

RAPPORT ANNUEL DE L'OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS DU CORRIDOR NORD 2022

18^{ème} EDITION

MAI 2023







AUTORITE DE COORDINATION DE TRANSIT ET DE TRANSPORT DU CORRIDOR NORD

LES PARTENAIRES



PARTENAIRES DE DÉVELOPPEMENT

























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

P.O. Box 34068-80118 Mombasa, Kenya, Tel.: (+254) 729 923 574

www.ttcanc.org

TradeMark Africa (TMA)

P.O. Box 313 - 00606 Nairobi, Kenya,

Tel.: (+254) 20 423 5000 www.trademarkafrica.com

©2023 Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) et TradeMark Africa.

ous droits réservés.

Crédit photo

ACTTCN, sauf indication contraire.

Photo de couverture

Recto: Photo aérienne du port de Mombasa

Retour: MV Pamba par Mango Tree Group sur le lac Victoria en Ouganda

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

Remarque:

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

Le texte principal

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

Le terme « milliard » signifie 1.000 millions.

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

L'utilisation d'un tiret (-) entre les deux dates représentant des années ou des mois, par exemple 2021 - 2022 ou Janvier - Décembre, signifie que toute la période a été considérée. Une barre 1 oblique (/) placée entre deux ans consécutifs, par exemple 2021/22 ou 2021/2022, représente une année fiscale.

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

Les tables

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

Un astérisque (*) indique que certaines données sont manquantes

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

TABLE DES MATIERES

LISTE	DES T	ABLEAUX
LISTE	DES F	IGURES
ACRO	NYMS	ET ABBREVIATIONS
AVAN	T-PRO	pos
REME	RCIEN	IENTS
SOMM	//AIRE	EXÉCUTIF
PREM	IIER CH	IAPITRE: INTRODUCTION
	1.1	Contexte macroéconomique
	1.3	Organisation du rapport
DEUX	IEME C	CHAPITRE: QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES
	2.1	Les Ports et les voies navigables intérieures
	2.2	Les routes
		2.2.1 Etat des routes au Burundi
		2.2.2 Etat des routes en RDC
		2.2.3 Etat des routes au Kenya
		2.2.4 Etat des routes au Rwanda
		2.2.5 Etat des routes au Soudan du Sud
		2.2.6 Etat des routes en Ouganda
	2.3	Réseau d'oléoducs
	2.4	Dépôts Intérieurs des Conteneurs
	2.5	Le chemin de fer
	2.6	Ponts-bascules
TROIS	SIEME	CHAPITRE: VOLUME ET CAPACITE
	3.1	Débit des marchandises par le port de Mombasa
	3.2	Volume de transit par le Port de Mombasa
	3.3	Taux de conteneurisation
	3.4	Déhit par voie ferroviaire

	3.5	Dépôts intérieurs de conteneurs (ICD)
		3.5.1 Dépôt intérieur de conteneurs de Nairobi
		3.5.2 Temps de rotation à l'ICD MAGERWA
	3.6	Débit par oléoduc
QUATI	RIEME	CHAPITRE: EFFICACITE ET PRODUCTIVITE
	4.1	Temps de rotation des navires
	4.2	Temps d'attente du navire avant l'accostage au port Port de Mombasa 36
	4.3	Temps de séjour des cargaisons conteneurisées au port de Mombasa 36
	4.4	Temps pris entre l'acceptation des documents et la mainlevée
		4.4.1. Processus de la mainlevée douanière pour les marchandises en transit 39
		4.4.2. Temps pris après la mainlevée douanière au Port de Mombasa
		(de la mainlevée à l'évacuation)
	4.5	Temps et retards à l'Autorité des Recettes du Rwanda (RRA)
	4.6	Performance des ponts-bascules en fonction du trafic le long du Corridor Nord. 42
	4.8	Performance des ponts-bascules en termes de conformité le long du Corridor
		Nord
CINQL	JIEME	CHAPITRE: TARIFS ET COUTS
	5.1	Redevances portuaires et maritimes au port de Mombasa
	5.2	Tarifs de transport par voie ferroviaire
	5.3	Tarifs / redevances de l'oléoduc
	5.4	Tarifs de transport des marchandises par voie routière
SIXIEN	ΛΕ CH	APITRE: TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS
	6.1	Temps de transit au Kenya
	6.2	Temps de transit en Ouganda
	6.3	Temps de transit au Rwanda
	6.4	Raisons et durée des arrêts le long du Corridor Nord
SEPTI	EME C	HAPITRE: LE COMMERCE INTRAREGIONAL
	7.1	Commerce formel entre le Burundi et les autres Etats membres du Corridor
		Nord
	72	Commerce formel entre la RDC et les autres Etats membres du Corridor Nord 63

	7.3	Comme	erce formel au Kenya	ļ
	7.4	Comme	erce entre le Rwanda et les autres Etats membres du Corridor Nord 66	3
		7.4.1	Commerce formel entre le Rwanda et les autres Etats membres du	
			Corridor Nord	3
		7.4.2	Commerce informel entre le Rwanda et les autres Etats membres du	
			Corridor Nord	3
	7.5	Comme	erce formel entre le Soudan du Sud et les autres États membres du	
		Corrido	r Nord)
	7.6	Comme	erce formel en Ouganda)
HUITII	EME CI	HAPITR	E: SECURITE ROUTIERE	ļ
	8.1	Sécurit	é routière au Burundi	5
	8.2	Sécurit	é Routière au Kenya	}
	8.2	Sécurit	é routière au Rwanda	3
	8.4	Sécurit	é Routière au Soudan du Sud)
	8.5	Sécurit	é Routière en Ouganda)
NEUV	IEME C	HAPITE	RE: RECOMMANDATIONS	
ANNE	XES E	T REFE	RENCES	3
	Annexe	e 1: Etat	des routes au Burundi (2022)	3
	Annexe	e 2: État	des routes en RDC (2022)	5
	Annexe	e 3: Etat	des Routes au Kenya (2022)	7
	Annexe	e 4: Etat	des Routes au Rwanda (2022))
	Annexe	e 5: Eta	t des Routes au Soudan du Sud (2022)	3
	Annexe	e 6: Etat	des ponts au Soudan du Sud (2022)	1
	Annexe	e 7: Etat	des Routes en Ouganda (2022)	5

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Principaux indicateurs macroéconomiques
Tableau 2: Etat du transport par voies navigables intérieures.
Tableau 3: Etat des tronçons routiers du Corridor Nord en RDC
Tableau 4: Capacité des installations de stockage de l'oléoduc de KPC
Tableau 5: Dépôts Intérieurs des Conteneurs le long du Corridor Nord
Tableau 6: Capacité actuelle du chemin de fer à écartement standard (SGR).
Tableau 7: Capacité actuelle du chemin de fer à écartement métrique (MGR) au Kenya et en Ouganda
Tableau 8: Ponts-bascules dans les Etats membres du Corridor Nord
Tableau 9: Débit annuel du port de Mombasa ('000') en tonnes métriques
Tableau 10: Volumes des marchandises destinées aux Etats membres du Corridor Nord
Tableau 11: Volumes de transit par le port de Mombasa
Tableau 12: Trafic total annuel de conteneurs (en EVP)
Tableau 13 : Débit par SGR de 2019 à 2022
Tableau 14: Capacité de manutention des conteneurs
Tableau 15: Trafic mensuel moyen pesé sur les ponts-bascules au Kenya en 2022
Tableau 16: Trafic mensuel moyen pesé pour certains ponts-bascules en Ouganda en 202243
Tableau 17: Niveau de conformité au poids sur certains ponts-bascules au Kenya (en pourcentage).
Tableau 18: Niveau de conformité au poids pour certains ponts-bascules en Ouganda
Tableau 19: Redevances portuaires et maritimes au Port de Mombasa.
Tableau 20: Tarif de transport de transit des Conteneurs d'importation chargés/vides, par conteneur en USD
Tableau 21 : Tarif de transport de transit des Conteneurs locaux chargés / des conteneurs vides par conteur, en USD
Tableau 22: Tarif de transport des marchandises conteneurisées, dans la direction descendante .
Tableau 23: Tarifs de transport ferroviaire en Ouganda
Tableau 24: Tarifs de transport par oléoduc fixés par EPRA avec effet au 15 février 2021 50

Tableau 25: Ta	arif de transport le long du Corridor Nord
Tableau 26: Ta	arif de transport pour les camions citernes en 2022
Tableau 27 : ⊺	Temps de transit au Rwanda en 2022
Tableau 28: M	Motifs et durée des arrêts le long du corridor
Tableau 29: F	réquence des arrêts le long du Corridor Nord
	aleur totale du commerce du Burundi avec les autres Etats du Corridor Nord en 2022 en USD63
	aleur totale des échanges commerciaux de la RDC avec les autres États membres du Corridor Nord
Tableau 32: P	Part du commerce du Kenya dans le monde
Tableau 33: O	Commerce total du Kenya avec les États du Corridor Nord (en USD) en 202265
Tableau 34: P	Part des importations et exportations formelles du Rwanda, en USD, en 202267
Tableau 35: P	Part des importations et exportations informelles du Rwanda en USD en 202269
	Commerce formel entre le Soudan du Sud et les autres États membres du Corridor Nord
Tableau 37: C	Commerce formel de l'Ouganda avec les États membres du Corridor Nord en 2022
Tableau 38: N	Nombre des accidents routiers au Burundi
	Répartition des accidents mortels de la route au Kenya en fonction du Type de l'éhicule
Tableau 40: O	Causes des accidents le long du Corridor Nord au Kenya
Tableau 41: A	Accidents routiers le long du Corridor Nord au Rwanda
Tableau 42: N	Nombre des accidents la de route au Soudan du Sud
Tableau 43: Te	endance des accidents et des décès
Tableau 44: A	Accidents routiers en Ouganda

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Parts en pourcentage de l'économie de la région du Corridor Nord par État membre . 2
Figure 2: Carte du transport multimodal du Corridor Nord
Figure 3: Etat des tronçons routiers du Corridor Nord au Burundi en 2022
Figure 4: Etat des sections de routes du Corridor Nord au Kenya en 2022
Figure 5: Etat des sections de routes du Corridor Nord au Rwanda
Figure 6: Etat des tronçons routiers du Corridor Nord au Soudan du Sud
Figure 7: Etat des sections de routes du Corridor Nord en Ouganda
Figure 8: Infrastructure d'oléoduc au Kenya
Figure 9: Parts en pourcentage du débit au Port de Mombasa en 2022
Figure 10: Parts du transport des marchandises par voie ferroviaire (SGR et MGR)
Figure 11: Temps de rotation à l'ICD MAGERWA en 2022
Figure 12: Débit par oléoduc ('000 M³)
Figure 13: Temps moyen de rotation des navires au port de Mombasa (en heures)
Figure 14: Temps d'attente des navires avant l'accostage au port de Mombasa (en jours)
Figure 15: Temps de séjour annuel moyen des cargaisons importées conteneurisées (en heures)
Figure 16: Processus de la mainlevée douanière en 2022
Figure 17: Temps pris après la mainlevée douanière au Port de Mombasa (de la mainlevée à l'évacuation)
Figure 18: Mainlevée de RRA dans le cadre de Territoire Douanier Unique au Port de Mombasa 42
Figure 19: Temps de transit de Mombasa aux frontières du Kenya
Figure 20: Temps de transit de Mombasa à la destination
Figure 21: Temps de transit de Kampala à diverses destinations, en heures
Figure 22: Part en pourcentage du commerce formel du Burundi en 2022
Figure 23: Principales destinations des exportations du Burundi en 2022 (USD)
Figure 24: Principaux pays d'importation pour le Burundi en 2022 (en USD)
Figure 25: Part en pourcentage du commerce formel du Burundi avec les États membres du

Figure 26:	Total des échanges commerciaux du Kenya (en USD)
Figure 27:	Part en pourcentage du commerce formel intra-régional du Rwanda
Figure 28:	Part en pourcentage du commerce formel du Rwanda avec les États membres du Corridor Nord en 2022
Figure 29:	Principales destinations des exportations du Rwanda en 2022 (en USD)
Figure 30:	Principaux pays d'importation pour le Rwanda en 2022 (en USD)
Figure 31:	Part en pourcentage du commerce informel intrarégional au Rwanda en 2022 68
Figure 32:	Part en pourcentage du commerce informel intrarégional avec les États partenaires en 2022
Figure 33:	Part en pourcentage du commerce intrarégional de l'Ouganda
Figure 34:	Part en pourcentage du commerce ougandais avec les États membres du Corridor Nord
Figure 35:	Principales destinations des exportations de l'Ouganda en 2022 (en USD)
Figure 36:	Principaux pays d'importation de l'Ouganda en 2022 (en US\$)
Figure 37:	Décès par sexe au Kenva

ACRONYMS ET ABBREVIATIONS

ACPLRWA	Association des Chauffeurs des Poids Lourds au Rwanda
AfCTA	Accord de la zone libre Echange Continentale Africain (ZLECAf)
ASYCUDA	Système Automatisé pour les Données Douanières
BADEA	Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique
COE	Certificat d'Exportation
COMESA	Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe
COVID19	Coronavirus 2019
RDC	République Démocratique du Congo
EAC	Communauté de l'Afrique de l'Est
EPRA	Autorité de Régulation de l'Enérgie et des Produits Pétroliers
FSD	Financial Sector Deepening (Renforcement du Secteur Financier)
GDP	Produit intérieur brut
GVW	Poids brut du véhicule
HSWIM	Pesage Routier Dynamique à Grande Vitesse
CTI	Commerce Transfrontalier Informel
ICD	Dépôt Intérieur de Conteneurs
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
IRI	Indice International de Rugosité
KeNHA	Autorité des Autoroutes Nationales du Kenya
KM	Kilomètre
KOJ	Jetée de Carburant de Kisumu
KOSF	Installation de stockage de produits pétroliers de Kipevu
KOT	Terminal Pétrolier de Kilindini
KPA	Autorité Portuaire du Kenya
KPC	Compagnie des Oléoducs du Kenya
KPRL	Raffineries des Produits Pétroliers du Kenya
KRA	Autorités des Recettes du Kenya
KTA	Association des Transporteurs du Kenya
LPG - GPL	Gaz de pétrole liquéfié
MGR	Chemin de Fer à Voie Métrique
MT	Tonnes Métrique
CN	Corridor Nord
NCTO	Observatoire du Corridor Nord des Transports
ATTCN	Accord de Transports et de Transit du Corridor Nord
ACTTCN	Autorité de Coordination de Transports et de Transit du Corridor Nord
BNT	Barrière Non Tarifaire
B. 11	Darriere Nort Tarriaire

NTSA	Autorité Nationale des Transports et de la Sécurité
OFID	Fonds OPEP pour le développement international.
PFAU	Poste Frontière à Guichet Unique
PS	Station de Pompage
RECTS	Système Électronique Régional de Suivi des Cargaisons
RRA	Office des Recettes du Rwanda
SADC	Communauté de Développement de l'Afrique Australe
TDU	Territoire Douanier Unique
SGR	Chemin de fer à Ecartement Standard
TANCIS	Système douanier intégré de la Tanzanie
EVP	Unités Équivalent Conteneur de Vingt Pieds
TMA	TradeMark Africa formerly TradeMark East Africa
TOP	Rapport de l'Observatoire de Transport
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
ANRA	Autorité des Routes Nationales de l'Ouganda
URA	Autorité des Recettes de l'Ouganda
URC	Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouganda
USD	Dollars Américain
OMS	Organisation Mondiale de la Santé

AVANT-PROPOS



Nous avons l'honneur de vous présenter la 18ème Edition du Rapport de l'Observatoire de transport du Corridor Nord, qui fournit un aperçu détaillé de la performance du Corridor Nord et du Port de Mombasa au cours de l'année écoulée. Ce rapport fait partie de notre engagement continu à faire le suivi et rendre compte de la performance du Corridor Nord et à fournir des informations factuelles pour la formulation des politiques éclairées.

La 18^{ème} Edition s'inscrit dans la continuité des publications précédentes dans le cadre de l'Observatoire de Transport. Il ne devrait pas être lu isolément, mais

dans le cadre de notre système complet de suivi et d'établissement de rapports sur la performance du Corridor Nord. D'autres données sur les performances de la région sont disponibles sur le portail en ligne de l'Observatoire (http://top.ttcanc.org).

Ce rapport est principalement préparé à l'aide de données brutes provenant des Parties prenantes dans les Etats membres du Corridor Nord et de données et informations qualitatives recueillies à travers des enquêtes sur la logistique du commerce et du transport.

Le rapport contient plus de quarante indicateurs de performance clés et, le cas échéant, des comparaisons avec les données des années précédentes sont fournies pour donner un aperçu des progrès de la région. Les données sont collectées auprès de diverses parties prenantes dans les États membres du Corridor Nord, notamment les autorités routières, les autorités fiscales, les associations de transport et les Bureaux des statistiques, entre autres.

Il nous fait plaisir d'annoncer que l'efficacité du Oort de Mombasa et du Corridor Nord s'est considérablement améliorée et que la région se remet complètement des effets de la pandémie de Covid-19. Nous devons cette réalisation à la collaboration et au soutien de nos Parties prenantes, des experts des Etats membres et des Organes directeurs du Corridor Nord.

Nous tenons à exprimer notre gratitude pour votre soutien continu dans la mise en œuvre des initiatives de la Charte communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord. Nous espérons que ce rapport renforcera votre compréhension de la performance du Corridor Nord et éclairera les politiques d'amélioration. De plus, nous exprimons notre gratitude à toutes les parties prenantes qui ont contribué à l'analyse et à l'affinement de ce rapport jusqu'à sa validation.

Omae Nyarandi

Secrétaire Exécutif

REMERCIEMENTS

La préparation de ce rapport de l'Observatoire de Transport par le Secrétariat du Corridor Nord a été possible grâce aux contributions et le soutien d'experts des États membres. Cet effort de collaboration a été rendu possible grâce aux données de nos principales parties prenantes, notamment les autorités routières, les autorités fiscales, les associations de transport et le Bureau des statistiques.

Nous voudrions exprimer notre gratitude aux organes directeurs du Corridor Nord pour leur immense soutien, ainsi qu'à Trademark Africa (anciennement Trademark East Africa) pour leur soutien financier.

Enfin, le Secrétariat apprécie immensément les contributions inestimables des parties prenantes qui ont fourni l'analyse et l'affinement du rapport jusqu'à sa validation.

Secrétariat de l'ACTTCN

SOMMAIRE EXÉCUTIF

La 18^{ème} Edition du Rapport de l'Observatoire de transport analyse en détail le secteur de transport du Corridor Nord en 2022. Le rapport couvre divers modes de transport, notamment le mode routier, ferroviaire et maritime. En outre, il donne un aperçu des défis et des opportunités auxquels le secteur est confronté.

Le rapport identifie plusieurs défis auxquels l'industrie est confrontée, notamment les contraintes d'infrastructure, la pénurie de main-d'œuvre qualifiée et les obstacles tarifaires et non tarifaires au commerce.. Pour surmonter ces défis, le rapport recommande de se concentrer sur l'innovation et les avancées technologiques, d'améliorer l'efficacité et la collaboration entre les parties prenantes pour relever les défis communs.

Dans l'ensemble, la 18ème Edition du Rapport de l'Observatoire de transport fournit une analyse complète et perspicace de l'industrie du transport régional, offrant des informations précieuses aux entreprises et aux décideurs qui cherchent à relever les défis et exploiter les opportunités de ce marché dynamique.

Qualité des infrastructures

Le rapport évalue les progrès réalisés dans le développement des ports, des voies navigables intérieures ainsi que l'état des routes dans la région du Corridor Nord. Les Etats membres se sont engagés à promouvoir l'utilisation des voies navigables intérieures ainsi qu'à fournir des installations suffisantes et adéquates tout en encourageant toute initiative du secteur privé qui faciliterait le transport des biens et des personnes par les voies navigables intérieures. Dans ce cadre, les Etats membres ont atteint d'énormes progrès en ce qui concerne l'amélioration des voies navigables intérieures et du transport routier.

Pour le cas du Burundi, ce dernier a commencé à moderniser le Port de Bujumbura en construisant un chantier naval et un terminal à conteneurs. Il a également institué la gestion des voies navigables. Le Kenya a réorganisé le port de Kisumu et la connexion ferroviaire à voie métrique avec le port de Kisumu. Le Kenya a également commencé la rénovation de ses navires MV Uhuru I et II. Quant à l'Ouganda, il a remis en état son navire MV Pamba qui est actuellement opérationnel. Il travaille sur le projet de communication et de transport maritimes sur le lac Victoria, qui vise à améliorer la communication et la sécurité des navires dans le lac Victoria. Le pays procède à la modernisation du port de Ntoroko et à la construction du port de Bukasa.

En République Démocratique du Congo, des projets en rapport avec les voies navigables sont en cours de mise en oeuvre, notamment la réhabilitation des ports de Kalundu et de Kalemie, la réhabilitation du Port de Bukavu, le port de Kisangani et le port de Goma. Des améliorations au port de Kasenyi sur le lac Albert sont également en cours. Les activités de réhabilitation au Rwanda comprennent la construction de quatre ports sur le lac Kivu, à savoir Rusizi, Rubavu, Karongi et Nkora.. L'Etat membre est également en train d'évaluer la navigabilité de la rivière Akagera. Le Soudan du Sud prévoit la réhabilitation des ports existants ainsi que de développer un cadre réglementaire pour le transport par voie navigable.

Outre la réhabilitation en cours des ports, divers Etats membres ont réalisé des progrès dans l'amélioration de l'infrastructure routière. 72,3% des routes du Corridor Nord au Burundi sont en bon état, 23,5% sont dans un état acceptable et seulement 4% sont en mauvais état. Au Kenya, 76 % des routes sont en bon état, 19 % en assez bon état et 5 % en mauvais état. Le Rwanda compte 93,8% des routes du Corridor Nord goudronnées et en bon état. Cependant, environ 6,2% du réseau

routier est en mauvais état. Au Soudan du Sud, le réseau routier est généralement médiocre en raison des ressources limitées de développement et d'entretien des infrastructures. Sur les 2.076 km du réseau du Corridor Nord en Ouganda, 49 % des routes sont goudronnées et sont actuellement en bon état, 45 % sont en bon état et 6 % sont en mauvais état. De nombreuses routes du Corridor Nord en République Démocratique du Congo ne sont pas revêtues et sont généralement dans état passable. Cependant, la région du Corridor Nord en RDC est caractérisée par un terrain accidenté, des forêts denses et de fortes précipitations, ce qui rend difficile la construction et l'entretien des routes.

Le système d'oléoducs au Kenya est sous la gestion de la Compagnie de Gestion de l'Oléoduc du Kenya. Il s'étend sur 1.797 km et dessert l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et l'Est de la République Démocratique du Congo par transbordement sur les camions pétroliers utilisant les autoroutes du Corridor Nord et par les jetées pétrolières du lac Victoria à Kisumu. Le Kenya continue d'améliorer l'oléoduc et les stations de pompage pour renforcer son efficacité. Des dépôts intérieurs de conteneurs sont opérationnels au Kenya, en Ouganda et au Rwanda.

Volume et Capacité

Cette section résume le volume de marchandises qui a transité par le Port de Mombasa et a été transporté vers les Etats membres. Alors que les États membres avaient pour objectif d'atteindre un débit de 35,90 millions de tonnes d'ici 2022, ils n'ont pas été à la hauteur en atteignant 33,75 millions de tonnes. Il s'agit d'une légère baisse par rapport au volume échangé en 2021. La baisse a représenté 2,3%. Sur le débit total, dont 78,8 % représentaient les importations tandis que 14,1 % représentaient les exportations. Les données collectées ont cependant révélé que le nombre d'importations et d'exportations via le port a continué d'augmenter bien que les six Etats membres soient des importateurs nets. Le débit de conteneurs a augmenté de 14.746 EVP entre 2021 et 2022. Ainsi, la conteneurisation globale était de 46,80 %. Le débit de l'oléoduc s'est également amélioré pour atteindre 8,2 millions de mètres cubes en 2022, contre 7,7 millions de mètres cubes connu en 2021. La compagnie de Gestion de l'Oléoduc du Kenya a également installé un pompage et un stockage supplémentaires et augmenté la capacité de chargement et de stockage dans les dépôts.

Efficacité et Productivité

L'analyse de l'efficacité le long du Corridor Nord vise à assurer la maximisation de la production tout en utilisant un minimum d'intrants, de coûts et de temps. Les facteurs déterminant l'efficacité comprennent le temps passé par les navires aux Ports, le processus d'évacuation des cargaisons et la durée de chacune des procédures impliquées. L'efficacité le long du Corridor Nord, le port de Mombasa et le dédouanement aux ponts-bascules et aux postes frontaliers n'ont pas encore atteint les objectifs fixés par les Etats membres. A titre illustratif, les données analysées révèlent que le temps de rotation des navires a augmenté en 2022, passant à 95 heures contre 86 heures enregistré en 2021. Les retards connus sont les conséquences des pannes de l'équipement ainsi que du recours à la main-d'œuvre plutôt qu'à des processus mécanisés de manutention et de dédouanement des navires. Ces défis ont également fait que le temps d'attente des navires augmente, passant de 0,99 jour à 1,1 jour en 2022. Le temps de séjour au Port et le temps nécessaire pour dédouaner des cargaisons au port ont également augmenté malgré l'installation de systèmes d'aide au dédouanement de la cargaison. En outre, les retards dans l'échange de données aux postes frontaliers ont également entraîné une augmentation du temps de dédouanement des camions aux différents nœuds de transit. Avec la mise en œuvre des engagements pris dans le cadre de la Charte du Port de Mombasa et du Corridor Nord, qui vise à accroître la conformité et à améliorer le dédouanement des marchandises au port de Mombasa, le Corridor Nord peut atteindre ses objectifs fixé pour le temps d'arrêt, le temps de rotation et le temps de dédouanement aux points de contrôle.

Tarifs et Coûts

La circulation de marchandises du port de Mombasa vers diverses destinations fait que les transporteurs encourent diverses charges, tel qu'indiqué par les diverses agences de transport dans les Etats membres. Il s'agit notamment des dépenses de carburant, des frais de transport, des tarifs et des dépenses non tarifaires, ainsi que d'autres dépenses d'exploitation. De plus, ces coûts sont indexés sur la distance, l'état de l'infrastructure utilisée dans le transport et les barrières administratives existantes. Les tarifs et les coûts s'appliquent à la route, au chemin de fer, à l'oléoduc et au dédouanement des marchandises au Port de Mombasa. Les frais de manutention des cargaisons au port de Mombasa restent élevés en raison de frais multiples payés et qui se chevauchent, tels que les frais de manutention à terre, les frais de quai et les frais de manutention au terminal des compagnies maritimes. Ces charges multiples tendent à augmenter le coût des affaires dans la région, rendant les marchandises plus chères lorsqu'elles sont transportées vers les pays enclavés. Au Kenya, les marges bénéficiaires des compagnies maritimes sur le fret en vertu du connaissement direct (TBL) rendent le transport des marchandises par voie ferroviaire moins compétitif. De plus, le coût du transport de marchandises via le Chemin de fer à Ecartement Standard (SGR) reste élevé. L'expansion de l'infrastructure oléoduc a cependant entraîné une réduction des tarifs de transport. Encore une fois, ces frais varient en fonction de la distance parcourue. L'augmentation des redevances routières est influencée par l'état des routes dans les États membres. Les distances plus longues ont des redevances et des tarifs inférieurs si l'indice de qualité de la route est élevé. Par conséquent, l'amélioration de l'infrastructure routière continuera toujours à jouer sur la réduction du coût du transport des marchandises, ce qui réduira ainsi le coût des affaires.

Temps de transit et and retards

La Charte de la Communauté du Port de Mombasa et du Corridor Nord visent à atteindre un maximum de 40 heures pour se déplacer de Mombasa à Malaba et 45 heures de Mombasa à Busia. Malheureusement, cet objectif n'a pas encore été atteint en raison de plusieurs facteurs tels que les arrêts le long de la route, les accidents de la route, les barrages routiers de la police et les problèmes liés à l'infrastructure. Les données recueillies révèlent qu'il a fallu 77 heures pour voyager de Mombasa à Busia et 80 heures de Mombasa à Malaba. La route la plus lente est Mombasa – Kigali. Le temps de transit au sein des États membres varie également d'un pays à l'autre, les retards étant causés par diverses raisons. Les données recueillies auprès de divers conducteurs ont montré qu'il existe plusieurs raisons pour lesquelles ils s'arrêtent pendant le transport et le nombre d'heures. Les raisons non divulguées occupent la grande partie du temps d'arrêt, soit à 8 heures, tandis que le contrôle de police n'a pris que 0,1 heure en moyenne. Au contraire, ces contrôles de police et de sécurité représentaient la plus grande fréquence d'arrêts le long du Corridor Nord.

