 2019, le principal marché des importations du Rwanda était le Kenya, qui a pris la plus grande part avec un équivalent de 82% du total des importations rwandaises. Les importations étaient constituées de savon et produits connexes; Produits en fer et en acier; Tubes et tuyaux; Médicaments: huile de palme; Sucre et confiserie; sel; emballage de marchandises; chaussure; produits en coton et les instruments médicaux.

Figure 53: Part du commerce du Burundi avec les Etats membres du corridor nord, en US\$ (Janv à déc 2018 et 2019)

Source: Banque Nationale du Rwanda, 2018 et 2019



Le tableau 42 montre que la RDC est le plus grand partenaire d'exportations officielles du Rwanda, avec 66% de tous les échanges d'exportation, tandis que l'Ouganda et le Kenya occupent respectivement 18% et 7% des exportations. Les exportations ont augmenté de manière significative en 2019 dans tous les États membres du Corridor Nord, à l'exception des exportations vers le Kenya, qui ont diminué, passant de 119 millions de dollars en 2018 à 45 millions de dollars en 2019. Les principales recettes d'exportation pour la période allant de janvier à décembre 2019 ont été générées par les produits suivants :le pétrole et les produits connexes; fibre; riz; produits céréaliers; blé; huile de palme; nourriture préparée; vêtements d'occasion; légumineuses séchées; graisses et huiles et les produits du poisson.

Tableau 41: Part des importations du Rwanda en 2018 et 2019, en dollars

Source: Banque Nationale du Rwanda, 2018 et 2019

Importations	Burundi		RDC		Kenya		Soudan du Sud	Ouganda	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2019	2018	2019
Jan	545,353	584,505	1,401,819	921,707	13,076,903	10,110,153	-	57,837,517	17,219,908
Fév	306,889	143,397	1,739,649	689,687	12,569,280	9,381,075	-	45,569,365	13,942,044
Mar	305,731	203,480	1,752,430	914,544	12,481,030	13,714,090	-	45,048,358	1,756,416
Avr	382,939	281,396	305,844	1,435,542	11,340,502	16,065,263	20,095	1,123,394	906,684
Mai	390,701	164,272	339,474	1,115,459	13,976,527	21,502,879	0	1,000,535	140,154
Juin	394,883	58,015	180,738	1,296,413	11,896,711	18,728,196	1,098	1,724,563	156,196
Juil	310,555	269,562	159,612	950,116	14,025,117	20,582,656	0	1,061,857	374,423
Aug	308,508	171,647	223,834	1,080,269	14,856,303	23,175,743	0	892,380	204,649
Sept	319,098	20,289	122,601	1,259,410	11,992,177	20,888,406	113,563	805,556	71,211
Oct	297,060	29,466	752,909	978,640	11,553,381	21,750,599		18,756,730	18,592
Nov	337,418	64,385	542,521	807,466	12,393,462	22,618,137		16,533,789	94,857
Déc	588,164	18,323	848,347	918,212	10,687,910	23,159,853		18,086,121	23,776
Total	4,487,299	2,008,736	8,369,778	12,367,465	150,849,303	221,677,050	134,755	208,440,165	34,908,909

Tableau 42: Part des exportations du Rwanda 2018 et 2019, en dollars

Source: Banque Nationale du Rwanda, 2018 et 2019

Pays	Burundi		RDC		Kenya		Soudan du Sud		Ouganda	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Jan	1,023,031	4,625,266	9,824,797	31,652,946	33,445,923	8,322,583	40,911	362,315	4,516,158	2,891,911
Fév	1,069,045	680,917	9,347,771	27,937,121	25,507,402	7,440,644	20,711	4,487,778	2,259,581	1,103,543
Mar	2,487,448	1,362,225	14,371,617	32,501,751	29,627,904	7,892,135	101,276	3,282,269	6,388,417	3,293,725
Avr	280,771	3,447,778	8,663,711	33,871,459	1,118,577	618,675		1,727,063	1,238,627	4,422,760
Mai	301,708	6,657,099	11,006,407	33,874,293	1,470,893	480,351		2,249,052	1,076,106	30,228,269
Juin	197,895	1,359,154	8,159,577	38,363,741	692,870	401,716		1,095,387	873,139	11,352,069
Juil	155,541	893,891	9,690,806	36,965,996	1,255,655	3,479,388		2,308,379	1,341,094	8,021,961
Aug	142,744	2,265,519	9,320,350	37,612,350	714,355	740,529		172,146	1,337,007	16,983,733
Sept	185,448	2,258,022	8,773,578	30,828,673	812,027	12,192,371		480,155	1,062,735	2,314,291
Oct	2,966,898	4,210,583	27,809,433	38,251,209	8,546,002	3,268,929	468,308	454,776	1,761,505	14,506,551
Nov	1,390,894	6,000,833	30,298,123	29,979,665	7,914,986	396,415	445,059	1,821,501	877,087	13,087,877
Déc	4,839,745	3,254,379	26,606,115	33,585,303	7,665,117	222,561	466,494	268,132	1,252,637	2,229,710
Total	15,041,168	37,015,666	173,872,285	405,424,508	118,771,711	45,456,299	1,542,759	18,708,953	23,984,093	110,436,400