Commerce intra régional

Les États membres du Corridor Nord font le commerce entre eux ainsi qu'avec d'autres pays en dehors de la région du Corridor Nord. Au cours de l'an 2022, le Burundi a exporté des marchandises d'une valeur de 53,69 millions USD vers les Émirats arabes unis qui constitue sa principale destination. La plupart des marchandises importées au Burundi provenaient du bloc asiatique. Le volume des échanges du Burundi avec les États membres était de 192,5 millions USD, contre 221 millions USD en 2021. Le commerce du Rwanda avec les Etats membres du Corridor Nord était évalué à 1,3 milliard USD. Soixante-quatre pour cent du volume échangé étaient des exportations, tandis que 36 % sont des importations. Malgré ses vastes ressources, le Soudan du Sud a du mal à s'engager dans le commerce avec le monde et même avec les États membres du Corridor Nord. Le pays est touché par des problèmes tels que l'insécurité, des infrastructures en mauvais état et les obstacles bureaucratiques. Ces défis doivent être résolus afin que le pays puisse profiter de ses ressources. L'Ouganda a également eu sa part du volume du commerce intrarégional, évaluée à 2,59 milliards USD. Les exportations et les importations représentaient respectivement 61% et 39%.

Le volume total du commerce international du Kenya était d'environ 28,5 milliards USD, dont 7% issus du commerce avec les États membres du Corridor Nord. Le Kenya a toujours maintenu une balance commerciale positive avec les autres États membres du Corridor Nord. Les données

montrent que le pays est un exportateur net dans la région. Le commerce du Kenya avec les États membres du Corridor Nord est resté constant en 2021 et 2022, évalué à environ 1,978 milliard USD, les exportations représentant 80 % du commerce total avec les États membres du Corridor Nord en 2022.

La production primaire est prédominante dans les six Etats membres. Ces produits primaires, principalement issus de l'agriculture de subsistance non contrôlée, ont une valeur monétaire inférieure à celle des produits manufacturés. D'où une énorme différence entre les exportations et les importations, en particulier en provenance des pays développés.

Sécurité routière

La sécurité routière reste une préoccupation majeure le long du Corridor Nord dans les États membres. Le Burundi a continué d'enregistrer un nombre très élevé d'accidents de la route, soit de 3.283 en 2022 contre 1.056 en 2021, pour l'ensemble du pays. Le Kenya a enregistré 672 accidents de la route le long du Corridor Nord tandis que le Rwanda a signalé 327 accidents le long de ses routes du Corridor Nord. Le Soudan du Sud a enregistré le plus petit nombre d'accidents de la route avec seulement 44, tandis que l'Ouganda a enregistré le plus grand nombre, avec 20.394 accidents en 2022 dans tout le pays. Les principales causes d'accidents le long de ces itinéraires émanaient d'erreurs humaines telles que les excès de vitesse, les dépassements inappropriés et le refus d'observer les règles de base de la circulation. Le rapport recommande donc une application rigoureuse des règles de circulation pour atténuer les accidents causés par le non-respect des règles de base de la circulation.

PREMIER CHAPITRE: INTRODUCTION

La 18ème Edition du rapport de l'Observatoire de Transport présente les données et informations obtenues auprès des six Etats membres du Corridor Nord. Ces données et informations décrivent divers indicateurs de performance et de développement dans ces économies. Le rapport se focalise sur les implications de la performance du secteur de transport dans la facilitation des échanges entre ces Etats membres. L'analyse de ce rapport porte sur la performance du port de Mombasa, des réseaux routiers, des lignes de chemin de fer et des oléoducs le long du corridor. Le rapport a été préparé en utilisant une méthodologie descriptive où l'organe d'observation fait le suivi de la performance du Corridor. Des données sont collectées sur divers paramètres tels que les retards, le volume et la capacité, les tarifs et coûts, la sécurité routière, le commerce intra régional et l'efficacité et la productivité générale du Corridor. Les données collectées sont traitées et analysées à l'aide d'outils statistiques et vérifiées par les parties prenantes avant d'en faire rapport aux instances concernées.

Les conclusions de ce rapport sont vitales pour les décideurs car elles suffisent à justifier une intervention menée sur les politiques dormantes ou inefficaces. Cela est réalisé à travers l'identification des obstacles qui entravent le commerce efficace le long du corridor dans les États membres avec des recommandations claires sur la facilitation du commerce.

1.1 Contexte macroéconomique

Les six Etats membres du Corridor Nord, qui se trouvent dans la région de l'Afrique de l'Est, présentent diverses tendances macroéconomiques qui indiquent une certaine stabilité et une croissance prévue.

La région du Corridor Nord a une population estimée à 240,9 millions d'habitants et couvre une superficie de 3,8 millions km². La population a augmenté de 4,6 % depuis 2021, ce qui indique une demande croissante de biens sur le marché. Il est à noter que 80 % de la population de la région est jeune, avec un âge médian d'environ 18,7 ans. Malgré les revers de la pandémie de COVID-19, l'environnement macroéconomique dans le Corridor Nord n'a cessé de croître. Malheureusement, les conflits russo-ukrainiens semblent saper les modestes acquis de ces Etats membres. De plus, les pénuries de carburant font grimper les prix moyens et augmentent le coût de la vie.

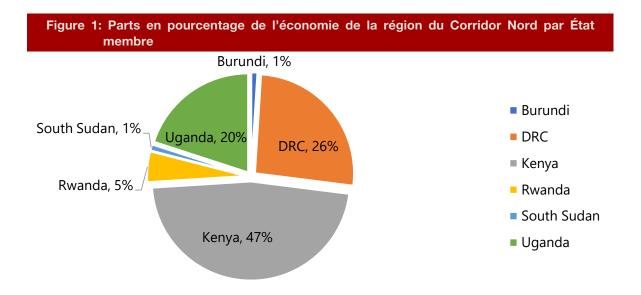
Tableau 1: Principaux indicateurs macroéconomiques

		Population "000"	Superficie (Km2))	Prix courants du PIB en milliard USD	
Economie	2021	2022	2022	2021	2022
Burundi	12.255	12.889	27.830	3,19	3,3
RDC	92.378	99.010	2.344.858	54,83	63,91
Kenya	54.986	55.100	580.370	109,49	114,86
Rwanda	12.277	13.846	26.340	10,4	11,07
Soudan du Sud	11.381	11.547	644.330	3,26	2,89
Ouganda	47.124	48.582	241.350	43,24	48,35
Total	230.401	240.974	3.865.078	224,41	244,38

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

En 2022, le Produit Intérieur Brut (PIB) combiné des six Etats membres du Corridor Nord est passé à 244,4 milliards USD, contre 224,41 milliards USD enregistré au cours de l'exercice 2020-2021. Le Kenya a maintenu sa tendance à la croissance. Tous les États membres ont signalé un écart

positif, entraînant une augmentation de 9 % du PIB total, à l'exception du Soudan du Sud. Le Kenya représentait la plus grande part à 47 %, suivie de la RDC à 26 % et de l'Ouganda à 20 %. Comme illustré dans la **figure 1** ci-dessous, le Rwanda a contribué à hauteur de 5 %, le Soudan du Sud à 2 % et le Burundi à 1%.



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

Les prévisions montrent que les économies des États membres devraient croître. Toutefois, elles continuent de compter fortement sur les produits manufacturés importés tout en dépendant du secteur agricole pour stimuler leurs économies. A la fin de 2022, seul le Kenya avait un taux d'inflation s'élevant à 7,38 %. Les taux d'inflation pour les autres Etats membres du Corridor Nord pour la même période étaient les suivants : Ouganda à 10,5%, Burundi à 17,34%, Rwanda à 16,5%, RDC à 12,4% et Soudan du Sud à 17,6%. La hausse persistante de l'inflation est largement attribuée aux conditions météorologiques défavorables qui ont affecté la région à la fin de 2022.

En outre, la hausse des prix mondiaux entraînés par une pénurie mondiale de pétrole et la dépréciation rapide des devises ont rendu difficile pour les États membres du Corridor Nord la gestion de l'inflation. Les politiques monétaires telles que l'augmentation des taux d'intérêt pourraient étouffer le crédit, qui est nécessaire à l'investissement. Par conséquent, le Fonds Mondial International (FMI) exhorte les banques centrales en Afrique de gérer les taux d'intérêt avec prudence. Les États membres sont instamment priés de continuer à investir dans les infrastructures pour faciliter le commerce et la circulation des marchandises et des services.

1.3 Organisation du rapport

Ce rapport est entièrement axé sur la performance générale du Corridor Nord. Il fournit une mise à jour sur l'état des différents indicateurs dans l'ordre suivant. Le deuxième chapitre examine l'état de l'infrastructure de transport dans les États membres du Corridor Nord. Le troisième chapitre traite du volume des marchandises échangées et des indicateurs de capacité le long du Corridor Nord. Le quatrième chapitre traite de l'efficacité et de la productivité à partir du Port de Mombasa jusqu'aux frontières des États membres. Le cinquième chapitre analyse les tarifs et les coûts. Le sixième chapitre porte sur l'examen des temps de transit et des retards. Le septième chapitre explore le commerce intrarégional et le huitième chapitre traite de la sécurité routière le long du Corridor Nord. Enfin, le neuvième chapitre donne le résumé du rapport et formule des recommandations en vue des améliorations.



DEUXIEME CHAPITRE: QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES

Le Corridor Nord est un système de transport de surface multimodal reliant les pays de la région des Grands Lacs du Burundi, République Démocratique du Congo, Kenya, Rwanda, Soudan du Sud et de l'Ouganda au Port de Mombasa au Kenya. Le Corridor Nord dessert également le nord de la Tanzanie, la Somalie et l'Éthiopie. Le Corridor Nord a été créé en 1985 par un traité connu sous le nom d'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATTCN). Cet Accord du Corridor Nord prévoit des obligations pour les Etats membres afin de garantir l'efficacité du Corridor.

Le Corridor Nord est composé de modes de transport par des routes, des voies ferrées, des oléoducs, des voies navigables intérieures. Il comprend également les installations connexes utilisées pour la facilitation du commerce et le dédouanement des marchandises, notamment les dépôts intérieurs de conteneurs (ICD), les ponts-bascules et les postes frontières à arrêt unique. En outre, les États membres du Corridor Nord ont désigné des itinéraires et des installations du Corridor Nord qui sont censés être maintenus aux normes requises à travers tout le corridor afin d'améliorer la circulation continue des biens et des personnes.

Cette section du rapport présente un résumé de l'état des infrastructures du Corridor Nord. Le Plan Directeur des Infrastructures du Corridor Nord prévoit un développement stratégique des infrastructures du corridor jusqu'en 2030. Outre ce Plan directeur, l'amélioration du Corridor est également conforme au Plan d'action prioritaire du PIDA de l'Union africaine.

2.1 Les Ports et les voies navigables intérieures

Les ports et les voies navigables intérieures du Corridor Nord jouent un rôle crucial dans la facilitation du commerce et du transport dans la région de l'Afrique centrale et orientale. Le Port de Mombasa, géré par l'Autorité des Ports du Kenya (KPA), sert de porte principale d'entrée pour la région et relie les pays enclavés aux systèmes commerciaux mondiaux via le Corridor Nord. C'est le port le plus grand et le plus actif en Afrique de l'Est, avec une capacité de manutention d'une gamme variée de marchandises, notamment des engrais, des céréales, du ciment, des marchandises en vrac liquides et des marchandises conteneurisées.

Outre les ports, le Corridor Nord comprend également une variété de voies navigables intérieures, telles que le lac Victoria, Albert, Edward, Kyoga, Kivu et Tanganyika, ainsi que plusieurs fleuves, dont le Nil, l'Akagera et le Fleuve Congo.

En vertu de l'article 38 de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATTCN), les États membres du Corridor Nord se sont engagés à, entre autres dispositions :

- i. Promouvoir et faciliter une utilisation sûre et efficace de leurs voies navigables intérieures pour le transport de transit et le trafic interétatique.
- ii. Fournir et encourager les initiatives du secteur privé en vue de garantir des installations pour le transport et la manutention des marchandises et des passagers par voie navigable à travers leurs territoires respectifs. `1



La chute et l'essor du transport par voie navigable

Le transport par voies navigables intérieures, en particulier sur le lac Victoria, a une histoire fascinante, passant d'une forme de transport dynamique à la perte du rail et de la route et, enfin, à un regain d'intérêt dû à un effort renouvelé pour soutenir le transport multimodal. Le secteur était très dynamique avant les années 2000, mais après cela, il y a eu une forte baisse à partir de 2004/5 suite à une série de mésaventures. Ensuite, la concession de l'exploitation ferroviaire a conduit à un effondrement total du fret multimodal lac / rail après que l'opérateur du rail à voie métrique a cessé d'utiliser des wagons-ferries à travers le lac. Ce n'est qu'en 2018 que l'accent mis sur le transport par voie navigable et la bonne volonté politique ont réorganisé le secteur.

Le **tableau 2** ci-dessous résume l'état du transport par les voies navigables intérieures dans la région.

Tableau 2: Etat du transport par voies navigables intérieures

Country	Activité		Etat		
Burundi	✓	Mise à niveau du Port de Bujumbura		Réhabilitation des installations portuaires; construction d'un chantie naval; construction d'un terminal à conteneurs et gestion des eaux usées et dragage du port.	
	✓	Construction des navires	✓	Mobilisation de fonds pour la construction de 5 navires d'une capacité totale de 10 000 tonnes est en cours	
Kenya	✓	Renouvellement du port de Kisumu / mise à niveau de l'infrastructure	✓	Le port de Kisumu a été réhabilité et la ligne à voie métrique du chemin de fer de Nakuru à Kisumu a été réhabilitée ; dragage du port effectué.	
	✓	Création de l'Institut de formation (RTI), Campus Kisumu	✓	Centre de formation moderne développé avec une capacité d'accueillir 1.000 étudiants.	
	✓	Réhabilitation des bateaux/ Construction des navires	✓	Renouvellement du MV Uhuru qui est opérationnel et construction de MV Uhuru II est en cours	
Ouganda	✓	Réhabilitation des bateaux	✓	Renouvellement du bateau MV Pamba et est actuellement opérationnel	
	✓	Multinational Lake Victoria Maritime communications and transport project	✓	The project is ongoing, and it will involve extending communication coverage to the entire lake; establishing one maritime Rescue Coordination Center, and installation of search and rescue stations around the Lake.	
	✓	Mise à niveau du Port de Ntoroko	✓	Les travaux ci-après sont en cours :	
			1.	Réfection de la route d'accès en bitumen, du virage en bitumen et de l'aire de stationnement.	
			2.	Construire une nouvelle jetée composée de tuyaux en tôle avec une grille de poutres en béton.	
			3. 4.	Construire une plateforme en béton (5 m de large). Construire un entrepôt pouvant accueillir le contenu de dix conteneurs de 40 pieds.	
			5.	Installer une clôture le long du la côté non clôturé avec un éclairage solaire supplémentaire et une porte/barrière avec guérite.	
	✓	Construction du Port de Bukasa	✓	Construction du port de Bukasa. A la phase d'acquisition de terrain.	
			✓	Réhabilitation de Port Bell et du Port de Jinja	

Country	Activité	Etat			
DRC	✓ Réhabilitation / Mise à niveau et équipement du port de Kalundu et de Kalemie	✓ A la phase de mobilisation de fonds pour le dragage, la réhabilitation et la modernisation des infrastructures portuaires de Kalundu et de Kalemie			
	✓ Réhabilitation / Mise à niveau du pol de Bukavu et Goma	A la phase de mobilisation de fonds pour le dragage, la réhabilitation et la modernisation des infrastructures portuaires de Bukavu et Goma pour faciliter les échanges entre Bukavu en RDC et le Rwanda.			
		✓ Prévue de dégager deux navires (Mikeno et Karibu) qui se sont effondrés et sont toujours à l'eau à quai).			
		✓ Prévue de clôturer les points d'entrée et de sortie des ports pour assurer la sûreté et la sécurité			
	✓ Réhabilitation / Mise à niveau du por de Kisangani	Mobilistion des fonds pour le dragage, réhabilitation et modernisation des infrastructures portuaires de Kisangani pour faciliter les échanges entre Kisangani-Kindu-Kinshasa. Acquisition de 2 dragues multifonctionnelles et d'une barge en cours			
	✓ Amélioration du Port de Kasenyi sur	✓ La réhabilitation de l'infrastructure du port est en cours.			
	le Lac Albert	✓ Rénovation de la jetée plannifiée.			
Rwanda	✓ Construction de quatre ports sur le	✓ Les travaux ci-après sont en cours :			
	lac Kivu (Rusizi, Rubavu, Karongi et Nkora)	 Développement de quatre (4) ports à Rusizi, Karongi, Nkora et Rubavu. 			
		 Construction d'entrepôts; services de gardiennage de sécurité; Bureaux de RRA, bureaux d'immigration/émigration et postes de police. 			
		 Construction d'un atelier de réparation navale à Rubavu. 			
		■ Fourniture de deux (2) bacs par le Secteur Privé.			
	 Etude de faisabilité de la navigabilité de la rivière Akagera 	✓ Mobilisation de fonds pour l'étude de faisabilité détaillée est en cours			
	 Renforcement des capacités institutionnelles, cadre réglementaire 	✓ Activités en cours pour la mise en place de l'Autorité de Régulation maritime			
	et mobilisation des fonds.	 Elaboration de la réglementation maritime, des cartes de navigation et formation appropriée et assistance technique pour le renforcement des capacités en cours. 			
Soudan	✓ Dragage, élargissement des chenaux	✓ Des activités suivantes sont prévues / en cours :			
✓	maritimes; le déboisement et le balisage des épaves et des rochers	 Approbation du budget et création de l'unité de gestion du projet. 			
	submergés qui présentent des risques importants, en particulier lorsque les niveaux d'eau sont bas.	 Dragage, élargissement des chenaux maritimes; le déboisement et le balisage des épaves et des rochers submergés qui présentent des risques importants, notamment 			
	✓ Installation, exploitation et maintenance des systèmes d'aide à	 lorsque les niveaux d'eau sont bas. Installation, exploitation et maintenance des systèmes d'aide à la navigation. 			
	la navigation.✓ Réhabilitation et extension des ports	 Réhabilitation et extension des ports existants. 			
	existants.	 Acquisition, exploitation et maintenance de pousseurs et barges supplémentaires (y compris le système autopropulsé). 			
	 ✓ Acquisition, exploitation et 	Dévelonner le cadre réglementaire :			
	maintenance de pousseurs et barges supplémentaires (y compris le système automoteur).	 Plan d'action intégré pour le développement institutionnel, la passation des marchés et les opérations 			
	✓ Élaborer le cadre réglementaire.	 Mise en œuvre du plan d>action. 			
	Liaboror ie caure regiennemane.				



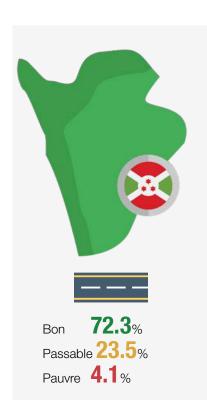
2.2 Les routes

Le principal réseau routier du Corridor Nord s'étend du Port maritime de Mombasa au Kenya, passe par l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et la République Démocratique du Congo (RDC). Il relie également le Kenya et l'Ouganda à Juba au Soudan du Sud. En outre, le trafic inter-États et de transit utilise les itinéraires et les infrastructures auxiliaires spécifiés dans chaque État membre, telles que définies par le Protocole n° 2 de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATTCN).

Le Corridor Nord fait partie de l'autoroute transafricaine qui s'étend au-delà de la région de la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC) qui, une fois connectée au autres Corridors, favorisa le commerce régional et la croissance économique. Cela est devenu encore plus crucial depuis le début de la Zone de Libre-échange Continentale Africaine (AfCFTA), le 1er janvier 2021. Le réseau routier transafricain I comprend neuf autoroutes, couvrant environ 56.683 km. L'autoroute 8, une autoroute transafricaine de 6.259 kilomètres, relie Mombasa et Lagos. Il devrait traverser six pays, dont trois États membres du Corridor Nord, avec 1.100 km au Kenya, 740 km en Ouganda, 1.561 km en République démocratique du Congo (RDC), 1.319 km en République centrafricaine (RCA), 1.044 km au Cameroun et 737 km au Nigeria. Cependant, des liens manquants en République centrafricaine et en République démocratique du Congo empêchent sa pleine utilisation.

Sur la base de l'Accord du Corridor Nord, les Etats membres ont désigné des itinéraires du Corridor Nord sur leur territoire. La section qui suit examine l'état des routes du Corridor Nord sur la base de l'échelle de l'Indice International de Rugosité (IRI).

Etat	Excellent	Bon	Passable	Pauvre	Mauvais
IRI	< 2	2-3.99	4-5.99	6-10	Above 10



2.2.1 Etat des routes au Burundi

La République du Burundi a désigné les itinéraires du Corridor Nord au Burundi qui suivent :

- Kanyaru haut (passant par –Kayanza Bujumbura) jusqu'à Gatumba
- 2. Gasenyi (passant par -Kirundo-Ngozi) jusqu'à Bujumbura
- 3. Ruhwa- (passant par Rugombo-Nyamitanga) jusqu'à Bujumbura
- 4. Kanyaru bas- (passant par Ngozi-Nyangungu) jusqu'à Gitega.

Les routes du Burundi sont principalement constituées de revêtements en béton bitumineux. Cependant, les routes Nyamitanga-Bujumbura, Aéroport - Bujumbura et Ngozi-Gitega, ont une largeur de 3,5 mètres, les routes du Corridor Nord au Burundi ont généralement une largeur de 3 mètres et sont à deux voies.

L'état des routes du Burundi a connu une amélioration progressive au fil des ans. Suite aux réparations et à la réhabilitation en cours de divers tronçons routiers, 72,3 % des routes du Corridor nord du Burundi sont en bon état, 23,5 % en état acceptable et seulement 4 % sont en mauvais état, comme le montre la figure 3.

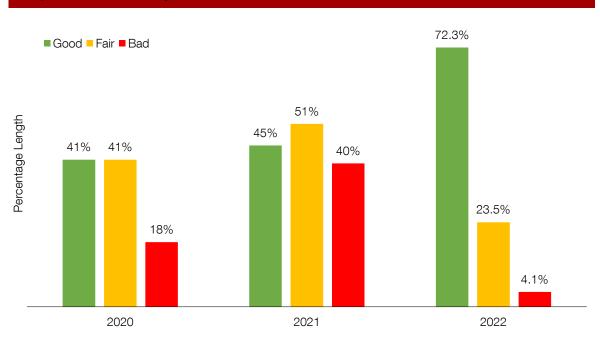


Figure 3: Etat des tronçons routiers du Corridor Nord au Burundi en 2022

Source: Agence Routière du Burundi, 2020-2022

Les travaux en cours le long des routes du Corridor Nord au Burundi en vue d'améliorer davantage l'infrastructure routière sont:

- Le Burundi, a lancé la campagne « Zéro Nid de Poule » qui se traduit littéralement par 'Campagne Zéro Nids de Poule le long de toutes les routes nationales' pour réduire le temps et les coûts de transit. Actuellement, des travaux de réhabilitation et d'entretien sont en cours sur presque toutes les routes urbaines critiques et sur certains tronçons du réseau routier du Corridor Nord, tels que Bujumbura-Bugarama et Bugarama-Gitega
- Les travaux de réhabilitation et de bitumage de la route nationale n°16 sont également en cours sur financement de la Sous financement de la Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA), du Fonds de l'OPEP pour le développement international (OFID) et de Renforcement du secteur financier (Financial Sector Deepening FSD).

En outre, dans le cadre du Plan national de développement, la réhabilitation des routes suivantes est prévue conformement aux normes de l'EAC: Réhabilitation et élargissement de: Bugarama-Kanyaru Haut, Bujumbura-Bugarama, Bugarama-Gitega, Kayanza-Gashoho, et Gashoho-Kirundo. Aménagement et bitumage de: Kanyaru bas-Ngozi et Kayanza-Frontière avec le Rwanda.

Les autres projets prévus au Burundi sont : Réhabilitation et d'élargissement du tronçon Bujumbura – Bugarama - Gitega; Construction des Stations d'Arrêt et de Repos (RSS) le long des axes routiers du Corridor Nord au Burundi.

2.2.2 Etat des routes en RDC

La République Démocratique du Congo, à travers l'Accord du Corridor Nord, a désigné les itinéraires suivants du Corridor Nord en RDC :

- 1. Bukavu (passant par Kindu) jusqu'à Kisangani
- 2. Kiliba (passant par Uvira) jusqu'à Kalundu
- 3. Kamanyora (passant par Bukavu) jusqu'à Kalundu
- 4. Kavimvira (passant par Uvira) jusqu'à Kalundu

- 5. Kasindi (passant par Beni) jusqu'à Kisangani/Bunia
- 6. Mahagi passant par Bunia) jusqu'à Kisangani/Isiro
- 7. Aru (passant par Bunia) jusqu'à Kisangani/Isiro
- 8. Bunagana jusqu'à Goma
- 9. Ishasha (passant par Rutshuru) jusqu'à Goma

Des nombreuses routes du Corridor Nord en RDC ne sont pas revêtues et sont généralement en mauvais état. En outre, la région est caractérisée par un terrain accidenté, des forêts denses et de fortes précipitations, ce qui rend difficile la construction et l'entretien des routes. De plus, les routes revêtues ont des nids-de-poule, des surfaces inégales et une signalisation limitée..

Malgré ces défis, des efforts ont été fournis ces dernières années pour améliorer l'état des routes en RDC. Le Gouvernement a investi dans la construction et la réhabilitation de routes clés, en particulier celles qui relient les principaux centres de population et les pôles économiques. La Banque Mondiale et d'autres organisations internationales ont également financé des projets d'infrastructure routière, tels que la réhabilitation de la route Goma-Bukavu et de la route Beni-Butembo. Cependant, le conflit et l'instabilité en cours continuent de poser des défis aux efforts de construction et d'entretien des routes. Dans le même temps, le financement et les ressources limités ont également entravé les progrès. Néanmoins, les efforts d'amélioration des routes dans l'Est de la RDC restent une priorité essentielle pour le développement économique et social de la région. L'état actuel de l'état des routes en RDC est présenté dans le **tableau 3**.

Tableau 3: Etat des tronçons routiers du Corridor Nord en RDC					
Itinéraire	Longueur totale (km)	IRI	Etat		
Bukavu-Kindu-Kisangani	1299	>5	Mauvais		
Bukavu-Uvira	140	>5	Mauvais		
Kisangani-Beni-Kasindi	845	>5	Mauvais		
Komanda-Bunia-Mahagi	530	>5	Mauvais		
Beni-Butembo-Goma-Bukavu	677	>5	Mauvais		
Rutshuru-Bunagana	29	>5	Mauvais		

64

2.2.3 Etat des routes au Kenya

Rutshuru-Ishasha

Le Kenya, à travers l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord, a désigné les itinéraires du Corridor Nord qui suivent :

- 1. Mombasa à Malaba en passant par Nairobi- Eldoret
- 2. Mombasa à Busia en passant par Kisiani-Kisumu
- 3. Mombasa à Taveta en passant par Voi
- 4. Mombasa à Lunga Lunga en passant par Diani
- 5. Mombasa à Namanga
- 6. Mombasa à Lokichogio
- 7. Mombasa à Lwakhakha en passant par Nairobi-Webuye
- 8. Mombasa à Isebania en passant par Nairobi-Narok

Mauvais

Les distances entre Mombasa - Malaba, Mau Summit - Busia et Voi - Taveta sont d'environ 1.198,3 km. La **figure 4** montre que 76 % des routes sont en bon état, 19 % en assez bon état et 5 % en mauvais état. Certains des tronçons routiers qui ont un pourcentage élevé de longueur en mauvais état sont Museum Hill - Athi River (vers Nakuru) (4 Km), Mtito Andei - Tsavo River (7,6 Km), Tsavo River - Voi (19 Km), Maili Tisa – Ngeria (10 Km) et Busia – Ugunja - Kisian (10 Km).

L'amélioration de l'état des routes est attribuée aux projets de développement des infrastructures en cours le long de divers tronçons des routes du Corridor Nord au Kenya.

Good Fair Bad

74%

76%

19%

22%

2021

2021

Figure 4: Etat des sections de routes du Corridor Nord au Kenya en 2022

Source: KeNHA, 2021-2022





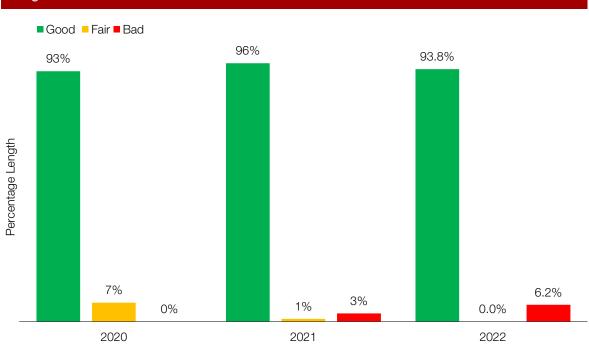
2.2.4 Etat des routes au Rwanda

La République du Rwanda, à travers l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord , a désigné les itinéraires du Corridor Nord qui suivent :

- 1. Kagitumba Akanyaru haut
- 2. Kagitumba Rusizi
- 3. Gatuna-Rusizi
- 4. Gatuna Rubavu
- 5. Rusizi Bugarama
- 6. Cyanika- Rubavu

Source: RTDA, 2020-2022

La **Figure 5** montre qu'environ 93,8 % des routes du Corridor Nord au Rwanda sont goudronnées et en bon état. Cependant, environ 6,2% du réseau routier est en mauvais état. Les les sous-sections Huye -Akanyaru Haut (10,4 Km), Rusizi – Bugarama (17,4 Km), Cyanika-, Musanze (10,2 Km) et Kigali-Huye (5,1 Km) nécessitent des travaux de réhabilitation.



18^{ème} ÉDITION | RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DE TRANSPORT

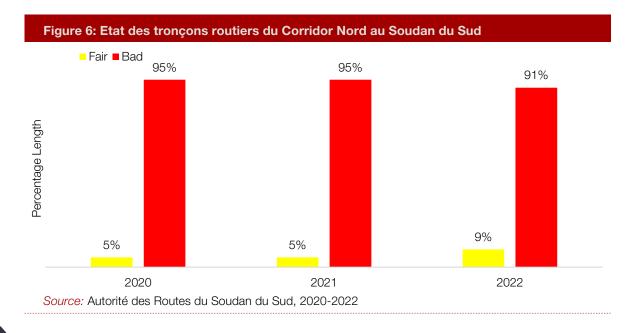
Le Rwanda a multiplié les efforts pour améliorer l'état de son réseau routier, avec des travaux de génie civil et des projets d'entretien qui sont en cours dans tout le pays. L'entretien routier majeur en cours comprend trois ans d'entretien périodique pour des tronçons routiers clés tels que Rusizi-Buhinga-Tyazo, Crète Congo Nil-Buhinga, Tyazo-Karongi-Rubengera et Rusizi-Bugarama-Ruhwa. Les efforts d'entretien s'étendent également à plusieurs routes goudronnées, notamment Kigali-Musanze, Kigali-Gatuna, Nyakinama-Musanze-Cyanika et Musanze-Rubavu-Gisiza. Les autres travaux de génie civil en cours comprennent la réhabilitation et l'élargissement de la route Rambura-Nyange ainsi que la modernisation des routes Nyagatare-Rukomo, Huye-Kibeho-Ngoma et Base-Butaro-Kidaho. Ces efforts devraient améliorer le transport et la connectivité à travers le pays.

La réhabilitation et la mise à niveau sont prévues pour les tronçons routiers notamment :

- Kagitumba-Kigali: les travaux de réhabilitation du tronçon de Kagitumba à Kayonza ont été achevés en 2022. Pour le tronçon Kayonza – Kigali, des études ont été menées en 2018 et la mobilisation des fonds est en cours.
- **Kigali- Huye:** les fonds pour les travaux de réhabilitation du tronçon routier Kigali-Muhanga ont été obtenus et les travaux devraient commencer en 2024. Pour Muhanga-Huye, les études ont été achevées en 2016, la mobilization des fonds est en cours.
- Huye -Akanyaru Haut: les conceptions ont été achevées en 2016 et la mobilization des fonds pour les travaux de réhabilitation est toujours en cours. Cette section fait partie de la route Muhanga-Huye.
- Huye Rusizi: les travaux de réhabilitation ont été récemment achevés et les travaux d'entretien sont en cours.
- Gatuna-Kigali, Kigali- Musanze, et Musanze Rubavu: les travaux de réhabilitation ont été récemment achevés. Des travaux d'entretien sont en cours.
- Rusizi Bugarama et Cyanika-Musanze : les études pour les travaux de réhabilitation ont été achevées respectivement en 2016 et 2017, la mobilisation des fonds est en cours.

2.2.5 Etat des routes au Soudan du Sud

En raison des conflits en cours et des ressources limitées pour le développement et l'entretien des infrastructures, l'état des routes au Soudan du Sud est généralement mauvais. De nombreuses routes ne sont pas goudronnées et sont dégradées par l'érosion, ce qui rend le parcours difficile, en particulier pendant la saison des pluies. La **figure 6** montre qu'en 2022, seulement 9 % des routes du Soudan du Sud étaient dans un état passable, c'est qui est une amélioration par rapport aux 5% de 2021.



Deux des trois tronçons routiers revêtus, à savoir : Juba-Terekeka et Juba-Bor, avec un IRI en bon état, ont été récemment achevés en tant que routes asphaltées sous le financement du programme gouvernemental Pétrole contre infrastructure. D'autre part, la mise à niveau de la route Juba-Nimule pour être un route asphaltée a été achevée en 2012, et elle est actuellement dans un état déplorable en raison du manque d'entretien depuis 2014.

La route Nadapal-Kapoeta-Torit-Juba, la route Juba-Lainya-Yei-Kaya, la route Terekeka - Yirol - Rumbek et la route Juba-Mundri-Maridi-Yambio sont actuellement en cours d'entretien selon les normes de surface en gravier sous le financement du Gouvernement du Soudan du Sud dans le cadre du programme Pétrole contre routes.

Tous les tronçons de route ont été classés par ordre de priorité pour la mise à niveau vers la norme d'asphalte, mais le manque de financement a entravé le processus.

Cependant, des efforts récents ont été déployés pour améliorer les infrastructures routières dans certaines parties du pays, en particulier autour des grandes villes, ce qui pourrait contribuer à atténuer certains de ces problèmes. En outre, l'ACTTCN, en collaboration avec le Ministère des Transports du Soudan du Sud, a réalisé une évaluation complète des besoins du secteur des transports en République du Soudan du Sud. L'étude a identifié des lacunes en matière de politiques, juridiques, institutionnelles, de financement, de capacité, d'interconnectivité et d'implication des parties prenantes. Elle a proposé des options d'intervention pour améliorer les flux de commerce et de transport le long des routes du Corridor Nord au Soudan du Sud. En outre, l'ACTTCN vise à harmoniser et à mettre tous les États membres du Corridor Nord au même niveau en termes de mise en œuvre des instruments de facilitation du commerce et des transports le long du Corridor. L'ACTTCN dirige le processus de mobilisation de fonds pour la mise en œuvre des recommandations de l'étude.

2.2.6 Etat des routes en Ouganda

La République de l'Ouganda, à travers l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord , a désigné les itinéraires du Corridor Nord qui suivent :

Malaba-Katuna, Malaba-Ishasha, Malaba-Mpondwe, Malaba-Goli, Malaba-Arua, Busia-Katuna, Busia-Ishasha, Kasese – Kigitumba, Busia – Arua et Busia – Goli, Kasese – Mpondwe et Kasese – Ishasha.

Le réseau routier du Corridor Nord en Ouganda est de 2.076 kilomètres. Environ 49 % de ces routes sont asphaltées et sont actuellement en excellent état, 45 % sont en bon état et 6 % sont en mauvais état.



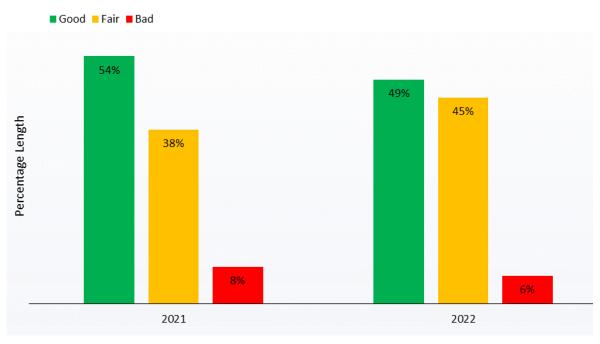


Figure 7: Etat des sections de routes du Corridor Nord en Ouganda

Source: UNRA, 2021-2022

Dans le même temps, de travaux de réhabilitation sont effectués sur le réseau routier de l'Ouganda en vue de leur amélioration dans diverses sections afin d'assurer une circulation sûre. Des travaux de réhabilitation sont en cours sur le tronçon Malaba (frontière Ouganda/Kenya) - Bugiri du réseau routier. En outre, l'entretien périodique prévu sur la section Bugiri - Jinja devrait commencer en 2025.

L'entretien de l'autoroute Kampala - Jinja est également en cours. En parallèle se passe la passation des marchés pour l'amélioration des capacités de l'autoroute Kibuye - Busega - Mpigi qui est à un stade avancé, sous le financement de la Banque Africaine de Développement (BAD). La construction du tronçon Busega-Mpigi de cette autoroute a débuté en 2019.

La réhabilitation de la route Mbarara – Katuna et du contournement de Mbarara a été finalisée. La mise à niveau de la route Mityana - Kitenga aux normes bitumineuses est également en cours et devrait être achevée en 2024. La mise à niveau du tronçon Kyenjojo-Katunguru a été achevée en 2021, et les conceptions des tronçons Kitenga - Kyenjojo et Kikorongo - Mpondwe sont en cours et l'asphaltage de la route Katunguru – Ishasha est prévue.

Par ailleurs, la réhabilitation des tronçons entre Kamdini – Pakwach-Nebbi et Nebbi – Arua Manibe est en cours. La mise à niveau de Busia - Tororo devrait également être achevée en 2024. Grâce à ces projets d'amélioration, le réseau routier ougandais est appelé à devenir plus sûr et plus efficace.

2.3 Réseau d'oléoducs

La Compagnie d'Oléoduc du Kenya (KPC) est responsable du transport, du stockage et de la manutention des produits pétroliers via le réseau d'oléoducs au Kenya. KPC supervise le réseau de transit de de l'oléoduc, qui s'étend sur 1.797 kilomètres et comprend 14 stations de pompage et

sept dépôts de chargement. L'oléoduc a la capacité de transporter environ 6,9 milliards de litres de produits pétroliers par an.

Les dépôts de chargement de pétrole se trouvent dans diverses zones, notamment Mombasa, Konza, la zone industrielle de Nairobi, Embakasi - Nairobi (dépôt de l'aviation), Nakuru, Eldoret et Kisumu. L'oléoduc relie la raffinerie de pétrole de Mombasa à Nairobi, Eldoret et Kisumu. En outre, il dessert l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et l'est de la République Démocratique du Congo à travers le transbordement des camions pétroliers sur les autoroutes du Corridor Nord et les jetées pétrolières sur le lac Victoria à Kisumu.

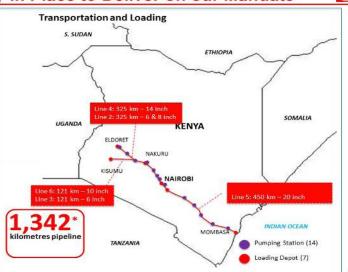
A titre illustratif, la jetée pétrolière de Kisumu (KOJ) étend sa portée à Bukiri-Bukasa à Entebbe en Ouganda via le lac Victoria jusqu'au dépôt East Africa Logistics Limited en Ouganda. Cette installation supplémentaire privée, qui comprend un appontement et un dépôt, a été achevée et est opérationnelle.

Figure 8: Infrastructure d'oléoduc au Kenya

The Infrastructure Currently in Place to Deliver on our Mandate



Facility	Storage (M litres)
Kipevu (Mombasa)*	326
Moi Airport (Mombasa)	7
KPRL (Changamwe)**	140
Nairobi Terminal	233
JKIA (Nairobi)	54
Nakuru	31
Eldoret	48
Kisumu	45
TOTAL	884
* Leased from MoPM	



Section de la ligne	Longueur (Km)	Diamètre du tuyau (Inches)	Flux installé Rate (M3/Hr)
Mombasa-Nairobi (ligne I)	450	14	830
Nairobi-Nakuru-Eldoret (ligne II)	325	8/6	220
Sinendet-Kisumu I(igne III)	121	6	100
Nairobi-Eldoret (ligne IV)	325	14	311
Mombasa-Nairobi (ligne V) nouveau	450	20	1.000
Sinendet-Kisumu (Ligne VI)	121	10	350
Ligne secondaire de KOSF au terminal pétrolier de Shimanzi	2.8	12	450
Changamwe – Airport International Moi	3.8	6	120

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



La ligne Mombasa-Nairobi I a été mise hors service et actuellement, seul l'oléoduc Mombasa - Nairobi (ligne 5) est en service. Il s'agir d'un oléoduc de 20 pouces avec un débit installé de 1.000 m3/heure.

L'oléoduc a atteint son seuil puisque le débit actuel atteint est de 950 m3/h en moyenne. Ainsi, la capacité est insuffisante pour répondre à une demande croissante qui requiert 1.450 m3/heure. La conception de l'oléoduc prévoit une ohase de mise à niveau pour atteindre un débit de 1,700m3/heure.

KPC a prévu d'installer des stations de pompage supplémentaires et de construire une nouvelle ligne de 20 pouces entre Mombasa et Nairobi pour augmente la capacité de l'oléoduc. Cet oléoduc amélioré aura un débit plus élevé de 1,9 million de litres par heure.

D'autres initiatives visant à améliorer la capacité de manutention, de transport, de stockage et de transfert des produits pétroliers demandés sur le marché comprennent :

- a) Renforcement Nairobi-Eldoret (Ligne 4)
- b) Augmenter le débit va qui passer de 330m3 à 500m3
- Amélioration des installations de chargement du terminal de Nairobi (PS 10)
- c) Fournir des installations de chargement «à usage commun » à Nairobi.
- Installation de chargement de camions GPL à KPRL (PS 15)
- KPC a une capacité de stockage de 1200 tonnes métriques à KPRL mais n'a pas d'installation de chargement de camions. Des plans sont en cours pour le développement d'installations de stockage et de manutention en vrac de GPL (25.000 tonnes métriques) à Mombasa. L'installation de GPL sera située à KPRL et connectée au terminal pétrolier de Kipevu (KOT) Il et à la phase I d'un programme plus étendu de développement d'infrastructures de GPL. Ce programme impliquera le développement d'installations de stockage et de manutention de GPL en vrac à Nairobi, Eldoret, Nakuru, Kisumu et Sagana.

Le tableau 4 présente un résumé de la capacité de stockage de l'oléoduc au Kenya.

En réponse à la demande croissante de produits pétroliers, KPC a pris des mesures pour garantir l'accès des acteurs du secteur à ce produit essentiel en construisant une installation de stockage supplémentaire à Kipevu au coût de 40 milliards Ksh. En outre, l'efficacité a été le principe directeur de toutes les activités des dépôts de chargement du Kenya. KPC dessert plus de 300 camions par jour qui livrent des produits en Ouganda et au-delà.

Tableau 4: Capacité des installations de stockage de l'oléoduc de KPC

Installation / Emplacement	Capacité (m3)	Capacité (Litres)
KOSF -Kipevu (Mombasa)	326.000	326.000.000
KPRL (Changamwe) supplémentaire, Juillet 2017	140.000	140.000.000
Airport International Moi (Mombasa)	7.000	7.000.000
JKIA (Nairobi)	54.000	54.000.000
Terminal de Nairobi	233.000	233.000.000
Nakuru	31.000	31.000.000
Eldoret	48.000	48.000.000
Kisumu	45.000	45.000.000

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



2.4 Dépôts Intérieurs des Conteneurs

La gestion des Dépôts Intérieurs des Conteneurs (ICD) au Kenya relève de l'Autorité des Ports du Kenya (KPA). Ces dépôts sont connectés au terminal à conteneurs du port de Mombasa par des liaisons et des services ferroviaires. L'ICD Nairobi est le plus grand et le plus fréquenté du Kenya. Il est équipé de quatre grues à portique montées sur rail, huit grues à portique sur pneus, dix gerbeurs à mât rétractable, trente tracteurs terminaux, soixante-sept remorques et seize chariots élévateurs pour soutenir les activités de chargement et de déchargement.

De même, l'ICD Naivasha est relié au port de Mombasa par la ligne de chemin de fer à écartement standard (SGR) et il a commencé ses opérations de fret commercial en mai 2020. Cet ICD est équipé de quatre gerbeurs à mât rétractable et de 7 tracteurs terminaux, et sa zone réservée aux camions a une capacité d'environ 150 camions.

Il existe deux ICD principaux au Rwanda: le Dépôt intérieur des Magasins Généraux du Rwanda (MAGERWA) et DP World Logistics Limited (Rwanda), qui peuvent tous deux manutentionner 50.000 EVP par an. Les ICD multiples de l'Ouganda peuvent également manutentionner le même volume d'EVP par an.

Tableau 5: Dépôts Intérieurs des Conteneurs le long du Corridor Nord

Pays	Nom de l'ICD	capacité disponible totale (EVP)	Remarques
Kenya	Nairobi	450.000	Ils fonctionnent à un niveau optimal. Les voies à écartement standard et installations de manutention ajoutées à la voie métrique existant L'ICD traite également un important fret sortant et de conteneurs vides
Kenya	Kisumu	15.000	Est opérationnel et sert de point de transbordement. Il est sur 17,5 hectares et est conçu pour recevoir principalement des marchandises par chemin de fer et les distribuer par route et par voie navigable par le lac Victoria. L'ICD dispose d'un parc à conteneurs bien pavé et d'un
			entrepôt correctement clôturé. La cour dispose d'un hangar de vérification, d'une sécurité suffisante et de projecteurs qui permettent des opérations 24h/24 et 7j/7. L'ICD manutentionne du fret, l'équipement pour faciliter le chargement et le déchargement du fret. Le chantier est relié au système de transport par une voie ferroviaire d'évitement, une route goudronnée et des services de ferry pour wagons via le port de Kisumu.
			L'ICD dispose d'un gerbeur à mât rétractable, d'une grue mobile, d'un chariot élévateur lourd, de trois chariots élévateurs légers, de trois tracteurs terminaux et de huit remorques pour la manutention des marchandises.
Kenya	Naivasha	4.000 EVP (Parc à conteneurs).	ICD Naivasha rapproche le port de Mombasa des pays de l'arrière-pays en réduisant plus de 500 km et offre une bonne connectivité par route vers les pays voisins.
		La zone d'attente des camions à l'ICD a	Mille acres de terres adjacentes à l'ICD ont été désignées pour développer une zone économique/un parc industriel, et 50 acres ont été désignées être attribuées aux pays de transit pour développer des gares de marchandises.
		une capacité d'environ 150 camions.	La connectivité de la ligne MGR entre l'ICD et la ligne MGR existante Naivasha - Nairobi est d'une longueur de 24,5 km.
Kenya	Eldoret		Créée en 1994, cependant, cette installation de port sec devrait être utilisée.
Kenya	Taita Taveta	*	Étude de faisabilité finalisée et le terrain alloué à la construction.
Rwanda	MAGERWA	40.000	Opérationnel avec un équipement de manutention de conteneurs et il fournit un certificat de masse brute vérifiée (VGM) pour l'exportation afin de se conformer à la sécurité de la vie humaine en mer (SOLAS)
Rwanda	Kigali Logistics Platform	50.000	Opérationnel depuis septembre 2018
Uganda	ICD Multiples	50.000	Finalisé en 2015, l'ICD est une plaque tournante de transit pour les camions transportant des marchandises. Multiple ICD n'a pas de disposition pour le stockage des conteneurs vides. Les conteneurs chargés sont pesés au pont-bascule de l'ICD pour obtenir et se conformer la Masse Brute Vérifiée (VGM) requise pour le transport maritime de conteneurs.

Pays	Nom de l'ICD	capacité disponible totale (EVP)	Remarques
Ouganda	Mukono ICD	1.850 -entrepôt de stockage des douanes	L'ICD est situé à 25 km de Kampala à Kyetume et a une superficie de 13 acres. Il dispose d'équipements de manutention de marchandises et traite les importations et les exportations reçues et expédiées par chemin de fer et par route.

2.5 Le chemin de fer

Les efforts pour la modernisation et l'établissement d'un réseau ferroviaire africain ont été au centre des initiatives de coopération régionale en Afrique de l'Est, visant à adopter une politique ferroviaire commune entre les États membres. Le Plan directeur des chemins de fer d'Afrique de l'Est sert de guide pour le développement futur des chemins de fer, proposant la rénovation des chemins de fer existants qui desservent la Tanzanie, le Kenya et l'Ouganda et les étendre pour inclure le Rwanda, le Burundi, le Soudan du Sud, l'Éthiopie et au-delà. En outre, l'ACTTCN ainsi que et le Plan directeur du Corridor Nord visent à catalyser les projets de développement ferroviaire multilatéraux dans la région.

Les États membres se sont engagés à développer un chemin de fer à écartement standard (SGR) de Mombasa vers le reste des Etats membres du Corridor Nord. Le SGR Mombasa-Nairobi, qui s'étend sur 485 kilomètres, est achevée et opérationnelle depuis 2018, l'extension de la ligne SGR de Nairobi à Naivasha a été également finalisée et est opérationnelle.

En outre, la Compagnie de Chemin de fer du Kenya (KRC) a construit, modernisé et réhabilité le réseau du ferroviaire à voie métrique (MGR), et rénové et rouvert la gare centrale de Nairobi tout en achetant des unités multiples diesel pour soutenir les services de trains de banlieue à Nairobi.

Pour relever les défis logistiques associés au mouvement des marchandises, la Compagnie de Chemin de fer de l'Ouganda (URC) opère en partenariat avec la Compagnie de Chemin de fer du Kenya (KRC) et d'autres parties prenantes pour offrir des solutions logistiques pour les services ferroviaires sur le Corridor Nord en ce qui concerne les exportations et les importations de marchandises, en mettant l'accent sur la fourniture d'une alternative plus sûre et plus efficace au transport routier. Les services de fret ferroviaire du Corridor Nord au Kenya sont fournis via le SGR et le MGR, tandis que l'Ouganda gère entièrement les services ferroviaires par le MGR.

Tableau 6: Capacité actuelle du chemin de fer à écartement standard (SGR) Locomotives

Туре	Capacité /type	No. livré	Poids remorquable
Transport des marchandises	DF8-B Model CCD5B1	43	2600
	DF7-G Model CCD5D1	8	2600
Passagers	DF11 Model CCD5C1	5	-

Wagons

S/No.	Déscription	Modèle	Quantité livrée
1	Wagons à toit ouvert	C70	490
2	Wagons plats à usage général	X70	820
3	Wagons plats – longs	NX70	150
4	Wagons couverts	P70	80
5	Wagons porte-conteneurs à double pile	X2K	80
	Nombre total		1620

Source: Compagnie de Chemin de fer du Kenya-



Tableau 7: Capacité actuelle du chemin de fer à écartement métrique (MGR) au Kenya et en Ouganda

Classe	Propriétaire	Total de la flotte	Flotte active	Capacité ¹
Locomotives	de ligne			
96	KRC	20	5	2610@ 1050 RPM
94	KRC	10	7	2913@ 1050 RPM
93	KRC	25	16	2610@ 1050 RPM
92	KRC	12	0	2550 @ 1050 RPM
97	KRC	4	4	3300 @ 1800 RPM
86	KRC	6	6	2000 @ 1800 RPM
	Total	77	38	
Locomotives	de manoeuvre			
87	KRC	5	0	1840 @ 850 RPM
75	KRC	6	6	1500@ 1800 RPM
71	KRC	1	1	1240 @ 850 RPM
73U	URC	9	5	1230@ 1500 RPM
62	KRC	14	0	760 @ 1500 RPM
62U	URC	5	1	761@ 1500 RPM
61	KRC	10	10	
47	KRC	13	2	525 @ 1800 RPM
46	URC	5	-	2 x 345 @ 2200 RPM
	Total	68	25	
Diesel en uni	ités multiples (DM	U)		
DMU	KRC	23	8	310@ 2100 RPM

¹ Capacity of locomotives is indicated in horsepower @ revolutions per minute.

Wagons

Туре	Code	Ownership	fleet	fleet	Capacity (Tonnes)
	FWH	KRC	240	193	64
Plateau	FWC	KRC	750	583	3442,9
		URC	520	327	40-46
	LSC	KRC	65	55	42
Couverts		KRC	933	541	34 -42,9
		URC	453	212	40 - 44,78
Wagon ouvert bas		KRC	30	6	10,08-15,5
Tanks		KRC	226	127	39.070- 52.397 litres
		URC	151	72	33.000 - 60.000 litres
Vegetable	tanks	KRC	48	12	30,3 - 41,325
High Open A fenêtres ouvertes haut		KRC	94	50	36,38 -45
		URC	20	14	36,38 -45
BHB		KRC	24	14	
		URC	49	21	
Pour le transport des passagers		KRC	164	100	36,3
		URC	23	7	36,3
Fourgon-frein	S	KRC	20	7	
		URC	7	0	

Source: Compagnie de Chemin de fer du Kenya



2.6 Ponts-bascules

Les États membres du Corridor Nord ont établi une stratégie uniforme pour l'exploitation et la gestion des ponts-bascules en vertu de la loi de 2013 sur le contrôle de la charge des véhicules de l'EAC, visant à faciliter une réglementation efficace et efficiente de la surcharge sur les itinéraires du corridor. Le Kenya et l'Ouganda ont pris le fer de lance de cette initiative, le Kenya mettant en œuvre la technologie de pesage dynamique à grande vitesse et des ponts-bascules virtuels le long des itinéraires critiques. L'intégration de systèmes modernes de surveillance dans les ponts-bascules virtuels a notamment contribué à renforcer l'autorégulation et la conformité des opérateurs de transport routier.

Tableau 8: Ponts-bascules dans les Etats membres du Corridor Nord

Etat membre	Nombre de ponts- bascules le long du Corridor Nord	Emplacement	Etat / initiatives en cours
Burundi	Zéro	Aucun	
DRC			
Kenya	Cinq- statique	Athi-River (Mlolongo) Mariakani Webuye Gilgil	Quatre ponts-bascules de pesage dynamique à grande vitesse (HSWIM). Ils comprenent Mariakani, Athi- River, Gilgil et Webuye.
		Busia	Prévu d'installer le HSWIM à Busia
	Quatre stations de ponts- bascules virtuels ont été installées et intégrés à des emplacements sélectionnés le long du réseau routier national.	Southern Bypass 1. Southern Bypass 2. Ahero. Eldoret. Mau summit Cheptiret Malaba Malili	
Rwanda	Aucun pont-bascule n'est opérationnel pour le moment. Cependant, 8 sites pour les ponts-bascules de pesage dynamique ont été identifiés et jusqu'à présent.	Two	TDeux (2) ponts-bascules statiques sont en cours de construction / installation entre les tronçons routiers Kagitumba-Kayonza et Rusumo-Kayonza.
			Le Rwanda a prévu d'installer deux ponts- bascules de pesage dynamique à grande vitesse.
Soudan du Sud	Aucun	Aucun	Pas encore conformé aux limites de la charge des véhicules

Etat membre	Nombre de ponts- bascules le long du Corridor Nord	Emplacement	Etat / initiatives en cours
Ouganda	Huit (8) ponts-bascules	Malaba	
		Lukaya	
		Mbarara	
		Mubende	
		Mbale	
		Luwero	
		Magamaga	
		lbanda	

TROISIEME CHAPITRE: VOLUME ET CAPACITE



3.1 Débit des marchandises par le port de Mombasa

Le débit des marchandises mesure le volume total des marchandises déchargées et chargées au port, englobant les marchandises diverses, le vrac sec, le vrac liquide, les marchandises conteneurisées, le transbordement et les marchandises en transit.