8.6 Commerce formel entre l'Ouganda et les autres Etats membres

Le volume total des échanges en Ouganda pour la période de janvier à décembre 2018 et 2019 est repris dans la figure 48. La valeur commerciale totale de l'Ouganda a augmenté de 15% par an, passant de 9,8 milliards de dollars en 2018 à environ 11,3 milliards de dollars en 2019, les exportations ayant représenté 32% du commerce total, évalué à 3,56 milliards de dollars américains en 2019. La part des importations a été évaluée à 7,69 milliards de dollars américains, soit 68% du volume total du commerce. Cela montre qu'à l'échelle mondiale, l'Ouganda est un importateur net avec une balance commerciale défavorable. Les principaux produits d'exportation de l'Ouganda vers le monde comprenaient : l'or semi-manufacturé, café, produits pétroliers, poisson, fèves de cacao, ciment, thé et coton. L'Émirat arabe uni, le Kenya, le Soudan du Sud, la République Démocratique du Congo, l'Italie et la Turquie étaient les principaux marchés d'exportation de l'Ouganda. Quant à la Chine, l'Inde, l'Émirat arabe, le Kenya, la Tanzanie, l'Arabie saoudite, l'Afrique du Sud, le Venezuela et le Japon, ces derniers étaient le principal marché des importations de l'Ouganda en 2019. Les principaux produits importés étaient l'or semi-manufacturé, les produits pétroliers, les médicaments et l'huile de palme brut, le pétrole et le fer et acier.

Le volume total des échanges en Ouganda avec les États membres du Corridor Nord était évalué à environ 1,96 milliard de dollars en 2019, les importations étaient à 809 millions de dollars, soit 42% du volume total des échanges commerciaux. Le volume total des échanges d'exportations était

Figure 54: Commerce total de l'Ouganda, en dollars

Source: Bureau des Statistiques de l'Ouganda (UBOS), Jan-Déc2018 et 2019



de 1197 millions de dollars, représentant une part de 58%. Cela implique que l'Ouganda est un exportateur net parmi pays du Corridor Nord.

Le tableau 43 fournit des statistiques sur les importations entre l'Ouganda et les autres États membres du Corridor Nord pour l'année 2019. Les importations officielles de l'Ouganda dans la région s'élevaient à 809 millions de dollars.

Le Kenya a émergé comme première destination des importations de l'Ouganda (représentant 95%) pour une valeur d'environ 769 millions de dollars par rapport aux autres

États membres du Corridor Nord. Les principales importations sont l'or semi-manufacturé, les lubrifiants, le fer, l'acier, le sel, les médicaments, les déchets et débris fer ou acier étamé et véhicules automobiles. L'Afrique du Sud, la Chine, l'Inde, l'Indonésie, le Japon, le Kenya, l'Arabie saoudite, l'Af-

rique du Sud, la Tanzanie, l'Émirat arabe et les États-Unis sont les dix principaux pays où l'Ouganda a importé des marchandises.

Le tableau ci-dessous illustre que 39% des produits exportés de l'Ouganda ont été achetés par des importateurs au Kenya, au Soudan à hauteur de 31%, en RDC pour 22%, au Burundi avec 5% et au Rwanda pour 4% des importations.

Cela démontre l'impact positif des accords commerciaux régionaux qui ont élargi les marchés d'exportation du pays. Les principales exportations de l'Ouganda vers les États membres du Corridor Nord incluent le ciment, thé, huile de palme, lait et crème, produits à base de sucre, tabac, énergie électrique, produits à base de maïs et le blé

La proportion du commerce intra-régional du Rwanda et de l'Ouganda a considérablement augmenté par rapport à leur commerce total en 2019. En 2018, dans l'ensemble, la part du commerce intra-Corridor Nord était d'environ 2% pour le commerce avec le Burundi; 13 % avec la RDC; 33 % pour le Kenya; 14% pour le Rwanda et 38% avec l'Ouganda.