Le débit total au Port de Mombasa a diminué de 2,3 %, passant de 34,55 millions de tonnes métriques en 2021 à 33,75 millions de tonnes métriques en 2022. Sur 33,75 millions de tonnes métriques, 78,8 % étaient des importations, 14,1 % étaient des exportations, des transbordements (6,8 %) et (0,3 %) tel qu'illustré à la **Figure 9** ci-après.

Transhipment, 6.8%

Exports, 14.1%

Restows, 0.3%

Imports , 78.8%

Figure 9: Parts en pourcentage du débit au Port de Mombasa en 2022

Source: KPA, 2022

Malgré la diminution du débit total, les exportations ont enregistré une croissance de 3,48 % en 2022 par rapport à 2021. Le **tableau 9** montre la performance du Port de Mombasa, les chiffres étant en tonnes métriques.

Tableau 9: Débit annuel du	port de Mombasa (('000') e	en tonnes métriques

Type de marchandises	2021	2022	Variation de volume	% de croissance	Parts en % du débit total en 2021	Parts en % du débit total en 2022
Non - Container						
Vrac sec	7.750,63	6.681,66	-1.068,97	-13,79%	22,40%	19,80%
Vrac liquide	8.653,74	8.723,74	70,00	0,81%	25,00%	25,90%
Conventionnelles	2.561,52	2.556,50	-5,02	-0,20%	7,40%	7,60%
Sous- Total	18.965,89	17.961,90	-1.003,99	-5,29%	54,90%	53,20%
Conteneurisées	15,585,20	15.784,02	198,83	1,28%	45,10%	46,80%

Type de marchandises	2021	2022	Variation de volume	% de croissance	Parts en % du débit total en 2021	Parts en % du débit total en 2022
Importations	27.331.99	26,577,40	-754.60	-2.76%	79.10%	78.80%
Exportations	4.611,82	4.772,42	160,60	3,48%	13,30%	14,10%
Transbordement	2.489,34	2.303,76	-185,58	-7,46%	7,20%	6,80%
Restows	117,94	92,35	-25,59	-21,70%	0,30%	0,30%
TOTAL	34.551,09	33.745,93	-805,16	-2,30%	100,00%	100,00%

Source: KPA, 2021-2022

Sur la base des données présentées dans le **Tableau 10**, le Port de Mombasa a connu une croissance des volumes d'exportation et d'importation en 2022, indiquant une expansion du commerce dans tous les pays de transit. Cependant, les importations du Kenya ont diminué de 8 %, ce qui est pourrait être dû à l'utilisation accrue de clinker fabriqué localement qui constituait auparavant une part importante des importations de vrac sec.

Tableau 10: Volumes des marchandises destinées aux Etats membres du Corridor Nord

		2021	2022	% de variatione
KENYA	: Importations	18.885.861	17.329.615	-8,2
	: Exportations	3.741.867	3.794.475	1,4
UGANDA	: Importations	6.400.643	6.641.941	3,8
	: Exportations	672.357	677.467	0,8
BURUNDI	: Importations	486	11.595	2287,4
	: Exportations	491	2.300	368,3
RWANDA	: Importations	174.343	411.238	135,9
	: Exportations	6.942	18.619	168,2
SOUTH SUD	AN : Importations	956.070	1.112.163	16,3
	: Exportations	87.228	150.418	72,4
D.R.C.	: Importations	689.853	865.258	25,4
	: Exportations	84.156	88.344	5

Source: KPA, 2021-2022

La légère baisse du débit au port de Mombasa se manifestent par la diminution de la manutention du clinker de 200,000 tonnes équivalent à 9,3 % de diminution, du blé de 241.000 tonnes équivalent à 11,9 % et des engrais qui ont baissé de 178.000 tonnes équivalent à 30 %. En outre, la résurgence de la pandémie de COVID-19 et les confinement qui s'en ont suivi chez les principaux partenaires commerciaux, les retombées du conflit russo-ukrainien, les pressions inflationnistes, la volatilité des prix du carburant et des principaux produits de base, sans oublier la hausse des coûts d'expédition, ont eu un impact négatif sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Les coûts de transport ont continué d'augmenter, ce qui a aggravé la situation. Ces changements ont donc entraîné une diminution du total des marchandises transportées et échangées entre les États membres du Corridor Nord.

0

100

190

10.224.789

3.2 Volume de transit par le Port de Mombasa

Les données pour 2022 indiquent un débit total de transit de 10,2 millions de m3, ce qui représente une variation de volume de 10% par rapport à 2021. Le trafic de transit de l'Ouganda représente plus de 71% de tout le trafic de transit.

L'adhésion de la RDC à l'EAC, la réouverture de la frontière de Gatuna, ainsi que la connectivité SGR et MGR à l'ICD Naivasha ont contribué à l'augmentation du trafic de transit.

Tableau 11: Volumes o	de transit par le port de Mon	nbasa	
Pays	2021	2022	Parts en pourcentage
Ouganda	7.073.000	7.319.408	71.6
Soudan du Sud	1.043.298	1.262.581	12.3
RDC	774.009	953.602	9.3
Rwanda	181.285	429.857	4.2
Tanzanie	222.976	235.531	2.3
Burundi	977	13.895	0.1
Ethiopie	3.896	6.915	0.1
Autres	2.143	2.810	0

102

9.301.686

Source: KPA, 2021-2022

Somalie

Total

3.3 Taux de conteneurisation

Le débit annuel de conteneurs au port de Mombasa a légèrement augmenté, passant de 1.435.250 EVP en 2021 à 1.449.996 EVP en 2022. Sur le débit total de conteneurs, 65% étaient pleins tandis que 35% étaient vides. En conséquence, les exportations totales en EVP ont augmenté de 2% en 2022 et les exportations de conteneurs vides ont diminué de 3%, indiquant une croissance favorable du commerce dans la région. Le taux global de conteneurisation était de 46,80%.

Tableau 12: Trafic total annuel de conteneurs (en EVP)							
Trafic des conteneur	rs (en EVP)	2021	2022	Variation en volume	Pourcentage de variation		
IMPORTATIONS	Rempli	598.331	606.645	8.314	1%		
	Vide	9.828	16.462	6.634	68%		
	Total	608.159	623.107	14.948	2%		
EXPORTATIONS	Rempli	166.024	189.558	23.534	14%		
	Vide	431.838	418.869	-12.969	-3%		
	Total	597.862	608.427	10.565	2%		
TRANSBORDEMENT	Rempli	153.725	141.666	-12.059	-8%		
	Vide	66.762	68.518	1.756	3%		
	Total	220.487	210.184	-10.303	-5%		
RESTOWS	Rempli	7.664	5.714	-1.950	-25%		
	Vide	1.078	2.564	1.486	138%		

Trafic des conteneurs (en EVP)		2021	2021 2022		Pourcentage de variation
	Total	8.742	8.278	-464	-5%
TOTAL	Rempli	925.744	943.583	17.839	2%
	Vide	509.506	506.413	-3.093	-1%
	Total	1.435.250	1.449.996	14.746	1%

Source: KPA 2021-2022

Les expéditeurs sont confrontés à des défis lors du retour des conteneurs vides, en particulier pour les conteneurs destinés à des régions lointaines telles que Juba au Soudan du Sud et la RDC. Les administrateurs maritimes devraient renforcer la réglementation pour mieux gérer les dépôts élevés demandés pour les conteneurs qui ont contribué à l'augmentation du coût des affaires.

3.4 Débit par voie ferroviaire

Le **Tableau 13** montre que le volume des marchandises transportées par chemin de fer à écartement standad (SGR) a constamment augmenté. En 2019, le volume enregistré était de 256.550 EVP, de 412.584 EVP en 2020, de 445.962 EVP en 2021 et de 436.954 EVP en 2022. Toutefois, en 2022, il y a eu une diminution de 2 % du débit des marchandises par rapport à l'année précédente. Alors qu'il y a eu une diminution du total d'EVP transportés, il y a eu une augmentation de 13 % du tonnage de fret transporté. Sur le total de 436.954 transportés en 2022, 56 % étaient des importations, tandis que seulement 5 % chargées étaient des exportations. Il convient de noter qu'environ 172.359 EVP de conteneurs vides ont été transportés de l'ICD Nairobi vers le port de Mombasa en 2022, ce qui représente 89 % du total des EVP des exportations.

Tableau 13: Débit par SGR de 2019 à 2022

Conteneurs charges (en EVP)

	Importations chargées	Exportations chargées	Conteneurs vides	Volume total en EVP	Poids (Tonnes)
2019	175.866	11.446	69.238	256.550	4.159.605
2020	256.918	14.047	141.619	412.584	4.410.904
2021	253.399	17.569	174.994	445.962	5.407.408
2022	243.354	21.241	172.359	436.954	6.089.960

Source: Kenya Railways 2022

La **Figure 10** ci dessous montre que les marchandises transportées par MGR ont augmenté de 15% en 2022, atteignant un débit annuel de 0,69 million de tonnes métriques. Les produits transportés par le MGR comprenaient le bitume, les céréales et les grains, le ciment, le clinker, les poutres en béton, l'huile de cuisson, les produits sidérurgiques, la farine, les machines, les engrais, les produits pétroliers et les lubrifiants, les animaux et les aliments pour animaux. Le transport des marchandises par chemin de fer était de 24 % en 2022. KRC prévoit de mettre en œuvre des initiatives de marketing pour augmenter le transport des marchandises par voie ferrée et le faire passer à 35 % d'ici 2027.

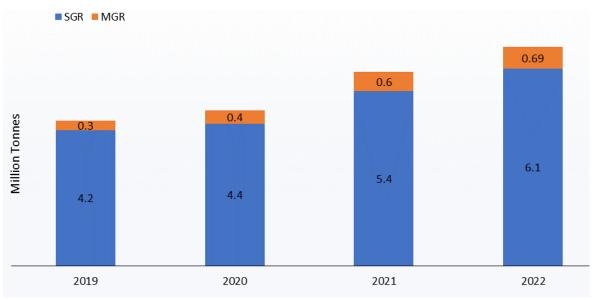


Figure 10: Parts du transport des marchandises par voie ferroviaire (SGR et MGR)

Source: Kenya Railways 2019-2022

Plusieurs activités ont été mises en œuvre pour connecter le chemin de fer à voie métrique (MGR) et le chemin de fer à voie standard (SGR) afin d'assurer les services ferroviaires du premier et du dernier kilomètre. Ces initiatives comprennent l'opérationnalisation de la ligne MGR de 23,35 km reliant SGR à ICD Naivasha et à la ligne principale MGR à la station Longonot, la construction de la liaison MGR-SGR de 2,8 km entre la ligne SGR à la station SGR de Miritini et la ligne principale MGR à la station de Miritini.

Parmi les autres initiatives mises en œuvre pour augmenter le transport des marchandises par chemin de fer, il y a l'acquisition de 22 nouvelles locomotives MGR, d'équipements de chargement et de déchargement à l'ICD Naivasha et l'achèvement de la phase 1 de la réhabilitation du tronçon Longonot - Malaba de la ligne principale du MGR. De plus, un hangar de transit sous douane a été mis en place au gare de triage de Malaba pour accroître l'utilisation de l'installation de transbordement et la connectivité intermodale pour une évacuation rapide des marchandises en transit.

Les initiatives prévues et en cours pour améliorer les services ferroviaires comprennent également la remise en état et la remise à neuf des locomotives MGR pour augmenter la capacité de transport, la création d'un bureau de liaison à Kampala, en Ouganda, pour améliorer le marketing et le service client auprès des clients régionaux, et le marketing continu de MV-Uhuru et l'itinéraire MGR Nakuru - Kisumu comme porte d'entrée alternative vers la région des Grands Lacs. En outre, un terminus de marchandises de Mombasa à Miritini sera établi en tant que plaque tournante de chargement et de déchargement pour SGR et une installation de transbordement reliant le réseau MGR à SGR pour le transport de fret dédouané. Des engagements continus des parties prenantes seront menés pour promouvoir l'utilisation de la voie ferrée comme moyen de transport privilégié.



3.5 Dépôts intérieurs de conteneurs (ICD)

3.5.1 Dépôt intérieur de conteneurs de Nairobi

Le Dépôt Intérieur de Conteneurs de Nairobi (ICDN) a une capacité de 450.000 EVP. En 2022, il fonctionnait à 90% de sa capacité annuelle installée, contre 96 % enregistrés en 2021, ce qui indique que l'installation fonctionne à sa capacité optimale. Les ports et les ports secs sont normalement tenus de fonctionner à 70% de leur capacité installée pour accueillir à cette installation les opérations liées au déchargement et à la réception des marchandises.

Tableau 14: Capacité de manutention des conteneurs						
	UNITES	2021	2022	Target		
Total de la Capacité de manutention des conteneurs	EVP	450.000	450.000			
Trafic des conteneurs	'000 EVP	434	404			
Temps de séjour moyen des conteneurs (importations) :	Jours	4,4	4,8	4		
Temps moyen de rotation des camions	Heures	4,1	5,4	4,5		
Temps de rotation moyen des trains	Heures	12	12	3,9		

Le temps moyen de rotation des trains est le temps moyen entre l'arrivée du train et le départ du train (à l'ICDN). Ce temps est resté constant à 12 heures. Le temps de séjour des conteneurs et le temps de rotation des camions ont augmenté, respectivement à 4,8 jours et 5,4 heures contre un objectif de 4 jours et 4,5 heures prévu. Les retards associés au dédouanement des conteneurs vides ont énormément contribué à l'augmentation du temps de séjour.

3.5.2 Temps de rotation à l'ICD MAGERWA

Le temps de rotation à l'ICD MAGERWA mesure le temps écoulé entre l'arrivée de la cargaison dans l'installation et le départ des marchandises après tous les dédouanements. Les données montrent qu'en 2022, le temps de rotation des camions à MAGERWA était en moyenne de 1,5 heure pour l'envoi dédouané en une semaine. 27% des envois prennent plus de 7 jours.

20 18 16 14 12 Hrs 10 8 6 4 2 0 Jan-Feb-Mar-May-Jun-Jul-Aug-Sep-Oct-Nov-Dec-2022 2022 2022 2022 2022 2022 2022 2022 2022 2022 2022 -Dwell time 18.1 17.9 17.5 16.4 13.9 12.2 18.5 18.4 14.2 18.7 15.5

Figure 11: Temps de rotation à l'ICD MAGERWA en 2022

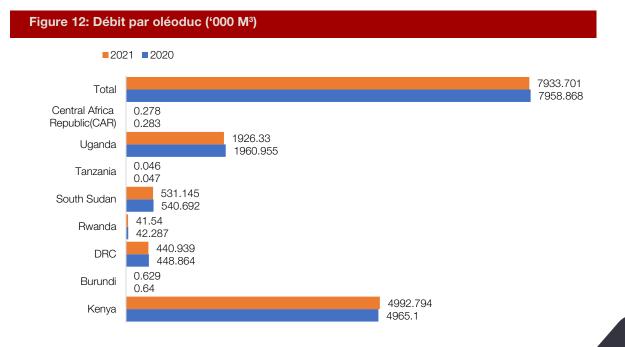
Source: Magerwa, 2022

MAGERWA a mis en œuvre plusieurs initiatives pour permettre un dédouanement rapide des marchandises par les importateurs et les exportateurs. Ceux-ci incluent l'octroi de remises sur les cargaisons dépassant la durée de séjour afin d'encourager les importateurs à dédouaner les cargaisons abandonnées et à disponibiliser d'espace pour de nouvelles cargaisons, et d'encourager le monde des affaires à rejoindre les Opérateur Economiques Agréés (OEA) pour bénéficier d'un processus de dédouanement accéléré.

> Dwell time

3.6 Débit par oléoduc

La figure ci-dessous illustre le débit par l'oléoduc du Kenya pour les années 2019/2020 et 2021/2022.



18èME ÉDITION | RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DE TRANSPORT

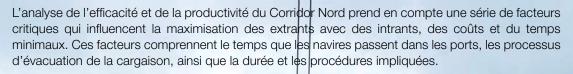


Le débit par oléoduc est passé à 8,2 millions m3 au cours de l'exercice 2021/2022, contre 7,7 millions de mètres cubes enregistrées au cours de l'exercice 2019/2020. La part de marché locale pour l'exercice 2021/2022 est de 91 % contre 97 % pour l'exercice 2020/2021.

Outre l'augmentation de la capacité des réservoirs de stockage de produits, l'oléoduc du Kenya a achevé en 2018 la construction de la jetée pétrolière de Kisumu (KOJ), conçue pour traiter 3 millions de mètres cubes par an, en tant qu'investissement stratégique essentiel pour le transport fluvial de produits pétroliers et mode alternatif d'acheminement des produits pétroliers vers les pays enclavés et alléger la pression sur les routes. KOJ a commencé ses opérations en 2023 et devrait fournir un mode de transport de produits alternatif à moindre coût et réduire le carnage routier et la dégradation de l'environnement. En conséquence, on s'attend à ce qu'environ 150 camions soient retirés du réseau routier à mesure que l'utilisation du transport par voie navigable prend de l'ampleur. Le pipeline a transporté environ 83,9 % des produits pétroliers au cours de l'exercice 2021/2022, contre 75,7 % au cours de l'exercice 2020/2021. KPC a installé un système de pompage et de stockage supplémentaire et augmenté la capacité de chargement et de stockage dans les dépôts.

Il est important que KPC accélère l'intégration des systèmes KPC-SAP et KRA-ICMS pour l'efficacité du chargement dans les dépôts de carburant afin de réduire le temps de rotation des camions.

QUATRIEME CHAPITRE: EFFICACITE ET PRODUCTIVITE



Les efforts visant à améliorer l'infrastructure, y compris les réseaux routiers et ferroviaires, ont réduit les temps et les coûts de transit, améliorant ainsi l'efficacité le long du corridor. La mise en œuvre de technologies et de procédures, telles que des systèmes électroniques de suivi du fret et des processus douaniers simplifiés, ainsi que l'installation de nouveaux équipements de manutention du fret ont également contribué à accroître l'efficacité et la productivité le long de la route. Ces améliorations ont facilité la circulation des biens et des personnes, créant de nouvelles opportunités de commerce et d'investissement et stimulant le développement dans toute la région.



4.1 Temps de rotation des navires

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

Le temps de rotation du navire est le cumul des deux temps critiques, le temps de service du navire à quai et le temps d'attente. Le temps de rotation des navires s'est légèrement détérioré, avec une moyenne de 95 heures en 2022 contre 86 heures en 2021. La Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord visait à atteindre un objectif de temps de rotation des navires de 81 heures en 2020, 75 heures d'ici décembre 2022 et 67 heures d'ici décembre 2024. En décembre 2022, ce temps a dépassé l'objectif de la Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord qui est de 75 heures. La référence mondiale pour le temps de rotation des navires est de 24 heures (1 jour).

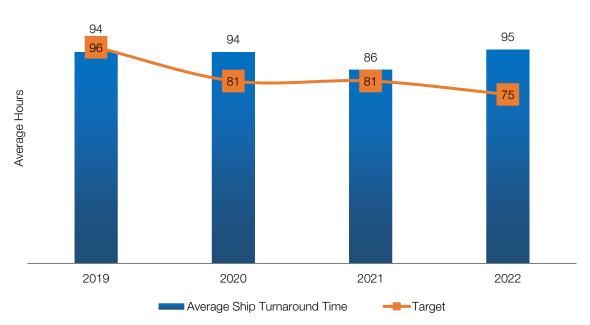


Figure 13: Temps moyen de rotation des navires au port de Mombasa (en heures)

Source: Données de KPA, 2019-2022

L'augmentation du temps de rotation des navires pourrait être attribuée à divers facteurs, tels que la panne d'équipement causée par le vieillissement des portiques de transbordement direct navire/ quai, le système d'exploitation du terminal qui est sous-utilisé ce qui entraîne la consolidation des conteneurs dans le parc à conteneurs et le processus de manutention des navires à forte intensité de main-d'œuvre pour s'occuper de la cargaison ensachée. En raison de l'attrition naturelle, le nombre réduit de commis au pointage, d'opérateurs de machine et de superviseurs a également contribué à l'augmentation de ce temps.

Pour améliorer cet indicateur, KPA devrait accélérer l'acquisition prévue de plus de portiques de transbordement direct navire-terre (STS) et remédier à la pénurie de main-d'œuvre en recrutant davantage de personnel ou en privatisant certains services.

4.2 Temps d'attente du navire avant l'accostage au port Port de Mombasa

Le temps d'attente du navire avant l'accostage est la différence les moyennes de temps en heures entre le moment où le navire entre dans la zone portuaire et le temps de l'accostage. Le temps de rotation du navire inclut cet indicateur.

Le temps d'attente du navire avant l'accostage est un sous-ensemble du temps de rotation des navires. La **Figure 14** montre une légère augmentation du temps d'attente moyen des navires au port maritime de Mombasa de 0,99 jour en 2021 à 1,1 jour en 2022 par rapport à l'objectif qui était fixé à 0,3 jour en 2022. Les années précédentes avaient connu une diminution constante du temps d'attente des navires qui est passé de 1,2 jours en 2019 à 1 jour en 2020 et à 0,99 jours en 2021.

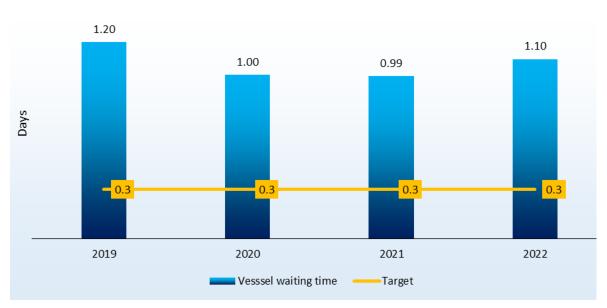


Figure 14: Temps d'attente des navires avant l'accostage au port de Mombasa (en jours)

Source: KPA data, 2019-2022

Malgré les performances actuelles affichées, le Port de Mombasa a mis en œuvre diverses initiatives pour améliorer son efficacité, telles que la mise en place de guichets d'accostage fixes, l'introduction de nouveaux équipements de terminal et la construction d'un terminal de fret supplémentaire. De plus, la mise en service du nouveau terminal au quai 22 a considérablement réduit la congestion dans les opérations du terminal.

4.3 Temps de séjour des cargaisons conteneurisées au port de Mombasa

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

Les retards dans le dédouanement des conteneurs entraînent une augmentation des coûts pour les expéditeurs et les destinataires et une congestion au port. Le port de Mombasa s'est efforcé d'améliorer l'efficacité des processus de manutention des marchandises, notamment en rationalisant les procédures douanières, en augmentant la capacité de stockage et en améliorant la technologie pour suivre et surveiller les mouvements des cargaisons. Ces efforts ont permis de réduire le temps

d'attente des cargaisons. Toutefois, des améliorations sont encore possibles pour garantir une évacuation rapide et efficace des cargaisons du port.

La **Figure 15** montre qu'2022 le temps de séjour moyen des cargaisons enregistré a été de 86,8 heures, soit 6,8 heures de plus que la moyenne connu en 2021. Par conséquent, sur la base des statistiques, le temps de séjour est toujours supérieur à l'objectif de la Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord de 60 heures qui devait être atteint avant décembre 2022.



Figure 15: Temps de séjour annuel moyen des cargaisons importées conteneurisées (en heures)

Les pannes des équipements au chantier, la soumission tardive des documents par les agents de dédouanement et les transitaires et le retard dans la prise en charge de la cargaison après la mainlevée par les expéditeurs, entre autres, ont contribué aux retards. Il convient de noter que la période de stockage gratuit pour les marchandises en transit au Port de Mombasa était de 9 jours en 2022 et a été étendue à 15 jours en 2023. Avec la période de grâce prolongée, les importateurs devraient être encouragés à évacuer leur cargaison plus rapidement pour que l'objectif soit atteint. Le temps d'arrêt prolongé au port peut être réduit en disposant de parcs de stationnement adéquats pour les camions et d'un système efficace et fonctionnel de rendez-vous des camions pour réduire la congestion et les retards d'accès au port pour récupérer leur cargaison.

4.4 Temps pris entre l'acceptation des documents et la mainlevée

Le temps pris entre l'acceptation et la mainlevée est le temps moyen entre l'enregistrement, l'acceptation et l'émission de l'ordre de mainlevée d'une déclaration en douane. Dans le cadre du système iCMS, la soumission des manifestes est instantanée. De plus, le temps moyen entre le moment où les droits sont payés par les transitaires et celui où la déclaration en douane est acceptée ou rejetée par les douanes est également instantané grâce à l'automatisation des processus du Centre de traitement des documents.

La Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord, en décembre 2018, a établi une base de référence de 80 heures comme temps moyen requis pour le processus de dédouanement/ dédouanement au centre de guichet unique. La Charte portuaire fixe un objectif de 64 heures d'ici décembre 2020, 48 heures d'ici décembre 2022; et 24 heures d'ici décembre 2024.

Le processus d'acceptation des documents à l'obtention de la mainlevée implique plusieurs unités et peut nécessiter des alertes et des interventions allant de l'allocation, la vérification, le saisie de compte, la référence à l'évaluation et à la détermination du tarif et de prélèvement d'échantillons avant l'autorisation en ligne. Le processus de l'acceptation à l'autorisation est décrit comme suit :

Laissez-passer pour libérer (fret local)

- Acceptation automatique des déclarations payées dans l'iCMS
- Numérisation (scanner) des marchandises
- Vérification des documents, y compris de permis de déclarations avant l'arrivée par les douanes et d'autres agences gouvernementales
- · Vérification physique des marchandises si nécessaire
- Autorisation en ligne par les douanes



Figure 16: Processus de la mainlevée douanière en 2022

Bien que l'iCMS ait amélioré et simplifié les processus de dédouanement, il est nécessaire de sensibiliser davantage les agents de dédouanement pour éviter les retards causés par des documents insuffisants ou manquants dans les systèmes douaniers. En outre, d'autres organismes responsables de la délivrance des permis et du dédouanement peuvent également entraîner des retards, et un engagement de dialogue continu est nécessaire pour garantir le la conformité aux SLA.

4.4.1. Processus de la mainlevée douanière pour les marchandises en transit

Le processus de dédouanement est résumé dans le tableau ci-dessous.

Au Port

Pour le transit normal, l'agent de dédouanement fait une déclaration dans iCMS. S'il n'y a pas d'impôts à payer, il passe sous contrôle. Deux déclarations sont soumises pour chaque envoi (TR810 et TR812/TR811)





Lors du paiement des taxes/frais requis, le statut d'entrée peut passer à Risque évalué ou Sous contrôle en fonction du statut du document de transport. L'entrée de marchandises dans la zone douanière peut être nécessaire pour faire passer le statut de risque évalué à sous contrôle

Processus de dédouanement



Les vérificateurs douaniers effectuent des contrôles de conformité, après quoi le vérificateur en chef délivre la déclaration. Le statut d'entrée passera à En attente de retrait, et le client doit terminer d'autres processus, y compris le dédouanement avec le port et l'organisation du transport.

Processus de porte



Après le processus de porte d'embarquement, le statut de la cargaison passe à retiré et se dirige vers la frontière de sortie.

Processus de sortie aux frontières



À la frontière, la cargaison est arrivée en vérifiant le drapeau d'arrivée, mais le statut reste supprimé

Sortie



Une fois tous les contrôles aux frontières terminés, le manifeste routier (T812) est quitté, le statut passe à réglé. T10 passera au règlement une fois que tous les T812 associés auront été quittés et que toutes les quantités sur TR810 auront été frappées. Le COE est généré automatiquement sur les TR812 à la sortie.

Fin



Les envois seront remis aux États partenaires pour qu'ils effectuent leurs processus de dédouanement dans leurs systèmes respectifs.

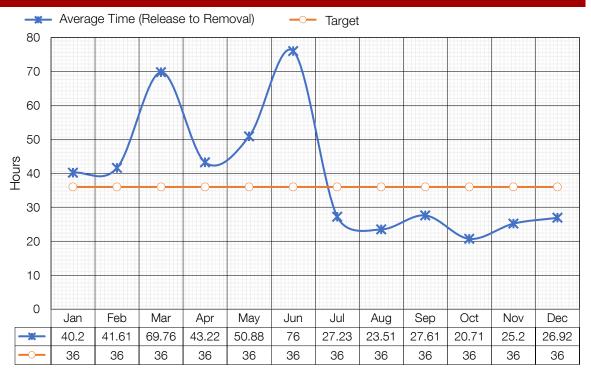
4.4.2. Temps pris après la mainlevée douanière au Port de Mombasa (de la mainlevée à l'évacuation)

De la mainlevée jusqu'à l'évacuation fait référence à la période de temps nécessaire pour évacuer la cargaison du port après que les douanes l'ont officiellement autorisée. Les activités suivantes sont concernées :

Relâchez pour sortir (fret local)

- L'agent de dédouanement paie la compagnie maritime.
- L'agent de dédouanement paie les frais de port en accédant au système KWATOS pour générer la facture KPA.
- Transporter fournit des camions pour le transport.
- Les bons sont chargés sur des camions par KPA et se dirigent vers la sortie.

Figure 17: Temps pris après la mainlevée douanière au Port de Mombasa (de la mainlevée à l'évacuation)



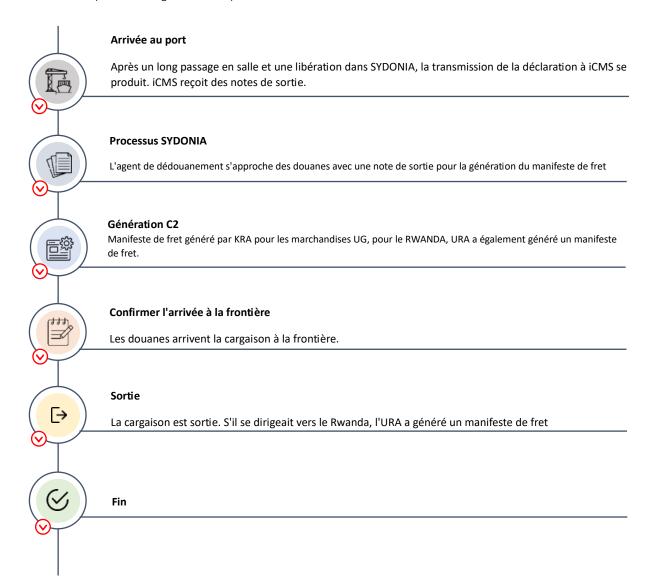
Source: KRA 2022

Le temps pris pour évacuer la cargaison après la mainlevée des douanes affecte considérablement le temps de séjour au port.

Les données montrent une amélioration des performances à partir de juin 2022. Le délai moyen après le dédouanement était inférieur à l'objectif fixé de 36 heures. Pour améliorer encore les performances de cet indicateur, il est nécessaire de rationaliser les processus de contrôle.

Flux de travail pour les cargaisons dans le cadre du Territoire Douanier Unique

En ce qui concerne les envois dédouanés dans le cadre du Territoire Douanier Unique (TDU), les déclarations sont déposées dans les systèmes des Etats partenaires de destination finale. Le Flux de travail pour les cargaisons d'importation dans le cadre du TDU est comme suit :



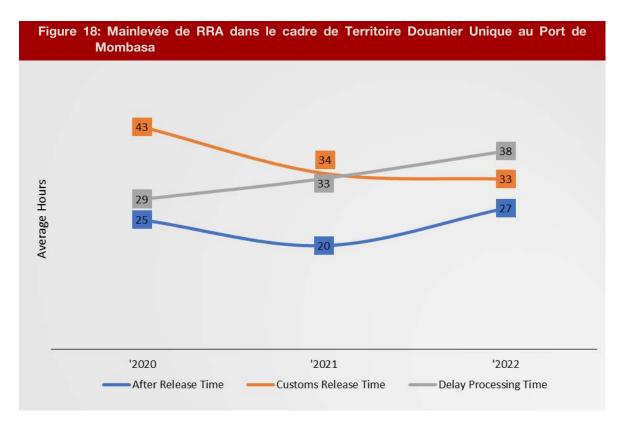
POUR LES CARGAISONS D'EXPORTATION

A l'arrivée au port, Manifeste transmis à SYDONIA/TANCIS. Le client fait une déclaration dans SYDONIA. Le flux de travail pour les cargaisons d'exportation dans le cadre du TDU est comme suit :

4.5 Temps et retards à l'Autorité des Recettes du Rwanda (RRA)

Les données du Territoire Douanier Unique (TDU), telles qu'indiquées dans la figure ci-dessous, montrent qu'en 2022, les retards après autorisation des douanes ont augmenté de 7 heures en moyenne, contre 20 heures enregistrés en 2021. En outre, les retards entre l'enregistrement/le dépôt de la déclaration et le moment où le paiement des marchandises est effectué au port ont augmenté, passant de 33 heures en 2021 à 38 heures en 2022.

L'une des raisons principales des retards dans le dédouanement des marchandises dans le cadre du TDU entre les États membres peut être les retards dans l'échange de données. Dans certains États partenaires, le dédouanement des marchandises est entravé par des défaillances dans la transmission des données, ce qui entraîne l'utilisation de multiples cautions et déclarations et provoque des retards. En outre, les retards de dédouanement dans les ports peuvent être dus à l'insuffisance des scellés RECTS et à la nécessité d'armer toutes les cargaisons en transit, y compris celles relevant du TDU.



Source: Données de RRA, 2020-2022

4.6 Performance des ponts-bascules en fonction du trafic le long du Corridor Nord

L'indicateur calcule le nombre moyen de camions pesés quotidiennement aux ponts-bascules situés dans différents pays le long du Corridor Nord. Au Kenya, des ponts-bascules statiques sont utilisés pour éliminer les véhicules surchargés. Cinq ponts-bascules sont situés à Athi-River, Mariakani, Webuye, Gilgil et Busia,. Le **Tableau 15** présente la moyenne mensuelle du trafic journalier aux cinq ponts-bascules pour les camions entrants et sortants. Le pont-bascule d'Athi-River affiche le trafic mensuel moyen le plus élevé, alors que le pont bascule de Busia a le trafic le plus faible, essentiellement constitué de marchandises en transit et de camions-citernes en provenance de l'oléoduc de Kisumu. Le trafic au pont-bascule d'Athi River comprend des marchandises locales et en transit provenant du Port de Mombasa et du poste frontière de Namanga, qui diminuent d'environ 40 % au pont-bascule de Gilgil, car une partie de ces marchandises est destinée à Nairobi et à ses environs.

Tableau 15: Trafic mensuel moyen pesé sur les ponts-bascules au Kenya en 2022

Mois	Mariakani	Athi River	Busia	Gilgil	Webuye
Jan	4.290	6.937	876	2.931	2.984
Fév	5.442	7.861	923	3.042	2.594
Mars	6.811	6.932	782	4.046	3.018
Avr	7.403	6.043	542	5.044	3.592
Mai	7.372	8.553	792	4.803	3.103
Juin	5.802	8.801	801	4.733	2.635
Juillet	5.633	8.421	1.030	6.741	4.478
Août	4.987	8.532	978	5.310	4.932
Sep	5.793	8.202	904	4.967	5.043
Oct	4.232	7.803	975	5.633	4.006
Nov	3.975	8.033	889	4.973	4.173
Déc	4.057	8.279	929	4.802	4.361

Source: KeNHA 2022

L'itinéraire du Corridor Nord de l'Ouganda comporte plusieurs stations de pont-bascule à Mbale, Magamaga, Lukaya et Mbarara. Le trafic journalier moyen aux ponts-bascules est présenté dans le **tableau 16** ci-dessous.

Tableau 16: Trafic mensuel moyen pesé pour certains ponts-bascules en Ouganda en 2022

	LUKAYA	MAGAMAGA	MBALE	MBARARA
Trafic journalier moyen	454	994	287	323

Source: UNRA 2022

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

L'indicateur évalue la proportion de camions qui sont conforme aux limites de poids et de la charge par essieu avant et après le processus de redistribution de la cargaison, comme stipulé par la Loi de l'EAC sur le contrôle de la charge des véhicules.

Comme le montre **Tableau 17**, tous les ponts-bascules ont constamment atteint des taux de conformité supérieurs à 90 %, à l'exception des pont-bascule de Busia, qui a maintenu un tarif de conformité moyen qui est au délà de 84 % au cours de la période examinée. Le faible taux de conformité au pont -bascule de Busia peut être attribué à la variation des balances des ponts-bascules, certains enregistrant les essieux groupés alors que les ponts-bascules de Busia enregistre les essieux simples. Malgré les efforts déployés pour faire respecter les limites de la charge des véhicules en ce qui concerne le poids total en charge, la charge à l'essieu et la charge au groupe d'essieux, l'objectif d'une conformité à 100 % n'a pas encore été atteint. La limite maximale du poids brut du véhicule est de 56 tonnes et la limite maximale à l'essieu est de 8 tonnes, en fonction de la configuration des essieux du camion et du type de pneus utilisés, qu'il s'agisse de pneus super simples ou non.

Il est essentiel d'interconnecter les ponts-bascules afin d'échanger des informations sur la conformité et de minimiser les retards causés par les pesées multiples sur des balances fixes.

Tableau 17: Niveau de conformité au poids sur certains ponts-bascules au Kenya (en pourcentage)

Mois	Mariakani	Athi River	Busia	Gilgil	Webuye
Jan	98,21	97,45	85,30	98,65	92,12
Fév	97,21	99,12	84,45	96,01	96,42
Mars	99,45	98,42	83,21	97,34	95,45
Avr	98,89	99,02	87,43	93,75	90,56
Mai	98,87	97,33	83,98	94,12	92,12
Juin	99,43	99,32	84,32	97,02	95,43
Juillet	99,45	99,42	90,42	94,32	97,42
Août	99,41	99,53	95,32	97,42	94,32
Sep	98,45	98,05	95,69	98,32	99,42
Oct	98,44	97,43	96,71	97,45	98,00
Nov	99,07	97,74	98,82	98,59	97,09
Déc	98,79	98,56	96,43	98,66	98,43

Source: KeNHA 2022

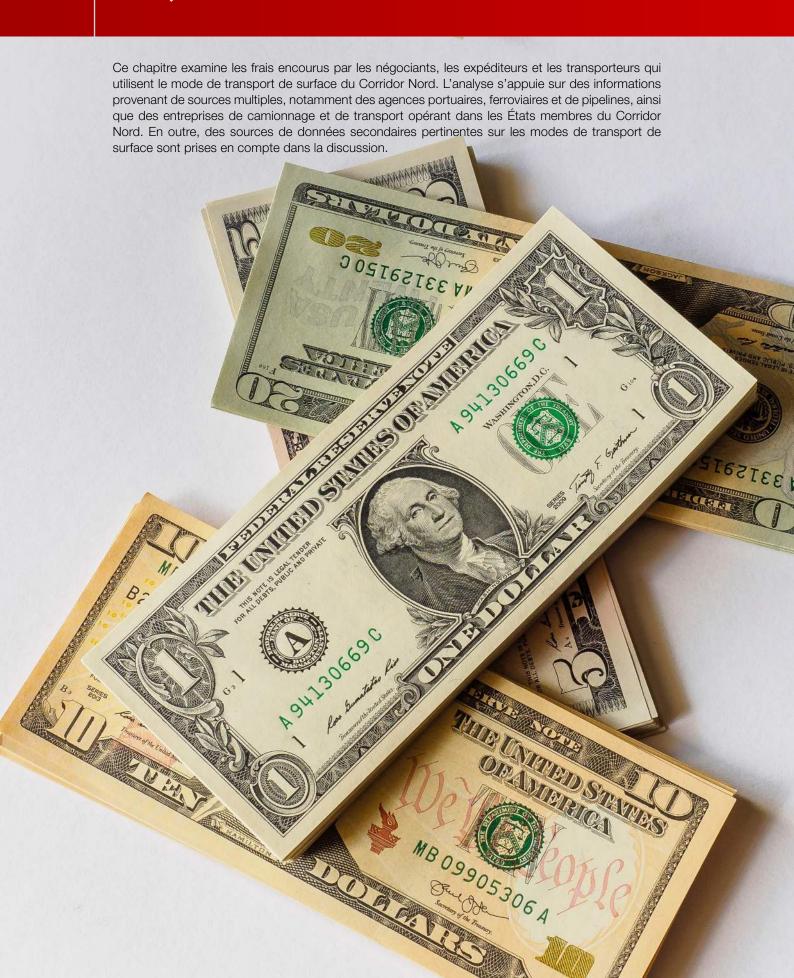
En Ouganda, le taux de conformité aux ponts-bascules est encore faible, tous les ponts-bascules ayant affiché un taux de conformité compris entre 80 et 90 %. Il est encore nécessaire de sensibiliser à la nécessité de respecter la charge à l'essieu et de promouvoir l'autorégulation sur le contrôle de la charge à l'essieu.

Tableau 18: Niveau de conformité au poids pour certains ponts-bascules en Ouganda

	LUKAYA	MAGAMAGA	MBALE	MBARARA
Conformité (en %)	89,91	86,19	82,06	84,63

Source: UNRA 2022

CINQUIEME CHAPITRE: TARIFS ET COUTS



5.1 Redevances portuaires et maritimes au port de Mombasa

Les compagnies maritimes et leurs clients paient des droits portuaires aux autorités portuaires pour l'utilisation des installations et des services du port. Ces frais peuvent représenter une part importante du coût final des biens de consommation. Les dépenses et les retards encourus aux différents stades du cadre logistique ont un impact significatif sur les coûts et les redevances. Les redevances portuaires au Port de Mombasa se répartissent dans les grandes catégories suivantes :

- i. Frais d'acconage perçus sur les cargaisons sèches générales, les cargaisons sèches en vrac et les cargaisons liquides en vrac par tonne de port
- ii. Frais d'acconage pour le fret conteneurisé prélevés sur les conteneurs standard de 20 pieds (20') et de 40 pieds (40') à destination/en provenance du navire, par mouvement de navire.
- iii. Frais de manutention à terre
- iv. Droits de quai
- v. Services de stockage et pénalités
- vi. Redevances de manutention à terre, d'amarrage et d'entreposage pour les conteneurs manutentionnés dans les CFS désignés.

Les frais de manutention à terre et d'entreposage font double emploi avec les frais de manutention au terminal des compagnies maritimes, ce qui augmente le coût des affaires dans la région. Le Ministère des des Routes et de Transport devrait revoir ces frais et supprimer les frais de manutention au terminal lorsque des frais multiples s'appliquent.

Le Tableau 19 présente d'autres coûts/charges portuaires et maritimes payés au Port de Mombasa.

Tableau 19: Redevances portuaires et m	Tableau 19: Redevances portuaires et maritimes au Port de Mombasa					
Type of cost/charge incurred	Minimum charge in USD	Notes				
Pilotage	150					
Licence d'exemption de pilotage pour les mouvements de navires entrants, sortants et internes	2.000	Le certificat est valable pendant un (1) an à compter de la date de délivrance.				
SERVICES DE REMORQUAGE	300 par remorqueur	USD15 supplémentaires par tranche de 30 minutes ou partie de celle-ci pour un remorqueur commandés et présents au moment du service, mais non utilisés par le navire dû à des raisons indépendantes de l'Autorité responsable.				
SERVICES D'AMARRAGE						
Amarrage, désamarrage ou tout autre service d'amarrage pour les navires de 100 GT et plus	200	RORO, transporteurs de véhicules et navires à passagers seulement : tarif de 80%.				
Les navires de moins de 100 GT doivent payer une redevance fixe par opération.	150					
Bande d'amarrage commandée et présente au moment du service, mais non utilisée par le navire dans les 30 minutes, sans qu'il y ait faute de la part de l'Autorité.	3,30 par 30 minutes					
REDEVANCES LEGERES ²	150	Navires autres que ceux qui sont exemptés ou qui paient une redevance annuelle				

Veuillez noter que les navires qui résident dans un port kenyan payent une redevance annuelle. Cette redevance s'élève à 600USD et est payable annuellement à l'avance.

charge in USD	Notes
150	RORO, transporteurs de véhicules et navires à passagers seulement : tarif de 80% du tarif
0,26	Par mètre par heure ou partie d'heure
0,13	
0,07	
10	Tarif par tonne ou partie de tonne
15	
de 30 minutes	
ot (7) jours calenda	ires
10.00	
20.00	
VES	
5.000	Tarif par année ou partie d'année
1.000	Tarif par année ou partie d'année
t 300	Tarif par année ou partie d'année
100	Navires autres que ceux qui paient une redevance annuelle
	0,26 0,13 0,07 10 15 t 100 par tranche de 30 minutes e) ot (7) jours calenda 10.00 20.00 VES 5.000 1.000

5.2 Tarifs de transport par voie ferroviaire

La Compagnie du Chemin de fer du Kenya, au Kenya, exploite le chemin de fer à écartement standard (SGR) pour les passagers et les marchandises et le chemin de fer à écartement métrique (MGR) pour le fret seulement. L'exploitation commerciale du service de trains de marchandises du chemin de fer à écartement standard (SGR) a débuté en janvier 2018.

Les tarifs de fret ferroviaire sont publiés à travers des avis publics et sur le site Internet des chemins de fer kényans. Le coût du transport d'un conteneur de 20 pieds du Port de Mombasa au dépôt intérieur de conteneurs de Nairobi est de 500 USD. Les tarifs de transport des marchandises pour l'année 2021 sont décrits dans l'avis tarifaire des chemins de fer kényans n° 3 de 2021 (CAP.397 SECTION 51). Le **Tableau 20** spécifie les frais standard pour le transport de marchandises par SGR et MGR pour les conteneurs de transit d'importation chargés et vides.

Pour les conteneurs de marchandises dangereuses et les conteneurs frigorifiques, une surtaxe de 20 % s'applique par rapport aux tarifs standards des conteneurs.

Les navires qui résident dans un port kenyan peuvent demander à payer une redevance annuelle. Cette redevance s'élève à 600USD et est payable annuellement à l'avance.

Malgré ces frais, on craint que les majorations des compagnies maritimes sur les cargaisons sous connaissement direct (TBL) rendent le transport ferroviaire de marchandises moins compétitif. Pour résoudre ce problème, il est recommandé que l'Autorité maritime du Kenya (KMA) établisse un cadre juridique qui guide les révisions tarifaires des fournisseurs de services logistiques en vertu du Règlement révisé de 2020 sur les exploitants des transports maritimes.

Tableau 20: Tarif de transport de transit des Conteneurs d'importation chargés/vides, par conteneur en USD

		Tarif en USD			
Voie ferrée		0 FT	4(Réseau	
voie ierree	0-30 TONNES	AU-DELA DE 30 TONNES	0-30 TONNES	AU-DELA DE 30 TONNES	neseau
Kilindini - Malaba	860	960	1110	1260	SGR/ MGR
Kilindini - Kisumu	860	960	1110	1260	SGR/ MGR
Kilindini - Naivasha	650	750	865	1015	SGR
Naivasha - Malaba	350	450	460	610	MGR
Naivasha - Kisumu	350	450	460	610	MGR

Source: Avis tarifaire de la Compagnie du Chemin de fer du Kenya (KR) NO. 3 de 2021

Selon la note sur les tarifs du chemin de fer Kényan No. 3 du 2021 (CAP.397 SECTION 51), le coût du transport de marchandises de Mombasa/Kilindini à Nairobi est d'environ 500 USD pour un conteneur de 20 pieds et de 630 USD pour un conteneur de 40 pieds pesant entre 0 et 30 tonnes. Les remises sur volume maximales autorisées dans le sens de la montée sont de 20% du montant cumulé à payer, sur la base du tarif standard autorisé par unité. Ces remises ne sont applicables qu'entre Kilindini et ICD Nairobi/Terminus des cargaisons Nairobi.

Tableau 21 : Tarif de transport de transit des Conteneurs locaux chargés / des conteneurs vides par conteur, en USD

		Tarif en USD	/ conteneur		
Voie ferrée	20) FT	40 FT		Réseau
Voic icrice	0-30 TONNES	AU-DELA DE 30 TONNES	0-30 TONNES	AU-DELA DE 30 TONNES	
Kilindini - Naivasha	510	610	650	800	SGR
Kilindini - Nairobi	500	600	630	780	SGR
Kilindini - Athi River	500	600	630	780	SGR
Kilindini - Kisumu	860	960	1110	1260	SGR / MGR
Nairobi - Naivasha	150	250	235	385	SGR

Source: Avis tarifaire de la Compagnie du Chemin de fer du Kenya (KR) NO. 3 de 2021

Des frais de surestarie s'appliquent lorsque les clients retiennent des wagons au-delà de la période graacee offerte par la Société pour le chargement et le déchargement des marchandises. Toutes les marchandises, à l'exception des marchandises dangereuses, à odeur nocive et périssables, sont soumises à des frais de surestarie. Pour le trafic local, les expéditeurs disposent de 24 heures consécutives à compter de la mise en place des wagons pour charger et expédier leurs marchandises, et de 48 heures consécutives pour charger et expédier les marchandises en transit. Le temps imparti pour le déchargement des marchandises de 24 heures consécutives pour tous les types de trafic

La période de déchargement gratuit est calculée à partir du moment où les wagons sont placés pour le déchargement. Les frais de surestarie sont calculés comme suit ::

- Les premières 24 heures consécutives ou une partie de celles-ci après l'expiration de la période de grâce = 100 USD
- Du 2ème au 4ème jour après l'expiration de la période de grâce = 150 USD (par 24 heures)
- Du 5^{ème} au 1 ^{ème} jour d'expiration de la période de grâce = 200 USD (par 24 heures)
- Après le 10^{ème} jour, les frais de surestaries augmenteront de 10% chaque semaine.

Tableau 22: Tarif de transport des marchandises conteneurisées, dans la direction descendante

Itinéraire de la voie	Conteneur d'exportation		Conteneur vide		
ferrée	20FT	40FT	20FT	40FT	Réseau
Malaba – Mombasa	450	690	100	150	MGR/SGR
Kisumu – Mombasa	450	690	100	150	MGR/SGR
Malaba – Naivasha	195	330	50	75	MGR
Kisumu – Naivasha	195	330	50	75	MGR
Malaba – Nairobi	225	385	70	100	MGR
Kisumu – Nairobi	225	385	70	100	MGR
Naivasha – Mombasa	255	360	50	75	SGR
Naivasha – Nairobi	100	150	50	75	SGR
Nairobi – Mombasa	250	350	50	75	SGR
Athi river – Mombasa	250	350	50	75	SGR

Source: Avis tarifaire de la Compagnie du Chemin de fer du Kenya (KR) NO. 3 de 2021

En outre, il y a un coût associé au hangar de transit ICDE de KR sur le réseau MGR, qui facture 120 USD pour les EVP de 20 pieds et 190 USD pour les EVP de 40 pieds.

Le chemin de fer a amélioré les opérations de transport de passagers et de marchandises en réduisant la durée des trajets, en augmentant la sécurité et la sûreté et en améliorant la mobilité et l'accessibilité. Cependant, bien que le SGR ait réduit les coûts de déplacement des passagers, les coûts du transport de marchandises restent relativement élevés.

Le **Tableau 23** présente les tarifs des chemins de fer à écartement métrique pour le transport de marchandises de et vers Malaba et Kampala, avec des coûts estimés à 445 USD pour un conteneur de 20 pieds et jusqu'à 740 USD pour un conteneur de 40 pieds d'un poids compris entre 0 et 30 tonnes.

Tableau 23: Tarifs de transport ferroviaire en Ouganda

		CONTENEUR DE 20 pieds			40 p	ieds
De	Α	0-30 TONNES	30.1-34 TONNES	1X20ft vide	1X40ft (tout poids)	1X40ftVide
Malaba	Kampala	445	940		740	
Kampala	Malaba	280	360	40	280	60

Source: URC

5.3 Tarifs / redevances de l'oléoduc

L'Autorité de régulation de l'énergie et des Produits Pétroliers (EPRA) au Kenya publie périodiquement les tarifs de transport par pipeline conformément à l'article 11 (b) de la loi sur l'énergie de 2019. Les tarifs actuels des carburants, énumérés dans le **Tableau 24** ont été publiés en novembre 2019, avec une réduction des tarifs qui était attendue depuis longtemps. Ces tarifs ont été mis en œuvre le 15 février 2021 et étaient en vigueur pour l'année 2022.

Les efforts d'expansion et d'amélioration de l'infrastructure des oléoducs ont entraîné une baisse des tarifs de transport de carburant par l'oléoduc de KPC au cours des dernières années. En outre, le tarif du carburant varie en fonction de la distance et du terminal utilisé. Le tarif composite présenté ci-dessous couvre les coûts de transport, de stockage et de manutention.

Tableau 24: Tarifs de transport par oléoduc fixés par EPRA avec effet au 15 février 2021

	Tariff 2019/2020	Tariff 2020/2021	Tariff 2021/2022
Tarif applicable (Ksh. /m³/Km) ***	5,07	4,81	4,61
Aéroport Moi (USD/m³)	22,52	21,37	20,48
Aéroport Jomo Kenyatta (USD/m³)	22,52	21,37	20,48
Terminal Nairobi (Ksh. /m¹)	2.281.5	2,064.5	2,074.5
Terminal Nakuru (Ksh. /m1)			
Local (Ksh. /m³)	3.138,33	2.977,39	2.853,59
Exportation (USD/m³)	30,98	29,39	28,17
Terminal d'Eldoret			
Local (Ksh. /m³)	4.035,72	3.828,76	3.669,56
Exportation (USD/m³)	39.84	37.80	36.22
Terminal de Kisumu			
Local (Ksh. /m³)	4.030,65	3.823,95	3.664,95
Exportation (USD/m³)	39,79	37,75	36,18

Point d'entrée	Point de livraison	2022/23	2023/24	2024/25
Mombasa	Aéroport Moi (USD/m3)	22,89	23,4	25,29
Mombasa	Aéroport Jomo Kenyatta (USD/m3)	22,89	23,4	25,29
Mombasa	Petrocity - Konza (Kshs/m3)	1.407,40	1.420,73	1.527,48
Mombasa	Terminal Nairobi (Kshs/m3)	2.526,60	2.582,72	2.791,85
Mombasa	Terminal Nakuru - Local (Kshs/m3)	3.149,25	3.211,26	3.467,62
Mombasa	Terminal Nakuru - Exportation (USD/m3)	28,53	29,09	31,42
Mombasa	Terminal Eldoret - Local (Kshs/m3)	3.801,37	3.869,56	4.175,37
Mombasa	Terminal Eldoret - Exportation (USD/m3)	34,44	35,06	37,83
Mombasa	Terminal Kisumu - Local (Kshs/m3)	3.797,69	3.865,84	4.171,37
Mombasa	Terminal Kisumu - Exportation (USD/m3)	34,41	35,02	37,79

5.4 Tarifs de transport des marchandises par voie routière

Les forces du marché dictent les tarifs du transport routier de marchandises dans les États membres du Corridor Nord. Il s'agit d'une économie de marché qui obéit à la loi de l'offre et de la demande. Comme dans toute autre entreprise, les tarifs de base des camionneurs sont fixés en fonction des coûts opérationnels. Les volumes de fret et la disponibilité des camions sont les deux facteurs les plus importants qui déterminent les marges que les transporteurs prélèvent sur le service que les propriétaires de fret sont prêts à payer une fois que les coûts opérationnels ont été couverts. Les taux de change du dollar, la distance, la sécurité, l'état des infrastructures ainsi que l'absence de cabotage.

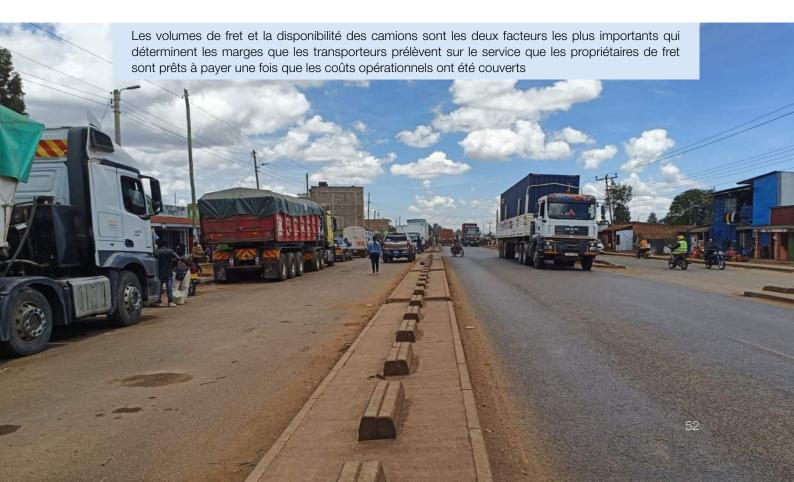
Les données présentées et analysées dans cette section proviennent principalement de sources directes auprès des transporteurs par l'intermédiaire d'associations de transport dans les Etats membres respectifs.