Tableau 43: Part des importations de l'Ouganda en 2019, en dollars

Source: Bureau des Statistiques de l'Ouganda (UBOS), Déc 2019

Importations	BURUNDI	DRC	KENYA	RWANDA	SOUDAN DU SUD	GRAND TOTAL
Jan	45,118	679,257	63,822,158	1,302,554	355,370	66,204,456
Fév	78,245	692,023	72,116,611	725,536	704,068	74,316,484
Mar	107,590	936,662	61,136,740	1,820,899	549,989	64,551,880
Avr	171,928	1,320,527	67,578,653	2,038,580	484,670	71,594,358
Mai	331,594	886,946	57,049,634	1,864,971	836,963	60,970,109
Juin	101,073	731,638	70,712,801	804,646	389,586	72,739,744
Juil	50,693	785,486	66,218,387	973,898	324,395	68,352,859
Aug	2,814,925	769,107	56,825,578	828,662	1,400,224	62,638,496
Sept	46,634	925,004	71,644,623	1,301,500	293,496	74,211,257
Oct	96,907	578,867	54,301,283	824,778	430,231	56,232,065
Nov	2,987,429	593,250	59,971,297	938,599	479,358	64,969,933
Déc	2,848,685	1,172,075	67,249,262	800,496	226,795	72,297,312
Grand Total	9,680,821	10,070,841	768,627,028	14,225,118	6,475,145	809,078,952

Tableau 44: Part des Exportations de l'Ouganda en 2019, en dollars

Source: Bureau des Statistiques de l'Ouganda (UBOS), janv - Déc 2019

EXPORTATIONS	BURUNDI	RDC	KENYA	RWANDA	SOUDAN DU SUD
Jan	4,176,038	19,268,340	17,818,137	16,965,252	34,138,924
Fév	2,819,291	17,375,479	19,357,535	14,513,240	36,699,084
Mar	4,047,911	19,945,341	26,440,805	2,643,323	40,690,868
Avr	3,676,798	20,706,816	33,227,354	1,164,036	31,781,372
Mai	3,499,652	24,992,995	72,100,732	798,923	27,658,124
Juin	3,570,839	17,477,384	41,117,126	1,261,592	24,108,675
Juil	5,468,725	20,831,231	28,291,538	652,384	22,739,512
Aug	4,588,427	21,728,351	41,229,792	807,567	28,987,325
Sept	3,582,684	22,382,508	43,556,802	1,011,568	22,146,806
Oct	5,714,833	23,559,631	50,005,071	668,034	24,539,231
Nov	5,567,481	21,642,095	39,895,076	780,615	26,581,078
Déc	4,674,098	19,224,855	29,385,173	675,197	31,557,579
Grand Total	51,386,777	249,135,024	442,425,141	41,941,731	351,628,577



Neuvième Chapitre

Sécurité Routière



Kalimbini: tronçon long et droit avec une légère descente du côté de Nairobi incitant les automobilistes à rouler à une vitesse excessive et à dépasser imprudemment.



Piéton traversant dangereusement une route malgré une disposition de passer par une passerelle aérienne.

9.1 Introduction

La sécurité routière désigne les méthodes et les mesures utilisées pour éviter que les usagers de la route ne soient tués ou gravement blessés. Des études ont prouvé que les accidents de roulage constituent une perte importante de vies humaines et de biens, entravant ainsi la croissance économique du pays. Selon les statistiques de la Banque Mondiale sur la sécurité routière (2018), les accidents de roulage font 1,35 million de morts chaque année, dont 93 pourcent dans les pays en développement. En conséquence, les pays africains se sont engagés à réduire de 50 pourcent le nombre d'accidents mortels d'ici 2020, dans le cadre de la Décennie des Nations Unies pour la Sécurité Routière et du Plan d'Action Africain pour la Sécurité Routière - 2011-2020. La sécurité routière est donc devenue un défi majeur pour notre région du Corridor du Nord en général. Tous les États membres du Corridor Nord ne sont pas exemptés car la sécurité routière est devenue un grand défi, même si des efforts considérables ont été déployés pour le développement et l'amélioration des infrastructures de transport.