De	Α	Distance (Km)	Tarif (USD) pour un conteneur de 20 pieds en 2022	Tarif (USD)/TEU par Km
Bujumbura	Kampala	788	1200	1,52
Bujumbura	Mombasa	1957	2200	1,12
Bujumbura	Nairobi	1476	1700	1,15
Bunia	Butembo	251	1700	6,77
Bunia	Kampala	718	1400	1,95
Bunia	Mombasa	1666	1700	1,02
Bunia	Nairobi	1040	1400	1,35
Butembo	Kampala	577	1300	2,25
Butembo	Mombasa	1746	2200	1,26
Butembo	Nairobi	1265	1700	1,34
Goma	Bujumbura	431	2000	4,64
Goma	Kampala	669	1500	2,24
Goma	Mombasa	1838	2200	1,20
Goma	Nairobi	1357	1800	1,33
Juba	Kampala	653	1000	1,53
Juba	Mombasa	1662	2500	1,50
Juba	Nairobi	1145	1300	1,14
Kampala	Bujumbura	788	3500	4,44
Kampala	Bunia	718	4200	5,85
Kampala	Butembo	577	3800	6,59
Kampala	Goma	669	3000	4,48
Kampala	Juba	653	1900	2,91
Kampala	Kigali	513	1800	3,51
Kampala	Mombasa	1169	1000	0,86
Kampala	Nairobi	688	800	1,16
Kampala	Bujumbura	792	3000	3,79
Kigali	Bujumbura	275	2000	7,27
Kigali	Bunia	697	3500	5,02
Kigali	Butembo	556	3200	5,76
Kigali	Goma	156	1700	10,90

De	A	Distance (Km)	Tarif (USD) pour un conteneur de 20 pieds en 2022	Tarif (USD)/TEU par Km
Kigali	Juba	1166	3000	2,57
Kigali	Kampala	513	1000	1,95
Kigali	Mombasa	1682	1600	0,95
Kigali	Nairobi	1201	1400	1,17
Mombasa	Bujumbura	1957	4500	2,30
Mombasa	Bunia	1666	5800	3,48
Mombasa	Butembo	1746	5100	2,92
Mombasa	Goma	1838	5200	2,83
Mombasa	Juba	1662	4300	2,59
Mombasa	Kampala	1169	2400	2,05
Mombasa	Kigali	1682	3800	2,26
Mombasa	Nairobi	481	800	1,66
Nairobi	Bujumbura	1476	4000	2,71
Nairobi	Bunia	1040	5000	4,81
Nairobi	Butembo	1265	5000	3,95
Nairobi	Goma	1357	4700	3,46
Nairobi	Juba	1145	4300	3,76
Nairobi	Kampala	688	1800	2,62
Nairobi	Kigali	1201	2700	2,25
Nairobi	Mombasa	481	400	0,83

Source: Compilation de l'Observatoire de Transport

Remarque: Le tarif par kilomètre dans le tableau ci-dessus est obtenu en divisant les charges tarifaires par la distance entre l'origine de la cargaison et la destination.



Le **tableau 25** montre que dans la direction ascendante, les itinéraires Kigali-Goma et Kigali-Bujumbura ont les frais de transport les plus élevés par rapport aux distances. En général, les destinations au Burundi et en RDC sont légèrement chères par rapport aux autres itinéraires en raison de l'infrastructure routière en mauvais état du côté du Burundi et de la RDC, et des problèmes d'insécurité entre la RDC et le Rwanda qui existaient en 2022. Les transporteurs qui sont contacté directement par les propriétaires de fret facturent des tarifs plus élevés que ceux contactés via les courtiers.

Dans la direction descendante, les routes de la RDC et du Burundi sont les moins chères en raison des faibles volumes d'exportation des États membres du Corridor Nord par rapport aux importations.

Le Soudan du Sud a des infrastructures limitées et des routes en mauvais état, ce qui rend le transport difficile et chronophage. Les prix du carburant sont élevés et limités dans certaines régions, ce qui augmente les coûts de transport. Des conflits occasionnels perturbent les réseaux de transport, augmentant le risque d'attaques contre les véhicules. Les tarifs à destination et en provenance de Juba sont légèrement plus élevés que ceux vers Kampala ou Kigali en raison des risques posés par les infrastructures et la sécurité.

Pour les transporteurs ougandais, les itinéraires qui coûtaient plus chers étaient Juba-Mombasa, Kigali-Bujumbura, Kigali-Goma, Kigali-Bunia, Kigali-Butembo, Goma-Bujumbura, Kampala-Bujumbura, Kampala-Goma, Kampala-Bunia et Kampala-Butembo. Malgré les distances plus courtes, les tarifs entre Kampala et les destinations en RDC et au Burundi, et ceux de Kigali à la RDC et au Burundi étaient les plus chers en raison du mauvais état des routes le long des itinéraires.

Le **tableau 26** présente les tarifs de transport des camions-citernes en provenance de diverses villes du Kenya vers Goma et Kigali. Nairobi et Nakuru sont plus éloignés de Goma, d'où les 500 USD supplémentaires dans les tarifs.

Tableau 26: Tarif de transport pour les camions citernes en 20)22

En provenance de	Α	Tarif (USD)
Nairobi	Goma	5500
Nakuru	Goma	5500
Kisumu	Goma	5000
Eldoret	Goma	5000
Kisumu	Kigali	110
Eldoret	Kigali	110
Dar-es-Salaam	Kigali	100

Source: Compilation de l'Observatoire de Transport

SIXIEME CHAPITRE: TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS

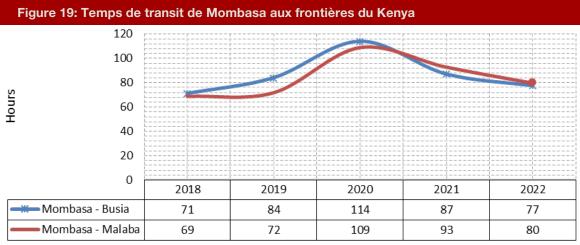




6.1 Temps de transit au Kenya

Les informations présentées dans cette section proviennent du Système Régional Electronique de Suivi des Cargaisons (RECTS) des autorités fiscales, qui permet un suivi de bout en bout des marchandises en transit. Le RECTS a considérablement amélioré la sécurité du fret, facilité le suivi des mouvements de marchandises et fourni des données sur la durée des trajets.

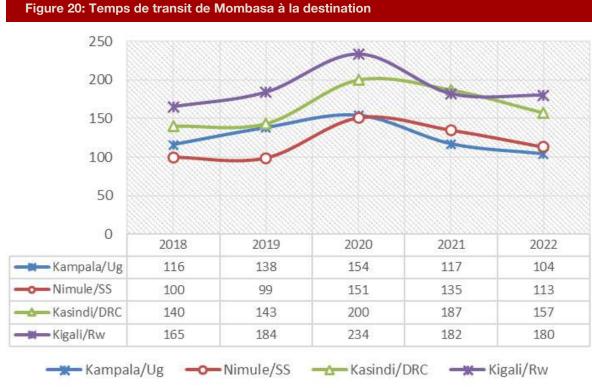
La distance entre Mombasa et Malaba est de 933 kilomètres. Les temps de transit ont diminué depuis 2021, comme le montre la **figure 19**. Malgré cette amélioration, le temps de transit vers Malaba et Busia reste supérieur à l'objectif de la Charte de la Communauté du Port de Mombasa et du Corridor Nord, qui est respectivement de 40 heures et 45 heures entre Mombasa et Malaba et entre Mombasa et Busia d'ici à décembre 2022. Les performances suggèrent que les itinéraires sont encore confrontées à certains défis, notamment les arrêts fréquents des chauffeurs, les accidents de la route, les problèmes d'infrastructure et les barrages routiers de la police. De nombreux projets sont en cours pour améliorer les infrastructures de transport le long des différents segments routiers du Corridor Nord au Kenya.



Source: Données du RECTS, 2022

La **Figure 20** montre que le temps de transit entre Mombasa et les différentes destinations du Corridor Nord a diminué depuis 2021. Au cours de la période considérée, il fallait en moyenne 113 heures pour aller de Mombasa - Elegu (1430 km), 104 heures de Mombasa - Kampala (1169 km), 180 heures de Mombasa - Mpondwe (1611 km) et il fallait 180 heures de Mombasa - Kigali (1682 km).

L'amélioration des temps de transit pourrait être due à l'amélioration de l'infrastructure suite à la modernisation de plusieurs tronçons. Toutefois, les temps de transit restent élevés le long des itinéraires en raison des arrêts multiples le long du corridor et des retards connus aux postes frontaliers



Source: Données du RECTS et SYDONIA, 2018-2022

6.2 Temps de transit en Ouganda

Le temps de transit en Ouganda, tel qu' dans cette sous-section, fait référence au temps pris par les camions pour se déplacer de Kampala à différents points d'entrée/sortie en Ouganda. Ce temps a légèrement augmenté par rapport aux années précédentes, comme l'illustre la **Figure 21** ci-dessous.

Le trajet de Kampala à Elegu a été le plus rapide, qui a pris 39 heures pour une distance de 457 km. L'itinéraire Kampala - Mirama Hills a été le plus lent, les camions ayant parcouru une distance de 368 km en 64 heures. L'augmentation du temps de transit vers le Rwanda pourrait être attribué à l'augmentation du trafic et des embouteillages en raison des restrictions liées à l'utilisation de la frontière alternative Katuna/Gatuna à partir de 2020.



64.4 Average Hours 54.0 48.6 47.1 46.0 44.5 41.6 39.8 33.8 33.6 27.9 27.4 2018 2019 2020 2021 2022 Kampala to Malaba;KE Kampala to Nimule;SS Kampala to Kasindi;DRC Kampala to Kagitumba; RW

Figure 21: Temps de transit de Kampala à diverses destinations, en heures

Source: Données du RECTS, 2018-2022

6.3 Temps de transit au Rwanda

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

Le tableau ci-dessous montre le temps de transit à partir des principales frontières qui entrent au Rwanda le long du Corridor Nord : Cyanika/Kyanika, Gatuna/Katuna et Kagitumba/Mirama Hills. Gatuna -Kigali, une distance de 81 km, a le temps le plus long connu de 108 heures. Cela pourrait être dû au fait que moins de camions utilisent la frontière et le temps pris pour le dédouanement est plus long en raison des restrictions d'utilisation de la frontière Katuna/Gatuna à partir de 2020.

Tableau 27 : Temps de transit au Rwanda er	າ 2022

Itinéraire	Temps de transit (Heures)
Cyanika - Bugarama	48
Cyanika - Kigali	22
Cyanika - Rubavu	27
Cyanika - Rusizi	43
Gatuna - Akanyaru-Haut	20
Gatuna - Bugarama	67
Gatuna - Kigali	108
Gatuna - Nemba	14

Itinéraire	Temps de transit (Heures)
Gatuna - Rubavu	43
Gatuna - Ruhwa	38
Gatuna - Rusizi	49
Gatuna - Rusumo	26
Kagitumba - Bugarama	71
Kagitumba - Kigali	81
Kagitumba - Nemba	38
Kagitumba - Rubavu	44
Kagitumba - Rusizi	57
Kagitumba - Rusumo	28
Source: Données de SYDONIA, 2022	

6.4 Raisons et durée des arrêts le long du Corridor Nord

Les données présentées dans cette section ont été recueillies lors de l'enquête routière sur téléphone mobile de l'ACTTCN visant à identifier les barrières commerciales le long du corridor en 2022. Le secrétariat utilise une application pour téléphone portable androïde avec un questionnaire que les conducteurs remplissent sur la raison de l'arrêt. En outre, l'application enregistre automatiquement l'emplacement de l'arrêt. 766 voyages ont été enregistrés à partir d'un échantillon de conducteurs sélectionnés au hasard qui ont emprunté l'itinéraire du Corridor Nord. Le **Tableau 28** reprend la répartition des camions par destination, les motifs d'arrêt et la durée le long du corridor.

Raisons d'arrêt	Transit Time Hours
Moyenne de la durée (en heures)	8,0
Points de contrôle de l'entreprise	5,4
Pannes de véhicules	4,9
Repos et repas	4,1
Contrôles douaniers	3,5
Procédures aux postes frontières	1,2
État des routes	1,2
Pont-bascule	0,7
Raisons personnelles	0,5
Ravitaillement en carburant/vérification du véhicule	0,2
Contrôles de police et de sécurité	0,1

Les arrêts liés à d'autres raisons que les conducteurs n'ont pas pu préciser ont pris un total de 8 heures par voyage. Les contrôles de l'entreprise ont duré en moyenne 5,4 heures, suivis par la panne du véhicule et le repos et les repas, qui ont pris respectivement 5,4 heures et 4,9 heures. Les contrôles de police ont duré le moins longtemps, soit 6 minutes en moyenne. Au contraire, les barrages de police ont représenté le plus grand nombre d'arrêts les plus fréquents le long du corridor, comme le montré ci-dessous.

Tableau 29: Fréc	llianca das arrâte	nnol al s	du Ca	rridor	Nord
Tableau 25. I I CC	delice des alles	s ic long	uu ot		i toi u

Raison d'arrêt	Pourcentage
Procédures aux postes frontières	1%
Points de contrôle de l'entreprise	12%
Contrôle douanier	5%
Ravitaillement en carburant et Vérification du véhicule	5%
Insécurité	0%
Autres	4%
Raisons personnelles	5%
Contrôles de police/sécurité	36%
Repos et repas	6%
État des routes	14%
Panne de véhicule	1%
Pont-bascule	11%

Certains emplacements des arrêts manquent de services pour les conducteurs. Les vérifications des compagnies de transport visaient, entre autres, les vérifications du bien-être des conducteurs, l'inspection et les réparations des véhicules et les arrêts pour le repos des conducteurs. L'accélération de la mise en œuvre des Stations d'arrêt et de Repos (RSS) le long des routes permettrait de réduire considérablement la fréquence des arrêts inutiles et d'obtenir des avantages tels que la bonne santé et le bien-être des conducteurs.

SEPTIEME CHAPITRE: LE COMMERCE INTRAREGIONAL

Ce chapitre examine les composantes du commerce entre les États membres du Corridor Nord. Les données sur le commerce intrarégional sont obtenues auprès des autorités fiscales, du Bureau des statistiques et des banques nationales, entre autres. Cette section présente le commerce formel et informel dans les États membres du Corridor Nord. Les données collectées sont analysées et comparées aux années antérieures afin d'établir la tendance et éclairer les initiatives de facilitation des échanges dans les États membres du Corridor Nord et soutenir la mise en œuvre de la Zone de Libre Echange Continental Africain (ZLECAf).



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

La valeur totale des échanges pour le Burundi en 2022 était de 1,4 milliard USD, dont 86 % (1,2 milliard USD) étaient des importations et 14 % (0,2 milliard USD) étaient des exportations, comme l'illustre la **Figure 22**. Alors que la valeur totale des échanges est resté à 1,4 milliard USD comme en 2021, les importations se sont améliorées de 4%, contre 10% enregistrés en 2021.

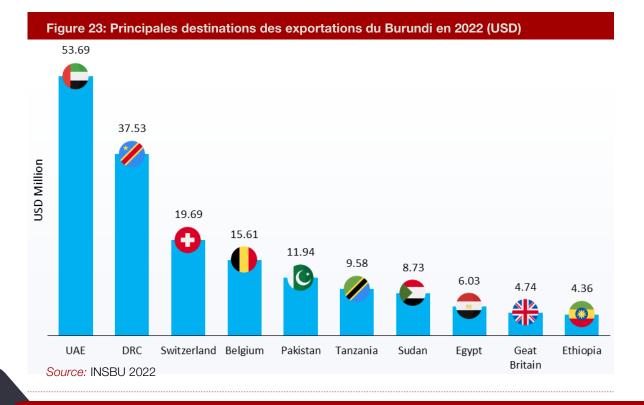
Imports 86%

Exports 14%

Figure 22: Part en pourcentage du commerce formel du Burundi en 2022

Source: INSBU 2022

Les principales destinations des exportations burundaises sont illustrées dans la **figure 23** ci-dessous. En 2022, les Émirats arabes unis étaient la première destination des exportations burundaises, avec des exportations d'une valeur de 53,69 millions USD. Quant au sein du bloc commercial africain, les exportations du Burundi s'élevaient à 37,53 millions USD de marchandises vers la RDC, pour 9,58 millions USD vers la Tanzanie, pour 8,73 millions USD vers le Soudan, pour 6,03 millions USD vers l'Égypte et pour 4,36 millions USD vers l'Éthiopie.



En 2022, les principaux pays importateurs du Burundi se trouvaient dans le bloc asiatique, avec environ 67% des importations totales des dix principaux pays importateurs du Burundi en provenance d'Asie. Dans le bloc commercial africain, les principaux pays d'importation du Burundi sont la Tanzanie, l'Ouganda, le Kenya et la Zambie, comme le montre la **Figure 24** ci-dessous.

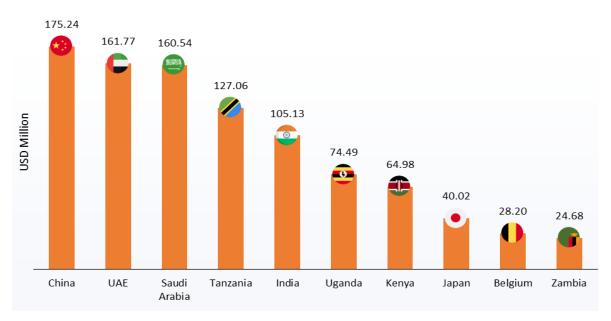


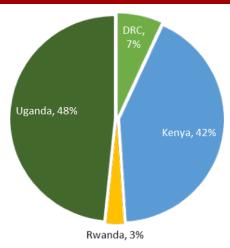
Figure 24: Principaux pays d'importation pour le Burundi en 2022 (en USD)

Source: INSBU 2022

Le total des échanges commerciaux du Burundi avec les Etats membres du Corridor Nord s'élevait à 192,5 millions USD, soit quelques millions de moins que la valeur des échanges intrarégionaux qui était de 221 millions d'USD en 2021. Quatre-vingt pour cent (80%) du commerce intrarégional total étaient des importations, tandis que les exportations représentaient 20%.

Sur la part totale du commerce avec les États membres du Corridor Nord, 48 % étaient avec l'Ouganda, 42 % avec le Kenya, 7 % avec la RDC et 3 % avec le Rwanda, comme le montre la **Figure 25** ci-dessous.

Figure 25: Part en pourcentage du commerce formel du Burundi avec les États membres du Corridor Nord en 2022



Source: INSBU 2022

Le Kenya et l'Ouganda étaient les principaux partenaires commerciaux du Burundi dans la région du Corridor Nord. La valeur totale des échanges entre le Burundi et l'Ouganda était de 76,7 millions USD, dont 97% étaient des importations. De même, sur la valeur totale des échanges de 66,2 millions USD entre le Burundi et le Kenya, 98 % étaient des importations. La République Démocratique du Congo s'est taillé la part du lion dans les exportations burundaises, représentant 91 % des exportations totales vers les États membres du Corridor Nord.

Tableau 30: Valeur totale du commerce du Burundi avec les autres Etats du Corridor Nord en 2022 en USD

	RDC	Kenya	Rwanda	Ouganda	Total
Importations	10.556.991	64.903.909	4.107.660	74.517.952	154.086.512
Exportations	34.933.684	1.247.518	49.541	2.188.540	38.419.284
Total	45.490.675	66.151.427	4.157.201	76.706.492	192.505.796

Source: INSBU 2022

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

Le tableau ci-dessous présente les échanges commerciaux formels entre la République Démocratique du Congo et les États membres du Corridor Nord.

Tableau 31: Valeur totale des échanges commerciaux de la RDC avec les autres États

ilicitibles du Co	muoi noru	
	Exportation	Importation
Burundi	10.556.991	34.933.684
Rwanda	27.442.945.70	785.801.633.80
Ouganda	16.003.540	418.770.584
Kenya	30.802.064	151.309.589
Course Compilation de l'Obse	ryataira da Transport 2000	

Source: Compilation de l'Observatoire de Transport 2022

La valeur annuelle globale du commerce de la RDC avec les États membres du Corridor Nord était d'environ 1,47 milliard d'USD en 2022, contre 1,3 milliard d'USD réalisés en 2021 (à l'exception du Soudan du Sud). Les exportations ne représentaient que 5,7% du commerce total et les importations étaient de 94,3%.

La RDC est un importateur net dans ses échanges commerciaux avec les États membres du Corridor Nord, avec un déficit commercial de 1,3 milliard d'USD. Le Rwanda était la principale source des importations de la RDC, représentant environ 56,5 %. Le Kenya représentait 36% des exportations de la RDC, suivi du Rwanda à 32% et de l'Ouganda à 19% au cours de la période sous revue.

7.3 Commerce formel au Kenya

La valeur totale du commerce international du Kenya était d'environ 28,5 milliards USD en 2022, soit une augmentation par rapport aux 27 milliards d'USD enregistrés en 2021. Les exportations et réexportations représentaient 26% en 2021 et 2022. L'analyse montre que le Kenya a une balance commerciale négative en raison de l'augmentation des importations par rapport aux exportations. Cela appelle à une révision de la stratégie de promotion des exportations. La **Figure 26** indique la valeur totale des échanges du Kenya pour les années 2021 et 2022.

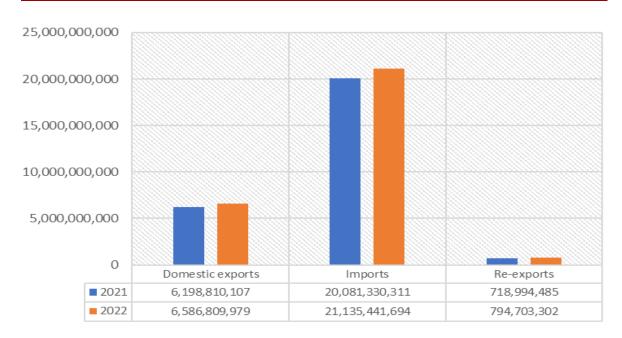


Figure 26: Total des échanges commerciaux du Kenya (en USD)

La Chine était le plus grand partenaire commercial du Kenya, représentant 14 % de la valeur total du commerce. Les importations en provenance de la Chine représentaient 16% des importations totales au Kenya. Outre la Chine, les principaux partenaires d'importation du Kenya en provenance du bloc commercial asiatique sont l'Inde, les Émirats arabes unis, le Japon et l'Arabie saoudite. Les États-Unis, la Tanzanie et l'Ouganda figurent également parmi les principaux partenaires commerciaux du Kenya. Les dix partenaires commerciaux du Kenya sont présentés dans le **Tableau 32** ci-après.

Tableau 32: Part du commerce du Kenya dans le monde						
Pays	Exportations intérieures	Importations	Ré- exportations	Grand Total	Part du total des échanges	
Chine	225.334.509	3,845,468,139	8,709,689	4,079,512,337	14%	
Emirats Arabes Unis	254.790.528	3,461,292,488	119,224,248	3,835,307,264	13%	
Inde	66.866.036	2.124.456.049	1.575.179	2.192.897.264	8%	
Etats Unis d'Amérique	645.664.016	793.284.637	33.448.775	1.472.397.428	5%	
Ouganda	682.545.275	332.616.577	138.955.960	1.154.117.813	4%	
Arabie Saoudite	103.955.357	1.036.805.536	1.310.360	1.142.071.253	4%	
Malaysie	23.740.114	1.024.677.256	617.047	1.049.034.417	4%	
Tanzanie	416.272.041	452.684.457	64.375.203	33.331.701	3%	
Japon	50.798.442	828.375.453	62.960	879.236.856	3%	

Source: KNBS,2022

Le Kenya a toujours maintenu une balance commerciale positive avec les autres États membres du Corridor Nord. Les données montrent que le pays est un exportateur net dans la région. Le commerce du Kenya avec les États membres du Corridor Nord est resté constant en 2021 et 2022, à environ 1,978 milliard USD, les exportations représentant 80 % du commerce total avec les États membres du Corridor Nord en 2022. Le **Tableau 33** présente une comparaison des échanges intrarégionaux entre le Kenya et les États membres du Corridor Nord entre le Kenya et les États membres du Corridor Nord. L'Ouganda est le premier partenaire commercial du Kenya, avec des exportations et des importations représentant environ 58 %, soit approximativement 1,15 milliard USD. Il est suivi par le Rwanda, avec 19 %, soit 371,5 millions USD. Les principaux produits échangés sont, entre autres, le thé, le café, le poisson, le ciment, l'huile de palme, les médicaments, les machines, le pétrole, le fer, l'acier, le lait et la crème.

Tableau 33: Commerce total du Kenya avec les États du Corridor Nord (en USD) en 2022

Partenaire commercial	Exportations intérieures	Importations	Re-exportations	Grand Total
Burundi	63.204.547	1.107.224	7.388.095	71.699.866
RDC	136.119.699	30.802.064	15.189.890	182.111.653
Rwanda	294.533.074	30.212.344	46.780.895	371.526.312
Sud Soudan	169.894.804	128.648	28.172.967	198.196.419
Ouganda	682.545.275	332.616.577	138.955.960	1.154.117.813
Grand Total	1.346.297.399	394.866.856	236.487.808	1.977.652.063

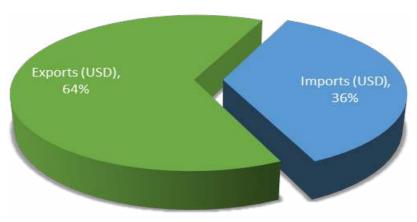
Source: KNBS,2022

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

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

Le total des échanges commerciaux formels entre le Rwanda et les États membres du Corridor Nord a été évalué à 1,3 milliard USD. Sur ce total, 64% étaient des exportations et 36% des importations, ce qui indique que le Rwanda a un commerce favorable au sein de la région.

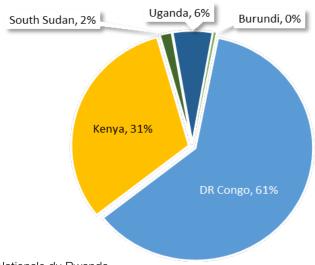
Figure 27: Part en pourcentage du commerce formel intra-régional du Rwanda



Source: Banque Nationale du Rwanda

Les statistiques ont montré que les principaux partenaires commerciaux du Rwanda dans le Corridor Nord sont la RDC et le Kenya, prenant des parts respectivement de 61% et 31% du total du commerce intrarégional formel, comme le montre la **Figure 28** ci-dessous.

Figure 28: Part en pourcentage du commerce formel du Rwanda avec les États membres du Corridor Nord en 2022



Source: Banque Nationale du Rwanda

Le Tableau 34 ci-après montre que 84% des importations totales du Rwanda dans la région provenaient du Kenya, pour une valeur de 402,95 millions USD, tandis que 93% des exportations, pour une valeur de 785,8 millions USD, étaient destinées à la RDC.

Tableau 34: Part des importations et exportations formelles du Rwanda, en USD, en 2022

	Importations (USD)	Exportations (USD)	Valeur du Total des échanges	Part en pourcentage
Burundi	131.164,00	3.879.432,00	4.010.596,00	0%
RD Congo	27.442.945,70	785.801.633,80	813.244.579,50	61%
Kenya	402.951.089,10	11.878.291,90	414.829.381,00	31%
Sud Soudan	133.942,00	22.005.600,00	22.139.542,00	2%
Ouganda	49.854.673,50	22.837.369,00	72.692.042,50	5%
Total	480.513.814,30	846.402.326,70	1.326.916.141,00	
Par en pourcentage	36%	64%		

Source: Banque Nationale du Rwanda

Les dix premières destinations des exportations du Rwanda sont présentées dans la **Figure 29** cidessous. La première destination des marchandises rwandaises a été la RDC, avec une valeur de 785,8 millions USD, ce qui est significatif pour le Rwanda car cela dépasse toutes les neuf autres destinations combinées. Au cours de la période considérée, les principales exportations, y compris les réexportations, ont été le thé, le café, les huiles de pétrole, les minerais et concentrés d'étain, les céréales, les huiles végétales, les minerais et concentrés de tungstène, et les produits alimentaires et animaux

Figure 29: Principales destinations des exportations du Rwanda en 2022 (en USD) 785.80 JSD million 95.76 46.42 39.63 38.86 36.53 35.81 32.78 23.26 22.84 DR Congo UAE UK Hong Kong Pakistan Ethiopia China Singapore USA Uganda Source: Banque Nationale du Rwanda

La principale origine des importations du Rwanda est le continent asiatique, la Chine venant en tête de liste (732,73 millions USD), suivi des Émirats arabes unis (383,79 millions USD) et l'Inde (301,38 millions USD). En Afrique, le Rwanda importe principalement de la Tanzanie (306,30 millions USD) et du Kenya (278,48 millions USD). Les principaux produits importés par le Rwanda en 2022 étaient les huiles de pétrole, le sucre, les céréales, les huiles végétales, les médicaments, le ciment et les engrais.

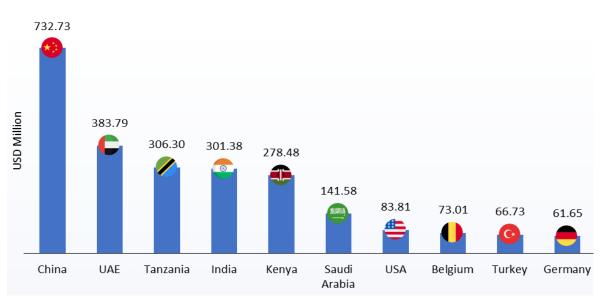


Figure 30: Principaux pays d'importation pour le Rwanda en 2022 (en USD)

Source: Banque Nationale du Rwanda

7.4.2 Commerce informel entre le Rwanda et les autres Etats membres du Corridor Nord

En 2022, le commerce informel total le Rwanda et ses voisins était évalué à 132,29 millions USD. Les exportations se sont taillées la part du lion avec 95,2 % du commerce informel total, tandis que les importations représentaient 4,8 %, comme le montre la **Figure 31** ci-dessous. Le commerce transfrontalier informel concerne principalement les produits agricoles et les animaux.

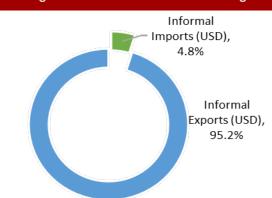
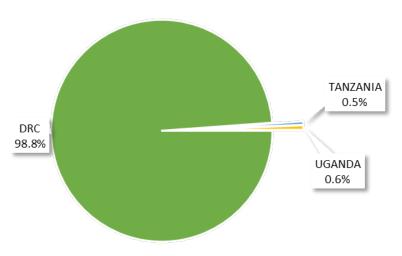


Figure 31: Part en pourcentage du commerce informel intrarégional au Rwanda en 2022

Source: Banque Nationale du Rwanda

Tel que repris dans la **Figure 32** ci-dessous, 98,8 % du commerce informel total se faisait avec la RDC. Le commerce informel avec l'Ouganda s'élevait à 0,6 % et celui avec la Tanzanie à 0,5 %. Malgré leur proximité, les échanges informels entre le Rwanda et le Burundi sont faibles.

Figure 32: Part en pourcentage du commerce informel intrarégional avec les États partenaires en 2022



Source: Banque Nationale du Rwanda

Les principaux secteurs d'importation de la RDC étaient l'agro-transformation, l'horticulture et l'industrie manufacturière, les principaux produits étant le café, les produits forestiers, les bananes, les pommes de terre, le manioc, les produits à base de viande, le riz, les vêtements et le ciment. D'autre part, le Rwanda a importé d'Ouganda principalement des céréales, des tubercules, des produits carnés, des vêtements, des produits en cuir et des aliments transformés.

Au cours de la période considérée, les principaux produits d'exportation informels du Rwanda étaient les céréales, les animaux vivants et les produits animaux, les produits transformés et les produits horticoles.

	5: Part des importations et 022	exportations informelles of	lu Rwanda en USD en
	Importations informelles (USD)	Exportations informelles (USD)	Total des échanges informelles (USD)
RDC	5.533.731,00	130.171.229,00	135.704.960,00
OUGANDA	528.824,00	358.475,00	887.299,00
TANZANIE	573.333,00	124.598,00	697.931,00
Total	6.635.888,00	130.654.302,00	137.290.190,00

Source: Banque Nationale du Rwanda

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

Le Soudan du Sud possède de vastes ressources naturelles, notamment du pétrole, qu'il peut exporter vers ses voisins tout en important des biens et des services pour répondre à ses besoins nationaux. Le commerce formel peut conduire à une croissance économique accrue, à la création d'emplois et à l'amélioration du niveau de vie de la population du Soudan du Sud et de ses voisins. Toutefois, le commerce formel se heurte à des difficultés, telles que le manque d'infrastructures, les obstacles bureaucratiques et les problèmes de sécurité, qu'il convient de résoudre pour en garantir le succès.

Le **tableau 36** présente les statistiques du commerce formel entre le Soudan du Sud et les autres Etats membres du Corridor Nord.

Tableau 36: Commerce formel entre le Soudan du Sud et les autres États membres du Corridor Nord

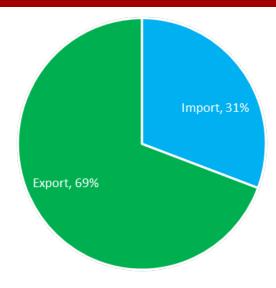
	Exportation	Importation
Rwanda	22.005.600	133.942
Ouganda	17,274,346	606,044,758
Kenya	128,648	198,067,771
Total	39.408.594	804.246.471

Le commerce total du Soudan du Sud avec les États membres du Corridor Nord était de 843,7 millions USD en 2022, les exportations représentait 4,7 % de la valeur totale des échanges et les importations étant de 95,3%.

7.6 Commerce formel en Ouganda

En 2022, le commerce intrarégional formel de l'Ouganda s'est élevé à 2,59 milliards USD, dont 69 % d'exportations et 31 % d'importations, comme l'illustre la **Figure 33** ci-dessous

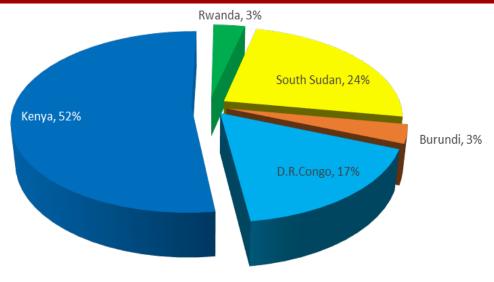
Figure 33: Part en pourcentage du commerce intrarégional de l'Ouganda



Source: UBOSS 2022

Le premier partenaire commercial de l'Ouganda au sein de la région du Corridor Nord est le Kenya, occupant 52 % du total des échanges intrarégionaux. L'Ouganda a également des échanges importants avec le Sud-Soudan (24 %) et la République démocratique du Congo (17%).

Figure 34: Part en pourcentage du commerce ougandais avec les États membres du Corridor Nord



Source: UBOSS 2022

La part du commerce de l'Ouganda avec les États membres du Corridor Nord est présentée dans le **tableau 37** ci-après. 94% des importations totales, représentant 798 millions USD, provenaient du Kenya. Les principales destinations des exportations étaient le Kenya (34 %), le Sud-Soudan (34 %) et la République Démocratique du Congo (23 %).

Tableau 37: Commerce formel de l'Ouganda avec les États membres du Corridor Nord en 2022

Etats membres	Exportations	Part des Exportations	Importations	Part des Importations	Valeur totale des échanges	Part du Pourcentage
BURUNDI	85.627.732	5%	742.220	0%	86.369.951	3%
R.D.CONGO	418.770.584	23%	16.003.540	2%	434.774.125	17%
KENYA	603.905.974	34%	749.155.590	94%	1.353.087.454	52%
RWANDA	77.512.147	4%	10.863.998	1%	88.376.145	3%
SOUDAN DU SUD	606.044.758	34%	17.274.346	2%	623.319.103	24%
Grand Total	1.791.861.195		794.039.693		2.585.926.778	
Part en pourcentage	69%		31%			

Source: UBOSS 2022

Les données révèlent que les principales destinations des exportations de l'Ouganda se situaient dans la région africaine, celles venant en tête étant le Soudan du Sud (606,04 millions USD), le Kenya (603,93 millions USD) et la RDC (418,77 millions USD). L'Ouganda a exporté de manière significative vers l'Europe, l'Asie et les États-Unis, comme le montre la **Figure 35** ci-dessous.

Parmi les principales marchandises exportées figurent les produits animaux et agricoles/horticoles, les céréales, les textiles et les vêtements, les produits alimentaires, entre autres.

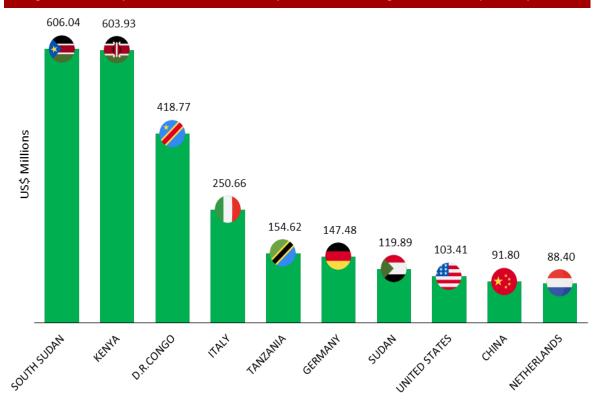


Figure 35: Principales destinations des exportations de l'Ouganda en 2022 (en USD)

Source: UBOSS 2022

Les principaux pays importateurs de l'Ouganda se trouvaient dans le bloc asiatique, avec la Chine, les Émirats arabes unis, l'Inde, le Japon, l'Arabie saoudite et la Malaisie venant parmi les dix premiers. Dans le bloc africain, les principaux pays importateurs étaient le Kenya, la Tanzanie et le Zimbabwe, comme le montre la figure **Figure 36** ci-dessous.

Les principaux produits importés sont le fer/acier et l'aluminium, les médicaments, les textiles, les vêtements et les accessoires, le ciment, les céréales, les produits chimiques, les produits pétroliers, les engrais et autres intrants agricoles, les machines, les véhicules et les pièces détachées, les articles ménagers et les produits alimentaires.

Figure 36: Principaux pays d'importation de l'Ouganda en 2022 (en US\$)



Source: UBOSS 2022

HUITIEME CHAPITRE: SECURITE ROUTIERE

La sécurité routière continue d'être une préoccupation majeure le long du Corridor Nord. Le nombre élevé d'accidents ne cesse pas d'avoir un impact sur les gains réalisés dans le développement des infrastructures de transport pour faciliter la circulation des personnes et des marchandises. La sécurité routière est une mesure prise par les autorités en charge de transport pour assurer le bon déroulement du transport des marchandises et des personnes. Malheureusement, les accidents continuent de faire des nombreuses victimes non seulement dans le Corridor Nord, mais aussi dans le monde entier.



8.1 Sécurité routière au Burundi

Les statistiques sur les accidents de la route au Burundi entre janvier et juin 2022 sont présentées dans le tableau ci-après. Ils, révèlent que 3.283 accidents ont eu lieu pendant cette période, causant ainsi 220 décès. Les principales causes des accidents sont liées à des facteurs humains, notamment des excès de vitesse et des manœuvres de dépassement inappropriées, ainsi qu'à des facteurs routiers tels que la mauvaise qualité de la chaussée et les défauts des véhicules, représentant respectivement 32,4 %, 7,5 % et 2,1 %. Toutefois, les causes pour 58 % du total des accidents survenus au cours de cette période restent inconnues.

Le tableau 38 présente les données nationales sur les accidents de la route et les décès .

Causes of accidents	No.	N	lo. de décès	•	% des
	d'accidents	Hommes	Femmes	Total	accidents
État des chaussées	246	27	5	32	7,5%
Dépassement de la vitesse autorisée	679	110	25	135	20,7%
Conduite en état d'ivresse	56	3	0	3	1,7%
Défauts du véhicule/défaillances mécaniques	68	6	1	7	2,1%
Utilisation du téléphone portable au volant	6	1	0	1	0,2%
Surcharge/transfer de cargaison	20	2	0	2	0,6%
Violation des règles/code de circulation	1	0	0	0	0,0%
Conduite sans permis de conduire	83	1	0	1	2,5%
Stationnement et arrêt inappropriés	31	1	0	1	0,9%
Dépassement inapproprié/ manœuvres de dépassement excessives	175	8	1	9	5,3%
Violation des règles de circulation : Violation de la règle du sens unique	6	1	0	1	0,2%
Fatigue du conducteur	5	1	0	1	0,2%
Refus de se plier à l'injonction de l'agent de la circulation	3	1	0	1	0,1%
Âge du conducteur	-	0	0	0	0,0%
Autres	1.904	21	5	26	58,0%
Total	3.283	183	37	220	100

Pour remédier à ces statistiques, le Ministère en charge des transports, avec le soutien du Projet de Résilience des Transports de la Banque Mondiale pour le Burundi, prévoit de lancer un Portail de l'Observatoire National de la Sécurité Routière pour fournir des informations en temps réel sur les accidents de la route à travers le pays. Le Ministère va également acquérir du matériel et des équipements de sécurité, ainsi qu'un consultant pour l'assister dans la collecte et l'analyse des données. L'accord entre la Banque Mondiale et la République du Burundi a déjà été signé.

En réponse aux problèmes techniques et à la mauvaise qualité des routes qui contribuent aux accidents, le Burundi a mis en œuvre l'initiative "Campagne Zéro Nids de Poules". Par conséquent, des travaux de réhabilitation sont en cours sur toutes les sections des routes du Corridor Nord au Burundi

8.2 Sécurité Routière au Kenya

Au cours de la période considérée, la section de routes du Corridor Nord au Kenya a connu un total de 548 accidents qui ont causé 672 victimes. Parmi ces accidents, 235 impliquaient des véhicules commerciaux, représentant 322 des 672 décès.

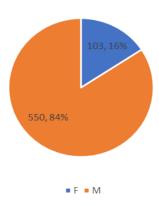
Tableau 49: Répartition des accidents mortels de la route au Kenya en fonction du Type de Véhicule

Type de Vehicle	Nombre d'accidents par type de véhicule	% d'accidents mortels
Commercial	235	43%
Privé	171	31%
PSV	100	18%
Inconnu	105	19%
Gouvernement	8	1%
Tricycle	2	0%
Ambulance	3	1%
Moto	150	27%

La Figure 37 présente la part des décès par sexe en 2022. Sur le nombre total de décès, 84 % étaient des hommes et 16 % étaient des femmes

Figure 37: Décès par sexe au Kenya

Number of Fatalities by gender



Les principales causes des accidents de la route ayant entraîné le plus grand nombre de décès en 2022 sont les excès de vitesse, le non-respect du côté le plus proche ou de la voie appropriée, les dépassements inappropriés, la perte de contrôle, la mauvaise évaluation de la distance de sécurité ou de la vitesse, le fait de marcher ou de courir en dehors du trottoir ou de l'accotement pour s'engager sur la route, et les erreurs de jugement.

Tableau 40: Causes des accidents le long du Corridor Nord au Kenya

Causes des accidents	Nombre de décès
Sous l'influence de l'alcool ou de la drogue	1
Vitesse excessive	23
Non-respect du côté le plus proche ou de la voie de circulation appropriée	90
Couper la priorité	5
Dépassement inappropriés	87
Dérapage	7
Ne pas s'arrêter pour laisser le passage libre aux piétons à un passage pour piétons	2
Passablee demi-tour sur la route par négligence	3
Passablee marche arrière par négligence	1
Non-respect d'un panneau ou d'un signal de signalisation	3
Absence de signalisation ou signalisation indistincte ou incorrecte	1
Sortie du côté le plus proche ou d'une voie de circulation	7
Tourner à droite sans prudence	9
Tourner à gauche sans prudence	2
Traverser sans prudence à un carrefour routier	12
Perdre le contrôle	98
Ebloui par les phares d'un autre véhicule	2
Mauvaise appréciation du dégagement, de la distance ou de la vitesse	64
Autre erreur apparente de jugement	11
S'arrêter brusquement	1
Traverser une route masquée par un véhicule à l'arrêt	4
Traverser une route non masquée par un véhicule à l'arrêt	17
Marcher ou se tenir debout sur la route	11
Jouer sur la route	2
Sortir d'un sentier ou de l'accotement en marchant ou en courant pour se retrouver sur la route	24
Glissement ou chute	1
S'accrocher à un véhicule	1
Erreur d'appréciation	21
Chute à l'intérieur ou depuis le véhicule	2
Véhicule dangereusement stationné	4
Défaillance des freins	1
Défaillance des pneus ou des roues	6
Autres cause	1
Cause non identifiée	148

8.2 Sécurité routière au Rwanda

En 2022, 327 accidents de la route ont été enregistrés sur les sections de la route du Corridor Nord au Rwanda. Le **Tableau 41** indique que la proportion la plus élevée d'accidents s'est produite respectivement sur la route Kigali-Musanze-Rubavu (23,5%), la route Kigali-Huye-Akanyaru (15,9%), la route Kigali-Kayonza (13,5%), et la route Ruhwa-Bugarama-Rusizi-Karongi-Rubavu (12,8%). Ces accidents ont coûté la vie à 238 hommes et à 37 femmes. Les principales causes de ces accidents sont le non-respect des limitations de vitesse, la conduite sur le côté gauche de la route et non sur le côté droit, et les manœuvres de dépassement inappropriées.

Pour remédier à ces statistiques préoccupantes, le Rwanda organise chaque année une campagne de sensibilisation à la sécurité routière, appelée "Gerayo Amahoro" (Arrives sain et sauf), qui vise à sensibiliser le grand public et les automobilistes et à procéder de telle sorte à leur passer des messages éducatifs sur la sécurité routière. Des efforts tels que l'entretien régulier de toutes les routes nationales et de district, l'installation et l'utilisation de caméras de vidéosurveillance fixes et mobiles pour l'application des règles et réglementations de la circulation, des opérations régulières/aléatoires de la police de la circulation ont été entrepris. Pour faire respecter les assurances des véhicules, le contrôle technique, les documents de conduite/véhicules et d'autres questions de sécurité connexes, ainsi que la rationalisation des limites de vitesse et du marquage/signalisation des routes sont menés pour réduire le nombre d'accidents de la route et de décès.

Tableau 41: Accidents routiers le long du Corridor Nord au Rwanda

	Classific	ation des dents		No. de	décès		lessures ves
Nom des routes	Mortels	graves	Total accidents	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Kigali-Huye-Akanyaru (NR1)	38	14	52	36	5	11	5
Kigali-Musanze-Rubavu (NR2)	62	15	77	66	11	16	3
Kigali-Gatuna (NR3)	14	1	15	13	1	1	0
Kigali-Kayonza (NR4)	32	12	44	29	3	10	2
Kicukiro-Nemba (NR5)	12	1	13	10	2	1	0
Huye-Kitabi-Buhinga (NR10)	13	3	16	13	3	2	1
Ruhwa-Bugarama- Rusizi-Buyinga-Karongi- Rubavu (NR11)	30	12	42	25	5	7	5
Muhanga-Rubengera (NR15)	5	2	7	6	0	2	0
Muhanga-Ngororero- Mukamira (NR16)	12	4	16	11	1	5	1
Musanze-Cyanika (NR17)	7	1	8	7	0	1	0
Base-Gicumbi-Rukomo (NR19)	8	0	8	7	1	0	0
Kayonza-Gabiro- Kagitumba (NR24)	20	9	29	15	5	6	4
Total	253	74	327	238	37	62	21

Source: MININFRA, 2022

8.4 Sécurité Routière au Soudan du Sud

Le nombre d'accidents survenus sur la route Nimule-Juba entre janvier 2022 et décembre 2022 est présenté dans le **tableau 42**. La route a enregistré 6 décès, 28 personnes blessées et 7 animaux tués pendant cette période. Selon la Police Nationale du Soudan du Sud, les causes de ces accidents sont la mauvaise qualité de l'infrastructure routière, l'absence de système de contrôle du trafic pour les chauffeurs de camions sur la route Juba-Nimule, les mouvements de bétail sur la route et à travers cette dernière, les excès de vitesse des chauffeurs de camions..

Tableau 42: Nombre des accidents la de route au Soudan du Sud

				de blessés	
Période (Janvier – Décembre 2022)	Nombre d'accidents	Nombre de décès		Blessures Mineures	Animals killed
De Janvier à Mars	4	0	7	1	0
D'Avril à Juin	11	2	4	1	2
De Juillet à Septembre	12	1	10	0	1
De Novembre à Décembre	21	3	12	1	4
Total	44	6	26	2	7

Source: Service de la Police Nationale du Soudan du Sud (2022)

Pour relever ces défis, le Soudan du Sud devrait faire respecter les règles et réglementations de la circulation routière, réhabiliter les tronçons de route endommagés et accorder la priorité aux campagnes de sensibilisation à la sécurité routière.

8.5 Sécurité Routière en Ouganda

Le mois de décembre a enregistré le plus grand nombre d'accidents (2 013). Il est suivi par mars (1.824) et août (1.786). Le mois de juillet a enregistré le plus petit nombre d'accidents (1.532), suivi de février (1 572). En ce qui concerne les décès, le mois de décembre a enregistré le plus grand nombre de décès (470), suivi de janvier (426) et de mars (415). Le tableau ci-après présente des données nationales sur les accidents de la route et les décès.

Tableau 42	Tondonoo	doc agaide	ante et de	c dáaác

Mois	Nombre d'accidents	Nombre de décès
Janvier	1698	426
Février	1572	330
Mars	1824	415
Avril	1633	412
Mai	1654	408
Juin	1703	364
Juillet	1532	348
Aoùt	1786	371
Septembre	1695	332

Mois	Nombre d'accidents	Nombre de décès
Octobre	1658	348
Novembre	1626	310
Décembre	2013	470
Total	20394	4534

Source: Rapport Annuel de la Police de l'Ouganda sur la criminalité, 2022

Le nombre le plus élevé d'accidents a été enregistré entre 19h00 et 19h59. Cela pourrait être dû à l'heure de pointe, lorsque les usagers de la route rentrent chez eux après les activités de la journée.

Il y a eu 21.473 victimes d'accidents de la route en 2022, soit une augmentation de 19 % par rapport à 2021. Le pourcentage des personnes décédées à la suite d'un accident de la route a augmenté de 9 %, celui des personnes gravement blessées a augmenté de 21% et celui des personnes qui ont subi des blessures légères a augmenté de 33 %, comme le montre le **tableau 44**.

Victimes	2021	2022	Variation du Pourcentage change
Tuées	4159	4534	9
Gravement blessées	12589	15227	21
Légèrement blessées Légèrement blessées	1287	1712	33
Total	18035	21473	19.1

Source: Rapport Annuel de la Police de l'Ouganda sur la Criminalité 2022

Les stratégies en vue de la réduction des accidents routiers seraient :

- Application du règlement de la circulation par des opérations ciblées, principalement sur les boda boda (motos) et les principaux facteurs de risque tels que la vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool ou de la drogue, le port de la ceinture de sécurité et les distractions au volant;
- Renforcer les capacités du personnel chargé de la circulation afin de lui permettre de relever les défis de la sécurité routière;
- Mener des campagnes de sensibilisation et de sensibilisation à la sécurité routière
- Gestion des données pour garantir que les décisions en matière de Circulation et de Sécurité Routière sont fondées sur des preuves;
- Renforcement du contrôle de la TVCF afin d'identifier les contrevenants et de faciliter les enquêtes sur les accidents;
- Renforcer les patrouilles routières intégrées pour la sécurité et la sûreté.

NEUVIEME CHAPITRE: RECOMMANDATIONS

Réduction du temps d'attente aux ports :

- Investir dans l'équipement et la main-d'œuvre pour atteindre l'efficacité opérationnelle. Accélérer l'acquisition prévue de plus de portiques navire-terre (STS) et remédier à la pénurie de main-d'œuvre en recrutant plus de personnel ou en privatisant certains services.
- Renforcer la supervision et déploiement de l'approche FIFO pour éviter les retards dans le chargement et l'acheminement des cargaisons. Création de parcs dédiés aux conteneurs ferroviaires.
- Sensibilisation des conducteurs de locomotives de camions à l'utilisation des scanners à passage direct afin de réduire au minimum le rescanning des conteneurs.

Réduction des temps de transit :

- Acquisition de scellés supplémentaires par les Autorités Fiscales des États Partenaires.
- Exemption des cargaisons de transit non sensibles (sous douane) de l'obligation d'apposer des scellés RECTS.
- Développement d'un processus de réingénierie pour minimiser les retards qui ont entraîné des coûts supplémentaires.
- Vérification physique des cargaisons mixtes avant le scannage aux portes de sortie afin d'éviter le double scannage.
- Renforcer le concept de gestion des risques et d'échantillonnage.
- L'accélération de la mise en œuvre des stations routières de repos (RSS) réduirait considérablement la fréquence des arrêts inutiles, tout en augmentant les avantages tels que la bonne santé de l'équipage et le bien-être des conducteurs

Sécurité Routière

- Les États Membres devraient harmoniser la collecte et la communication de données sur la sécurité routière
- L'ACTTCN, en collaboration avec les États Membres, a entrepris des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière le long du Corridor vu que la plupart des causes d'accidents de la route sont liées à des facteurs humains.

Transport par voies navigables intérieures

- Nécessité de réviser/actualiser le cadre/accord de coopération Tripartite entre la KRC, l'URC et les Chemins de Fer Tanzaniens.
- Accélérer le développement de la politique régionale de transport fluvial intérieur.

- La nécessité de mettre à jour de toute urgence les cartes de navigation et d'élaborer diverses réglementations à l'appui de la Loi sur le Lac Victoria.
- La nécessité d'une collaboration entre les unités d'administration maritime des membres partageant des eaux intérieures avec leurs voisins
- Création d'un fonds maritime pour soutenir spécifiquement la formation et l'acquisition de compétences dans le secteur maritime.

Retour des conteneurs vides

• Les administrateurs des compagnies maritimes devraient améliorer la réglementation pour gérer les dépôts élevés requis sur les conteneurs qui ont contribué à l'augmentation du coût des affaires.

Transport par voie ferroviaire

La Compagnie de Chemin de fer du Kenya (KRC) et la Compagnie de Chemin de fer de l'Ouganda (URC) devraient mettre en œuvre des initiatives de marketing pour augmenter l'évacuation de fret par voie ferrée à 35 % d'ici 2027, contre 24 % connu en 2022, et engager un dialogue continu avec les parties prenantes pour promouvoir l'utilisation du chemin de fer comme mode de transport préféré.

Réduction des retards aux dépôts des produits pétroliers

 La Compagnie de Chemin de fer du Kenya (KRC) devrait accélérer l'intégration des systèmes SAP de KPC et ICMS de KRA pour atteindre l'efficacité du chargement dans les dépôts de carburant afin de réduire le temps de rotation des camions.

Dédouanement des marchandises

 Sensibiliser les agents de dédouanement pour prévenir les retards causés par des documents insuffisants ou manquants et également assurer l'implication continue avec les agences responsables du dédouanement du fret pour garantir le respect des SLA.

ANNEXES ET REFERENCES

Annexe 1: Etat des routes au Burundi (2022)

Section de route	Longueur	IRI	Etat	Nbr. de	Largeur	Projection du	Commentaires		
	(Km)		voies de la voie volume du de la route Trafic1		volume du Trafic1				
Gasenyi-Gashoho	67		Bon	2	3	931	Travaux d'entretien de routine en cours.		
Gashoho-Ngozi	40		Moyen	2	3	1538	Travaux de réhabilitation des points critiques sont en cours.		
							Travaux d'entretien de routine et périodiques en cours.		
Ngozi-Kayanza	32		Moyen	2	3	1920	Travaux d'entretien sur les sections critiques en cours.		
							Travaux d'entretien de routine et périodiques.		
Kanyaru- Haut-	15		Bon	2	3	525	L'examen des conceptions techniques pour la réhabilitation et		
Kayanza							l'élargissement des routes selon les normes de la CAE est en cours.		
Kayanza-Bugarama	59		Moyen	2	3	2536	Les travaux de remise en état des routes et de drainage ainsi que la		
							correction des points sombres sont en grande partie achevés.		
							L'examen des conceptions techniques pour la réhabilitation et		
							l'élargissement des routes selon les normes de la CAE est en cours.		
Bugarama-	35		Bon	2	3	4324	La remise en état des routes, les travaux de drainage et la correction		
Bujumbura							des points sombres sont en grande partie achevés.		
							L'examen des conceptions techniques pour la réhabilitation et		
							l'élargissement des routes selon les normes de la CAE est en cours.		