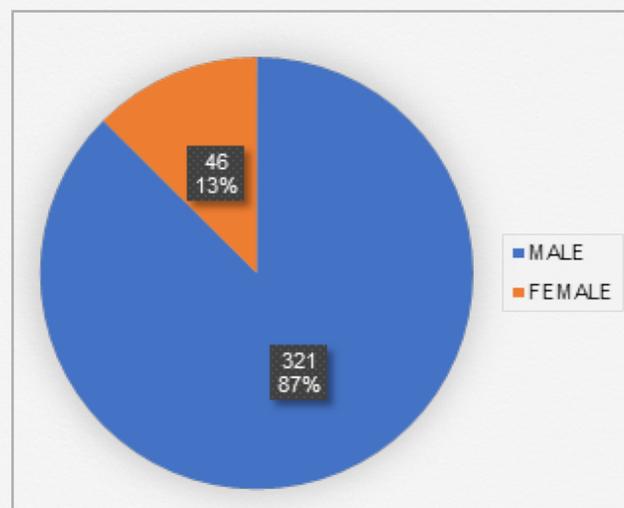
Ce chapitre présente une analyse des causes des accidents de roulage le long du Corridor Nord. Des détails sont également fournis sur les catégories d'usagers de la route, la nature des accidents en fonction du temps, de l'âge et du sexe des usagers de la route, les plus exposés au risque d'être tués ou blessés sur les routes.

9.2 Sécurité routière au Kenya

Le Gouvernement du Kenya, à travers l'Autorité Nationale des Transports et de la Sécurité (NTSA), a mis en œuvre des lois sur la circulation qui permettront de réduire au minimum les pertes de vies humaines dues aux accidents de roulage. Cependant, il y a encore des cas d'accidents de roulage au Kenya le long des routes du Corridor Nord. La figure 55 ci-dessous donne la répartition des décès au Kenya le long du Corridor Nord en fonction du sexe pour la période d'Avril à Décembre 2019. 367 décès ont été signalés, les hommes représentant 87 pourcent du total des décès. La plupart des décès ont eu lieu sur l'itinéraire Mombasa-Nairobi-Nakuru.

Figure 55: Nombre de décès par sexe (Avr-Déc 2019)

Source: NTSA Avr- Déc 2019



Le tableau 45 montre la répartition des décès survenus selon le type de véhicule le long du Corridor Nord au cours de la même période d'examen. La plupart des décès ont été attribués à des accidents causés par des véhicules /camions commerciaux, soit 34 pourcent, suivis de près par les véhicules privés, soit 32 pourcent. Les véhicules de service public représentaient 14 pourcent, tandis que les motocyclettes enregistraient 5 pourcent.

Tableau 45: Distribution of Fatalities based on Type of Vehicle

Source: NTSA Apr-Dec 2019

TYPE OF VEHICLE	NO. FATALITIES
COMMERCIAL	125
PRIVATE	117
PSV	53
MOTORCYCLE	20
UNKNOWN	45
GOVERNMENT	7
TOTAL	367

La figure ci-après montre que la plupart des accidents qui se produisent entre les temps de la journée où la visibilité est plus faible représentent 69 % de tous les accidents signalés. La période de mauvaise visibilité va de 19 heures à 6 heures du matin. Cela suggère que les infrastructures routières et la signalisation doivent être améliorées pour garantir une meilleure sécurité routière à ceux qui conduisent après le crépuscule. En outre, il est nécessaire de mettre en place la réverbération aux points noirs le long du Corridor Nord. La plupart des accidents ont été signalés le vendredi (15%), le samedi (19%) et le dimanche (18 %).

Les principales causes d'accidents qui conduisent particulièrement aux décès sont fortement imputables à des dépassements incorrects et à des erreurs d'appréciation de l'autorisation, qui représentent 43 pourcent de l'ensemble des accidents. Le non-respect des règles de circulation, notamment le fait de ne pas se tenir sur le côté ou de ne pas respecter la voie de circulation, a également été l'une des principales causes de décès. Il est à noter que la cause de 16

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

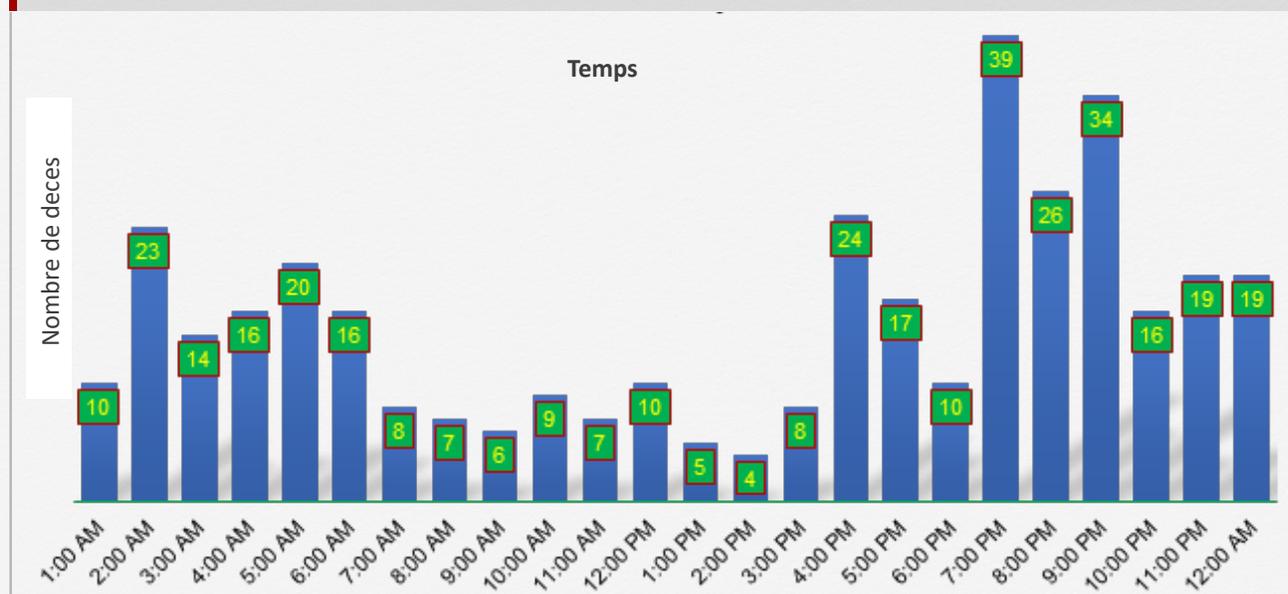
Source: NTSA Avr-Déc 2019

Cause d'accident	Nombre de décès	Proportion
Dépassement abusif	88	24.0%
Erreur d'appréciation de l'autorisation	71	19.3%
Cause non retrouvée (délit de fuite)	60	16.3%
Non-respect du code de la route et des règles de circulation	56	15.3%
Perte de contrôle	49	13.4%
Marcher, sortir d'un sentier ou s'engager sur une route	17	4.6%
Traversée de la route non masquée/masquée par un véhicule à l'arrêt	13	3.5%
Marcher ou se tenir sur la route	5	1.4%
Vitesse excessive	4	1.1%
Crévaision des pneus et des roues	2	0.5%
Chute à l'intérieur ou à l'extérieur d'un véhicule	1	0.3%
Véhicule stationné dangereusement	1	0.3%

pourcent des accidents n'a pas été établie, comme le montre le tableau qui suit.

Figure 56: Répartition des décès en fonction du temps

Source: NTSA, Avr-Déc 2019



9.3 Sécurité Routière au Rwanda

Suite à l'étude cartographique multisectorielle des points noirs effectuée par l'ACTTCN au Rwanda en 2019, il a été identifié que Kigali -Huye -Akanyaru (NR-1), Kigali -Musanze-Rubavu(NR-2) et Kigali -Gatuna (NR-3), comptent vingt-huit (28) points dangereux. En général, toutes les routes principales du Rwanda sont bien entretenues et ne présentent aucun signe de chaussée en mauvais état ou d'accotements défectueux le long des routes nationales pour camions. Le Ministère des Infrastructures du Rwanda (MiNINFRA) met en œuvre des mesures visant à réduire les risques d'accidents par une application stricte et une discipline générale parmi le public et plus particulièrement les usagers de la route.

Le tableau 47 présente la répartition des décès au Rwanda sur la base des tronçons routiers le long du Corridor Nord pour la période d'Avril à Décembre 2019. Selon les données, un total de 176 accidents ont été signalés au cours de la période sous étude. La plupart des décès ont eu lieu le long de route Kigali-Huye-Akanyaru, soit 22 pourcent du total des accidents le long du Corridor au Rwanda, suivi de près par le tronçon Kigali-Kayonza avec 19 pourcent. Les accidents sur le tronçon Kigali-Huye-Akanyaru se produisent entre 7 heures et 23 heures en raison de virages successifs de la route et de la mauvaise visibilité. De même, les accidents sur le tronçon Kigali-Kayonza se produisent entre 15 heures et 22 heures suite à l'excès de vitesse et aux fausses manœuvres exécutées par le conducteur.

Tableau 47: Number of accidents distributed by road section (Apr-Dec 2019)

Source: Ministry of Infrastructure/Rwanda National Police

Nom de la route	Mortel	Grave	Nombre d'accidents	Heure de l'accident
Kigali-Huye -Akanyaru (NR1)	22	17	39	07:00 – 23:00
Kigali -Musanze -Rubavu (NR2)	15	12	27	05:00 – 22:00
Kigali -Gatuna (NR3)	4	3	7	12:00 – 17:00
Kigali-Kayonza (NR4)	18	16	34	15:00 – 22:00
Kicukiro -Nemba (NR5)	8	6	14	16:00 – 21:00
Huye-Kitabi -Buyinga (NR10)	2	2	4	19:00 – 21:00
Ruhwa-Bugarama-Rusizi-Buyinga-Karongi-Rubavu (NR11)	12	10	22	05:00 – 17:00
Muhanga-Rubengera (NR15)	2	3	5	12:00 – 17:00
Muhanga-Ngororero-Mukamira(NR16)	5	4	9	13:00 – 19:00
Musanze -Cyanika (NR17)	3	2	5	12:00 – 19:00
Kayonza-Gabiro-Kagitumba (NR24)	7	3	10	15:00 – 23:00

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

Le nombre d'accidents de roulage a diminué par rapport à l'année précédente, l'année 2019 enregistrant une baisse d'environ 17 pourcent par rapport aux 5.661 cas enregistrés en 2018. Parmi les initiatives de sécurité routière en cours de mise en œuvre au Rwanda, on peut citer :

- Campagnes Gerayo Amahoro (Arriver en Sécurité) : Le Rwanda a lancé la campagne "GerayoAmahoro", qui signifie "Arriver en Sécurité", en mai 2019. Cette campagne vise à apporter des réformes dans le domaine de la sécurité routière et à protéger les usagers de la route contre les accidents de roulage qui étaient devenus monnaie courante les années précédentes. Les campagnes, qui durent un an, visent à atteindre toutes les catégories d'usagers de la route pour les éduquer à une utilisation sûre de la route, principalement en ce qui concerne la prévention des comportements humains imprudents et la sensibilisation contre la conduite distractive. La campagne engage des émissions-débats à la radio et à la télévision et utilise des plateformes sociales, des road-shows et une sensibilisation dans les baies de parking des bus à travers le pays, dans les églises et les mosquées, dans les rassemblements sportifs et dans les écoles en vue d'atteindre différents usagers de la route.
- Installation de régulateurs de vitesse dans les véhicules publics et commerciaux pour contrôler la vitesse des véhicules des sociétés. L'installation de dispositifs met en application l'arrêté présidentiel de février 2015 relatif à l'installation de régulateurs de vitesse dans les véhicules de service public et autres véhicules commerciaux pour contrôler la vitesse des véhicules commerciaux, qui était considérée comme l'une des principales causes d'accidents mortels. Ce dispositif de haute technologie limite les véhicules à la vitesse maximale de 60 kilomètres par heure et a la capacité de réduire la vitesse à au moins 25 kilomètres par heure chaque fois que le véhicule tente de dépasser la vitesse maximale fixée. Il dispose également d'un ordinateur de stockage qui permet aux contrôleurs ou aux agents de roulage de vérifier la vitesse précédente du véhicule et les erreurs si le dispositif a été tempéré.
- Installation de caméras de surveillance (CCTV) le long des routes nationales asphaltées pour limiter les accidents de roulage. Des travaux sont en cours pour installer des caméras de télévision en circuit fermé (CCTV) le long des routes asphaltées nationales dans le cadre des efforts visant à contrôler les accidents de la circulation et à assurer la sécurité routière. Le projet visait à réduire les accidents causés par une conduite imprudente, comme le fait de parler au téléphone en conduisant, ainsi que les excès de vitesse. En outre, la police prévoit d'introduire un dispositif appelé "caméra sur le corps" qui sera un appareil électronique fixé sur le corps d'un policier pour détecter les voitures qui enfreignent le code de la route et punir immédiatement les contrevenants. Des caméras fixes ont été installées dans des zones spécifiques le long du réseau routier de Kicukiro-Nemba (NR5), Kigali-Kayonza (NR4), Kayonza-Kagitumba (NR24), Kigali-Muhanga (NR1) et Kigali-Musanze (NR2).

Dixième Chapitre

Recommandations

10.1 Recommandations

(i) Commerce intra régional

Le commerce transfrontalier informel constitue un segment important de l'économie régionale et fournit des moyens de subsistance à de larges segments de la population. Il est primordial que les décideurs politiques de concevoir des interventions qui soutiennent la facilité de faire les affaires pour les commerçants informels avec des considérations appropriées sur l'inclusion de la dimension genre. Il incombe en outre aux décideurs politiques de veiller à ce que les femmes soient aidées à accroître leurs revenus et à accéder à davantage d'opportunités commerciales, y compris à l'exportation. Il est recommandé que les pays membres améliorent la collecte de données et les rapports sur les performances du commerce transfrontalier informel pour permettre des interventions politiques fondées sur des preuves.

Ily a également nécessité d'harmoniser les méthodes et les modèles de collecte et de présentation des statistiques pour permettre des comparaisons et la mesure des flux commerciaux entre les États membres.

Les États membres devraient harmoniser les exigences en matière de documentation pour le dédouanement des marchandises échangées à travers les postes frontières, dédouanées dans le cadre du régime commercial simplifié (STR) du COMESA. En outre, harmoniser la valeur seuil pour les marchandises qui peuvent être dédouanées dans le cadre du STR en adoptant la valeur seuil recommandée par COMESA.

(ii) Qualité de l'infrastructure

Le rapport note que la qualité des infrastructures de transport s'est considérablement améliorée dans tous les États membres. Cependant, le rapport note que la taille de l'économie de la région est en expansion et génère une demande de systèmes de transport efficaces.

Il est donc recommandé aux pays de redoubler d'efforts pour poursuivre le développement des infrastructures comme prévu dans le Plan Directeur des Infrastructures de Transport du Corridor Nord. Dans la même visée, il est impératif de poursuivre des politiques et d'allouer des ressources pour l'entretien et la protection des routes et des autres modes de transport contre les dommages afin de garantir une rentabilité optimale des infrastructures.

Il a été signalé que même sans ajouter de cargaison supplémentaire sur les camions lors de leurs déplacements en transit le long du Corridor, les camions sont conformes aux limites de la charge des véhicules sur certains ponts-basculés mais ne sont plus conformes à d'autres. Il a été observé que, tandis que sur certains ponts-basculés, si un camion satisfait à la charge du groupe d'essieux, il est autorisé de continuer, en outre, chaque essieu individuel du groupe d'essieux doit respecter la limite de la charge pour pouvoir être autorisé de continuer le voyage.

Il est recommandé que les autorités en charge des ponts-basculés dans les États membres harmonisent l'application des limites de charge des véhicules.

(iii) Temps de transit et retards

Il est possible d'améliorer le temps de transit et de minimiser les retards le long du corridor de transport. Renforcer la coordination, l'automatisation complète et améliorer le mécanisme de collaboration entre les agences frontalières pour accélérer le dédouanement des marchandises à la frontière. Les Comités Conjoints aux Frontières et transfrontaliers devraient être renforcés et leur fonctionnement rationalisé.

Il est recommandé aux États membres de mettre en œuvre les lignes directrices sur la formation et le renforcement des Comités Conjoints aux frontières qui ont été approuvées par les organes directeurs de l'ACTTCN.

Il est également à noter que la croissance des villes et autres centres urbains le long des voies de transport a entraîné une augmentation de la congestion du trafic, ce qui aggrave les retards du trafic de transit et des autres usagers de la route qui passent par ces villes.

Il est recommandé aux pays d'envisager une refonte des plans d'urbanisme, y compris le développement des voies de contournement. En outre, adopter des politiques qui limitent l'utilisation des véhicules de service public à petit nombre dans les villes et les grands centres urbains.

De plus, l'utilisation des RECT est encore faible, ce qui a un impact sur la qualité des données et des informations requises sur les causes d'analyse des arrêts et des retards.

Il est recommandé que davantage de véhicules soient équipés de ces dispositifs et bénéficient d'une assistance technique adéquate. Cela permettra de compléter les informations obtenues à partir des enquêtes routières et d'autres sources secondaires.

Le rapport note que les données sur le temps pris pour les processus aux frontières de la RDC avaient très peu d'observations de janvier à décembre 2019, avec assez peu de frontières. Cela implique que les données fournies par la DGDA ne sont pas adéquates pour une analyse objective et concluante.

Par conséquent, le rapport recommande qu'une enquête soit menée pour comprendre et proposer une méthodologie appropriée pour la capture de données étant donné que la RDC est vaste et comporte de nombreuses frontières.

(iv) Sécurité routière

Les accidents de la route restent un problème persistant sur toutes les voies de transport et entraînent des coûts et des pertes considérables pour les commerçants. Le rapport mon-

tre qu'un grand nombre d'accidents sont liés à des erreurs de jugement du conducteur et à d'autres erreurs d'origine humaine.

Il est recommandé de redoubler d'efforts pour atteindre toutes les catégories d'usagers de la route afin de les éduquer sur la sécurité routière, principalement en prévenant les comportements imprudents de l'homme et en sensibilisant contre la distraction au volant. En outre, l'amélioration de la qualité des services fournis par les stations routières devrait être renforcée afin de garantir aux usagers de la route des possibilités adéquates de se reposer, d'assurer l'entretien de leurs véhicules et d'avoir accès à une assistance rapide en cas de détresse. Des stations d'arrêt et de repos avec une variété d'équipements et de centres de bien-être pour les conducteurs le long du corridor sont requises.

Il a été signalé que certains véhicules sont modifiés après leur importation pour transporter plus de marchandises ou plus de passagers pour lesquels ils n'ont pas été conçus, ce qui pose des problèmes de sécurité de ces véhicules sur les routes.

Il est recommandé que toute modification d'un véhicule pour transporter davantage de marchandises ou de passagers soit approuvée par l'autorité chargée de l'enregistrement ou de l'immatriculation des véhicules de l'Etat membre afin de garantir que les modifications ne compromettent pas la sécurité du véhicule.

(v) Postes frontières

Le Développement des postes frontières à arrêt unique (PFAU) a été considéré comme une stratégie efficace pour améliorer le commerce transfrontalier. Cependant, ces PFAU sont toujours confrontés à un certain nombre de défis qui entravent leurs opérations pour tirer pleinement parti des avantages offerts par les PFAU.

Il est recommandé que les pays concentrent leurs efforts à relever les défis liés à l'insuffisance des infrastructures à bon nombre de ces postes frontaliers, y compris le logement du personnel, les équipements tels que les écoles et les hôpitaux, les parcs pour animaux en quarantaine, les ressources en eau insuffisantes et, dans certains cas, l'alimentation électrique non fiable, et au grand défaut manque de capacités humaines et de compétences dans un certain nombre de domaines critiques.

(vi) Transport par voie ferroviaire

Le développement du chemin de fer à écartement standard a révolutionné le transport de marchandises depuis le port de Mombasa. Pour améliorer la viabilité économique du chemin de fer à écartement standard, il est important de poursuivre la mise en œuvre du plan directeur des chemins de fer qui proposait de rajeunir les chemins de fer existants desservant la Tanzanie, le Kenya, l'Ouganda et de les étendre initialement au Rwanda et au Burundi, puis au Soudan du Sud, en Éthiopie et au-delà. La liaison de ces systèmes



Un chauffeur obtient les documents de dédouanement au Poste de Frontière à Arrêt Unique.

améliorera à terme les performances et garantira une utilisation optimale et viable du système ferroviaire. En outre, il est nécessaire de développer des routes de desserte et des chemins de fer pour assurer une connectivité au dernier kilomètre qui rendrait l'utilisation des chemins de fer plus attrayante.

(vii) Voies navigable intérieures

Les voies navigables intérieures sont une partie cruciale des systèmes de transport dans la région qui pourraient potentiellement réduire les distances et les coûts de transport et relier différents pays. Les principales voies navigables ciblées sont le lac Victoria et le lac Tanganyika. Il est recommandé de mobiliser les efforts conjoints des pays pour relever les nombreux défis auxquels le transport lacustre est confronté. Ceux-ci incluent les mauvais systèmes d'exploitation, des équipements insuffisants, les canaux peu profonds, la jacinthe d'eau et les postes d'amarrage étroits qui empêchent la navigation et l'accostage.







Autorité de Coordination de
Transit et de Transport du
Corridor Nord



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



Telephone
+254 729 923574
+254 733 532485



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

 @NorthernCorridor

 NorthernCorridor

Report on the 15th World Conference on World Heritage

15th World Conference on World Heritage, 2020

15th World Conference on World Heritage, 2020