Comptage du trafic en 2018

Section de route	Longueur	IRI	Etat	Nbr. de	Largeur	Projection du	Commentaires		
	(Km)		de la route	voies	de la voie	volume du Trafic1			
Bujumbura-Gatumba	16		Excellent	2	3	5630	Achèvement des travaux de réhabilitation et d'élargissement des routes		
							La construction du pont sur la rivière Rusizi II est également achevée		
							Travaux de routine et de maintenances périodiques		
Ruhwa-Nyamitanga	50		Bon	2	3	2470	Travaux de routine et de maintenance périodiques		
Nyamitanga-Gihanga	10		Excellent	2	3,5	2470	Période de responsabilité pour les routes défectueuses.		
Gihanga-Bujumbura	20		Excellent	2	3,5	2891	Période de responsabilité pour les routes défectueuses.		
Kanyaru Bas-Ngozi	23		Mauvais	2	3	238	Route en mauvais état sans intervention en cours.		
							Des études de faisabilité et de conception détaillée pour l'amélioration de la route sont disponibles mais doivent être revues.		
Ngozi-Gitega	84	Bon	Excellent	2	3,5	1227	Travaux de routine et de maintenance périodiques		
Gitega-Bujumbura	100	Bon	Bon	2	3	2000	Travaux d'entretien des sections critiques sont en cours		
							Le gouvernement du Burundi prévoit de réhabiliter et d'élargir la route Gitega-Bujumbura.		
							Les routes et les études seront couvertes par la BM.		
Aéroport - Bujumbura	5.3	Excellent	Excellent	4	3,5	5852			

Annexe 2: État des routes en RDC (2022)

Routes	Classification	Longueur (km)	IRI*	Etat actuel	Nbr de voies	Largeur de la voie
Axe Bukavu-Kindu-Kisangani						
Bukavu-Burale	RN 2	55	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Burale-Shabunda-Lubile	RP 503	422	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Lubile-Kalima-Mali	RP 503/RN 32	223	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Mali-Kindu	RN 31	36	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Mali-Lubutu	RN 31	318	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Lubutu-Kisangani	RN 3	245	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Lubutu-Osokari-Walikale	RN 3	200	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Walikale-Hombo	RN 3	107	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Hombo-Miti	RN 3	93	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Miti-Bukavu (compris Kavumu- Bukavu)	RN 2	44	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Axe Bukavu-Uvira						
Bukavu-Kamanyola	RN 5	50	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Kamanyola-Uvira	RN 5	90	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Uvira-Kavimvira-Front Burundi	RN 30	7	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Axe Kisangani-Beni-Kasindi						
Kisangani-Niania-komanda	RN 4	625	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Komanda-Luna	RN 4	75	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Luna-Beni	RN 4	65	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Beni-Kasindi	RN 4	80	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Komanda-Bunia-Mahagi	RN 27	265	> 5	Assez bon	2	4,5 m

Routes	Classification	Longueur (km)	IRI*	Etat actuel	Nbr de voies	Largeur de la voie
Komanda-Bunia	RN 27	75	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Bunia-Mahagi-Goli-Front Ouganda	RN 27	190	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Axe Kisangani-Isiro-Aru						
Kisangani-Niania	RN 4	340	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Niania-Isiro	RN 25	232	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Isiro-Watsa-Aru	RN 25	531	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Axe Beni-Butembo-Goma-B	ukavu					
Beni-Ndoluma	RN 2	135	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Ndoluma-Rutshuru-Goma	RN 2	342	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Goma-Sake-Minova	RN 2	45	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Minova-Kavumu-Bukavu	RN 2	155	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Rutshuru-Bunagana	RN 28	29	> 5	Assez bon	2	4,5 m
Rutshuru-Ishasha	RP 535	64	> 5	Assez bon	2	4,5 m

Annexe 3: Etat des Routes au Kenya (2022)

				Enquête détaillée sur l'état 2022 (IRI)								
			Taux moyen de dégradation	В	on	Мо	yen	Fa	ible	NO. de		
		Longueur		1:V. Bon/2:Bon		3 : Passable		4:Mauvais/ 5:Very Mauvais		voiES	LANE	PROJECTIONS DE VOLUME
Nom Route	Description:	Km	ARD	Km	%	Km	%	Km	%		WIDTH	DE TRAFIC
A8 North_R1	James Gichuru - Museum Hill (Nakuru- bound)	5	2,44	2,2	44%	2,8	56%	-	0%	6	3,5	ТО
A8 North	James Gichuru - Museum Hill (Nairobi- bound)	5	1,84	5	100%	-	0%	-	0%	6	3,5	ТО
A8 North_R1	Museum Hill - Athi River (Nakuru-bound)	28	2,636	8,4	30%	15,6	56%	4	14%	6	3,5	TO
A8 North	Museum Hill - Athi River (Mombasa-bound)	27,8	2,194	17	61%	9,4	34%	1	4%	6	3,5	TO
A8	Athi River - Kyumvi (Mombasa-bound)	21,2	1,038	21,2	100%	0	0%	0	0%	4	3,5	TO
A8	Athi River - Kyumvi (Nairobi-bound)	16,8	1	16,8	100%	-	0%	-	0%	4	3,5	TO
A8	Kyumvi - Sultan Hamud	63	2,105	53	84%	10	16%	-	0%	2	3,5	T0
A8	Sultan Hamud - Makindu	60,4	2	60,4	100%	-	0%	-	0%	2	3,5	ТО
A8	Makindu - Mtito Andei	62,8	1,016	62,8	100%	-	0%	-	0%	2	3,5	T0
A8	Mtito Andei - Tsavo River	49	2,784	11,2	23%	30,2	62%	7,6	16%	2	3,5	ТО
A8	Tsavo River - Voi	47,6	2,983	10	21%	18,4	39%	19	40%	2	3,5	TO
A8	Voi - Bachuma Gate	52,4	2	52,4	100%	-	0%	-	0%	2	3,5	TO
A8	Bachuma Gate - Maji ya Chumvi	53,2	2	53,2	100%	-	0%	-	0%	2	3,5	TO

					Enquête	détaillée	sur l'état	2022 (IRI)				
			Taux	В	on	Мо	yen	Fa	ible	NO 1		
		Longueur	moyen de dégradation	1:V. Bo	n/2:Bon	3 : Pas	ssable		is/ 5:Very uvais	NO. de voiES	LANE	PROJECTIONS DE VOLUME
Nom Route	Description:	Km	ARD	Km	%	Km	%	Km	%		WIDTH	DE TRAFIC
A8	Maji ya Chumvi - Kwa Jomvu	37,1	2,733	13	35%	21,4	58%	2,8	8%	2	3,5	T0
A8_R2	Nairobi Southern Bypass (Ole Sereni - Ngong' Interchange, Kikuyu-bound)	15,4	1	15,4	100%	-	0%	-	0%	4	3,5	ТО
A8_R2	Nairobi Southern Bypass (Ngong' Interchange - Kikuyu, Kikuyu-bound)	13	1	13	100%	-	0%	-	0%	4	3,5	TO
A8	Nairobi Southern Bypass (Ole Sereni - Ngong' Interchange, Mombasa-bound)	15,4	1,062	15,4	100%	-	0%	-	0%	4	3,5	TO
A8	Nairobi Southern Bypass (Ngong' Interchange - Kikuyu, Mombasa-bound)	13	1,062	13	100%	-	0%	-	0%	4	3,5	TO
A8	Malaba - Webuye	63	1,977	55	87%	8	13%	-	0%	2	3,5	T0
A8	Webuye - Maili Tisa	53	2,485	43	81%	10	19%	-	0%	2	3,5	TO
A8	Maili Tisa - Ngeria	32	4,176	12	38%	10	31%	10	31%	2	3,5	TO
A8	Ngeria - Timboroa	48,8	1,93	43,8	90%	5	10%	-	0%	2	3,5	TO
A8	Timboroa - Mau Summit	38,4	2,492	28,4	74%	10	26%	-	0%	2	3,5	T0
A12	Busia - Ugunja	42	2,923	32	76%	5	12%	5	12%	2	3,5	T0
	-											

					Enquête	détaillée	sur l'état	2022 (IRI)					
			Ташұ	Taux		Mo	yen		Faible				
		Longueur	moyen de dégradation	1:V. Bor	n/2:Bon	3 : Pas	ssable	4:Mauvais/ 5:Very Mauvais		NO. de voiES	LANE	PROJECTIONS DE VOLUME	
Nom Route	Description:	Km	ARD	Km	%	Km	%	Km	%		WIDTH	DE TRAFIC	
A12	Ugunja - Kisian	59	3,29	29	49%	25	42%	5	8%	2	3,5	TO	
A12	Kisian - Ahero	38,4	3,122	15	39%	23,4	61%	-	0%	2	3,5	TO	
A12	Ahero - Kericho	56,6	2,548	45	80%	11,6	20%	-	0%	2	3,5	TO	
A12	Kericho - Mau Summit	57	2,064	52	91%	5	9%	-	0%	2	3,5	TO	
A6	Voi - Mwatate - Taveta	124	1,06	122,8	99%	-	0%	1,2	1%	2	3,5	T1	

Annexe 4: Etat des Routes au Rwanda (2022)

					Etat Actuel 1				Traffic
Section	Sous-Sections	Longueur (Km)	IRI(m/Km)	Km in Bon Condition	Km in Mauvais Condition	% Bon Condition	Nbr. de voies	Largeur de la voie	Volume Projections (AADT) Year 2022
1. Kagitumba-Kigali	Kigali-Remera	8,6	2,04	17,254	0	100%	2	3	14.981
	Remera-Rugende	17,2	2,27	31,188	3,3	90%	2	3	12.434
	Rugende-Byimana	31,0	1,94	61,502	0,5	99%	2	3	1.658
	Byimana-Rwamagana	3,3	1,32	6,522	0	100%	2	3,5	5.902
	Byimana-Kayonza	17,8	1,44	35,572	0	100%	2	3	4.726
	Kayonza-Kiramuruzi	19,8	1,62	39,58	0	100%	2	3,5	2.622
	Kiramuruzi-Gabiro	33,8	1,7	67,68	0	100%	2	3,5	1.902
	Gabiro-Ryabega	22,1	1,88	44,22	0	100%	2	3,5	1.902
	Ryabega-Kagitumba	40,5	1,66	81,12	0	100%	2	3,5	1.517
		194,2	1,7633	384,638	3,8	99,02%			
2. Kigali- Huye	Kigali-Giticyinyoni	5,1	2,36	9,7	0,5	95%	2	3	25.149
	Giticyinyoni-Bishenyi	8,0	1,95	15,8	0,4	98%	2	3	16.666
	Bishenyi-Rugobagoba	14,6	2,27	28,528	0,7	98%	2	3	7.202
	Rugobagoba-Nyamabuye	19,6	2,75	36,216	3	92%	2	3	5.464
	Nyamabuye-Kirengere	11,2	1,64	22,288	0,1	100%	2	3	3.083
	Kirengere-Ruhango	14,6	1,62	29,196	0	100%	2	3	2.794
	Ruhango-Bigega	16,0	1,99	31,504	0,4	99%	2	3	2.685
	Bigega-Karubanda	34,8	1,69	69,618	0	100%	2	3	2.075
		124,0	2,03375	242,85	5,1	98%			8.140
3. Huye -Akanyaru	Karubanda-Mukoni	3,5	1,76	7,044	0	100%	2	3	573
Haut	Mukoni-Akanyaru	30,4	3,49	50,98	10,4	83%	2	3	573

Pour des états routiers précis, le Rwanda a pris en considération les données IRI pour les voies individuelles sur les sections de route. Par conséquent, la longueur totale en bon et mauvais état pour une section de route sera le double de la longueur de cette section de route particulier.

					Etat Actuel ¹				Traffic Volume
Section	Sous-Sections	Longueur (Km)	IRI(m/Km)	Km in Bon Condition	Km in Mauvais Condition	% Bon Condition	Nbr. de voies	Largeur de la voie	Volume Projections (AADT) Year 2022
		33,9	2,625	58,024	10,4	85%			
4. Huye - Rusizi	Karubanda-Nyamagabe	26,5	1,97	54,18	0	100%	2	3	1.842
	Nyamagabe-Kitabi	26,2	2,07	12,44	0	100%	2	3	1.195
	Kitabi-Pindura	33,3	2,19	15,16	0	100%	2	3	585
	Pindura-Buhinga	29,3	2,79	15,66	0	100%	2	3	394
		115,3	2,255	97,44	0	100%			
5. Gatuna-Kigali	Nyabugogo-Karuruma	4,4	1,6	8,754	0	100%	2	3,5	14.156
	Karuruma-Nyacyonga	6,2	1,4	12,384	0	100%	2	3,5	12.567
	Nyacyonga-Cyamutara	16,0	1,09	32,092	0	100%	2	3,5	9376
	Cyamutara-Rukomo	22,9	1,11	45,766	0	100%	2	3,5	1.267
	Rukomo-Maya	20,2	1,13	40,416	0	100%	2	3,5	1.097
	Maya-Gatuna	8,3	1,09	16,608	0	100%	2	3,5	762
		78,0	1,2367	156,02	0	100%			
6. Kigali- Musanze	Giticyinyoni-Kirenge	24,9	2	49,21	0,6	99%	2	3,5	2.922
	Kirenge-Base	18,9	2,05	37,642	0,2	99%	2	3,5	2.967
	Base-Gakenke	14,47	1,96	28,842	0,1	100%	2	3,5	3.011
	Gakenke-Musanze	29,26	1,9	58,22	0,3	99%	2	3,5	3.294
		87,53	1,9775	173,914	1,2	99%			
7. Musanze - Rubavu	Musanze-Mukamira	22,79	1,61	45,48	0,1	100%	2	3,5	2.771
	Mukamira-Sashwara	7,129	1,65	14,258	0	100%	2	3,5	2.741
	Sashwara-Pfunda	21,29	1,6	42,574	0	100%	2	3,5	2.711
	Pfunda-Gisenyi	8,426	1,68	16,852	0	100%	2	3,5	2.456
	Gisenyi-Border	2,384	3,14	4,668	0,1	98%	2	3,5	3.341
		62,02	1,936	123,832	0,2	100%			

					Etat Actuel 1				Traffic Volume
Section	Sous-Sections	Longueur (Km)		Km in Bon Condition	Km in Mauvais Condition	% Bon Condition	Nbr. de voies	Largeur de la voie	Projections (AADT) Year 2022
8. Rusizi – Bugarama	Ruhwa-Bugarama	7,3		14,35	0,6	96%	2	3	317
	Rusizi III-Mutongo	31,8	4,28	48,812	14,8	77%	2	3	411
	Mutongo-Rusizi II	4,7	2,55	9,144	0,3	97%	2	3	1.267
	Mutongo-Rusizi I	6,5	2,65	11,302	1,7	87%	2	3	2.681
	Rusizi I-Gihundwe	4,9	2,5	9,038	0,8	92%	2	3	2.744
		55,2	2,696	83,608	17,4	83%			
9. Cyanika- Musanze	Musanze-Camp Muhoza	0,7	1,77	1,4	0	100%	2	3	982
	Camp Muhoza-Gahunga	9,4	3,33	13,2	5,6	70%	2	3	856
	Gahunga-Kidaho	10,6	3,32	17,6	3,8	82%	2	3	654
	Kidaho-Cyanika	4,4	2,84	8	0,8	91%	2	3	599
		25,1	2,815	40,2	10,2	80%			

Annexe 5: Etat des Routes au Soudan du Sud (2022)

Section	Longueur (Km)	IRI	Etat actuel	Nbr. de voies	Largeur de la voie (M)	Travaux en cours	Sources de financement
Nimule - Nesitu - Juba	193	10	Bitume	2	3,5	Aucun	Aucun
Nadapal - Kapoeta - Torit - Juba	335	10	Gravier	4	3,5	Travaux de Maintenance	Gouvernement du Soudan du Sud
Juba - Lainya -Yei - Kaya	225	10	Gravier	4	3,5	Travaux de Maintenance	Gouvernement du Soudan du Sud
Yei - Lumbek	486		Gravier	2	3,3	Aucun	Aucun
Yei - Maridi	175		Gravier	2	3,3	Aucun	Aucun
Lasu - Yei - Yambio	403		Gravier	2	3,3	Aucun	Aucun
Juba - Terkeka	63	0,1	Bitume	2	3,5	Amélioration des routes revêtues/asphaltées	Gouvernement du Soudan du Sud
Terkeka - Yirol - Rumbek	326	10	Gravier	4	3,5	Aucun	Aucun
Rumbek - Aweil	393		Gravier	2	3,3	Aucun	Aucun
Rumbek - Bentiu	311		Gravier	2	3,3	Aucun	Aucun
Juba - Mundri - Maridi - Yambio	387		Gravier	2	3,3	Travaux de Maintenance	Gouvernement du Soudan du Sud
Yambio - Tambura - Wau - Aweil	611		Gravier	2	3,3	Aucun	Aucun
Wau - Kuwajok - Agok - Mayom - Bentiu			Gravier	2	3,3	Aucun	Aucun
Juba - Bor	203	0,1	Bitume	4	3,5	Amélioration des routes revêtues/asphaltées	Gouvernement du Soudan du Sud
Bor - Ayod - Malakal	423		Gravier	4	3,3	Aucun	Aucun
Mundri - Rumbek - Wau	555		Gravier	2	3,3	Aucun	Aucun

Annexe 6: Etat des ponts au Soudan du Sud (2022)

Pont	Chainage	Altitude de l'emplacement du pont	Type de Ponts	Type de Terrace	Etat
Kubri Arba	23 + 800	4,666	Poutrelles métalliques	Béton - Pont de composite métallique	Passable
Kubri Hamsa	27 + 000	4,662	Poutrelles métalliques	Béton - Pont de composite métallique	Passable
Kubri Sita	28 + 300	4,652	Poutrelles métalliques	Béton - Pont de composite métallique	Passable
Nyole	98 + 700	4,233	Poutrelles métalliques	Béton - Pont de composite métallique	Passable
Kit	101 + 300	4,211	Poutrelles métalliques	Béton - Pont de composite métallique	Passable
Aswa	167 + 000	3,723	Poutrelles métalliques	Béton - Pont de composite métallique	Passable
Merlin Bridge, Nimule	190 + 400	3,584	Poutrelles métalliques	Béton - Pont de composite métallique	Passable
Anyama, frontière	192 + 000	3,571	Poutrelles métalliques	Béton - Pont de composite métallique	Passable

Annexe 7: Etat des Routes en Ouganda (2022)

Route /Nom	Type de revêtement	Largeur de la route (m)	Longueur (Km)	Etats des Travaux	Année d'achèvement =Etat des travaux	Prévue	Année de démarrage prevue	Source de financement pour le projet	Etat IRI	Evaluation / IRI
1. Malaba -Katuna										
Malaba (Uganda/Kenya border) -Tororo junction	Bitume	7	11.649	Réparations d'urgence					1.798113	Très bon
Tororo junction - Namutere	Bitume	7	28.29	Réparations d'urgence					1.960352	Très bon
Namutere - Bugiri	Bitume	7	3.559	Réparations d'urgence					2.029874	Bon
Bugiri - Nakalama	Bitume	7	51.314			Maintenance Périodique	2025	GOU	1.736139	Très bon
Nakalama - Iganga	Bitume	7	4.907			Maintenance Périodique	2025	GOU	1.573095	Très bon
Iganga - Kakira junction	Bitume	7	26.809			Maintenance Périodique	2025	GOU	1.737286	Très bon
Kakira Junction - Jinja	Bitume	7	11.852			Periodic maintenance	2025	GOU	1.843448	Très bon
Jinja - Njeru	Bitume	7	1.756	Maintenance Périodique	2021	Autoroute Kampala-Jinja		PPP	2.5788	Bon
Njeru - Lugazi	Bitume	7	30.113	Maintenance Périodique	2021	Autoroute Kampala-Jinja		PPP	2.502067	Bon
Lugazi - Mukono	Bitume	7	24.142	Maintenance Périodique	2021	Autoroute Kampala-Jinja		PPP	2.595844	Bon
Mukono - Kampala	Bitume	8.666667	17.737	Intervention d'amélioration ponctuelle	2021	Autoroute Kampala-Jinja		PPP	3.225986	Moyen

Route /Nom	Type de revêtement	Largeur de la route (m)	Longueur (Km)	Etats des Travaux	Année d'achèvement =Etat des travaux	Prévue	Année de démarrage prevue	Source de financement pour le projet	Etat IRI	Evaluation / IRI
Kibuye - Natete - Busega	Bitume	7	6.524	Approvisionnement avancé		Amélioration des capacités Autoroute Kibuye - Busega - Mpigi		GOU & AfDB	4.058548	Moyen
Busega - Mpigi	Bitume	7	25.342	En construction	2019	Amélioration des capacités Autoroute Kibuye - Busega - Mpigi		GOU & AfDB	2.284153	Bon
Mpigi - Buwama	Bitume	7	32.081	Réhabilitation achevée	2012			EIB	2.03225	Bon
Buwama - Lukaya	Bitume	7	30.5	Réhabilitation achevée	2012			GOU	2.198552	Bon
Lukaya - Masaka - bypass	Bitume	7	34	Réhabilitation achevée	2012			EIB	2.380702	Bon
Masaka - Lyantonde	Bitume	7.264706	67.781	Réhabilitation achevée	2012			EIB	1.776376	Très bon
Lyantonde - Mbarara (Bushenyi junction)	Bitume	7.191176	67.306	Réhabilitation achevée, contournement de Mbarara terminé				EIB	1.796922	Très bon
Mbarara (Bushenyi Junction) - Ntungamo	Bitume	7.688525	61.729	Réhabilitation achevée	2012	Conception pour la réhabilitation en cours		EIB	2.561166	Bon
Ntungamo - Rubaale	Bitume	7.4	14.951	Réhabilitation achevée	2012	Conception pour la réhabilitation en cours		EIB	2.201688	Bon

Route /Nom	Type de revêtement	Largeur de la route (m)	Longueur (Km)	Etats des Travaux	Année d'achèvement =Etat des travaux	Prévue	Année de démarrage prevue	Source de financement pour le projet	Etat IRI	Evaluation / IRI
Rubaale - Muhanga - Kabale	Bitume	8.683333	59.407	Réhabilitation achevée	2012	pour la réhabilitation en cours		EIB	2.367037	Bon
Kabale - Katuna	Bitume	7	21.697	Réhabilitation achevée	2012	Conception pour la réhabilitation en cours		EIB	2.370141	Bon
TOTAL (KM)			633.446							
2.Malaba - Ishasha										
Busega - Bujuuko	Bitume	7	32.903						2.724479	Bon
Bujuuko - Mityana	Bitume	7	26.736						3.299195	Moyen
Mityana - Naama - Myanzi	Bitume	7	15.842	Réhabilitation en cours	2024			GOU	3.358243	Moyen
Myanzi - Kiganda	Bitume	7	27.705	Réhabilitation en cours	2024			GOU	3.763759	Moyen
Kiganda-Kitenga	Bitume	7	20.351	Réhabilitation en cours	2024			GOU	3.682602	Moyen
Kitenga-Mubende-Lusalira	Bitume	7	29.794	Conceptions en cours				GOU	2.73816	Bon
Lusalira - Nabingoola - Lubaale	Bitume	7	16.3	Conceptions en cours					2.543774	Bon
Lubaale - kyegegwa	Bitume	7	12	Conceptions en cours					2.693707	Bon
Kyegegwa - Kakabala - Kyenjojo	Bitume	7	52.261	Conceptions en cours					2.761709	Bon
Kyenjojo - Rugombe - Fortportal	Bitume	7	49.811	Rehabilitation achevée	2021			GOU	1.865286	Très bon

Route /Nom	Type de revêtement	Largeur de la route (m)	Longueur (Km)	Etats des Travaux	Année d'achèvement =Etat des travaux	Prévue	Année de démarrage prevue	Source de financement pour le projet	Etat IRI	Evaluation / IRI
FortPortal - Rwimi(bridge)	Bitume	7	44.681	Rehabilitation achevée	2021			GOU	2.280161	Bon
Rwimi(bridge)-Hima- Mubuku	Bitume	7	17.802	Rehabilitation achevée	2021			GOU	2.0408	Bon
Mubuku - Kasese	Bitume	7	11.617	Rehabilitation achevée	2021			GOU	1.964414	Très bon
Kasese - Kikorongo	Bitume	7	21.956	Rehabilitation achevée	2021			GOU	1.807778	Très bon
Kikorongo - Katunguru	Bitume	7	15.697	Rehabilitation achevée	2021			GOU	2.119684	Bon
Katunguru - Ishasha	Non scellé	7.4	87.025			Amélioration du revêtement		GOU		
TOTAL (KM)			482.481							
OR										
Mbarara - Ishanyu	Bitume	7	4.934	Conceptions en cours					3.915814	Moyen
Ishanyu - Kabwohe	Bitume	7	26.171	Conceptions en cours					3.001797	Moyen
Kabwohe - Ishaka	Bitume	7	28.078	Conceptions en cours					3.530073	Moyen
Ishaka - Katunguru	Bitume	7	54	Rehabilitation achevée	2021			GOU	3.8	Moyen
TOTAL (KM)			113.183							
3.Malaba - Mpondwe										
Kikorongo - Bwera - Mpondwe	Bitume	7	38,25	Conceptions en cours					3.368475	Moyen
TOTAL (KM)			38,25							
4.Malaba - Goli										

Route /Nom	Type de revêtement	Largeur de la route (m)	Longueur (Km)	Etats des Travaux	Année d'achèvement =Etat des	Prévue	Année de démarrage prevue	Source de financement pour le projet	Etat IRI	Evaluation / IRI
Malaba junction - Tororo	Bitume	7	3.751		travaux	OPRC 8.5 Ans	2018	BANQUE MONDIALE& GOU	3.346389	Moyen
Tororo - Magodes - Nabumali	Bitume	7.181818	33.7			OPRC 8.5 Ans	2018	BANQUE MONDIALE & GOU	3.232447	Moyen
Nabumali - Mbale	Bitume	7	10.228			OPRC 8.5 Ans	2018	BANQUE MONDIALE & GOU	3.652245	Moyen
Mbale - Namunsi - Kumi	Bitume	7	54.686			OPRC 8.5 Ans	2018	BANQUE MONDIALE & GOU	3.322044	Moyen
Kumi - Soroti	Bitume	7.085106	46.745			OPRC 8.5 Ans	2018	BANQUE MONDIALE & GOU	3.389322	Moyen
Soroti - Dokolo	Bitume	7.132353	67.444			OPRC 8.5 Ans	2018	BANQUE MONDIALE & GOU	4.364203	Moyen
Dokolo - Agwata	Bitume	9	23.493			OPRC 8.5 Ans	2018	BANQUE MONDIALE & GOU	3.31982	Moyen
Agwata - Lira	Bitume	9	31.149			OPRC 8.5 Ans	2018	BANQUE MONDIALE & GOU	3.919304	Moyen
Lira - Ayer	Bitume	7	27.084			OPRC 8.5 Ans	2018	BANQUE MONDIALE & GOU	3.585	Moyen

Route /Nom	Type de revêtement	Largeur de la route (m)	Longueur (Km)	Etats des Travaux	Année d'achèvement =Etat des travaux	Prévue	Année de démarrage prevue	Source de financement pour le projet	Etat IRI	Evaluation / IRI
Ayer - Kamdini	Bitume	7	43.956			OPRC 8.5 Ans	2018	BANQUE MONDIALE & GOU	3.858747	Moyen
Kamdini -Karuma	Bitume	7	12.157						2.833529	Bon
Karuma - Olwiyo	Bitume	7	51.633	Conception de la réhabilitation en cours		Rehabilitation		IDA	3.956733	Moyen
Olwiyo - Packwach	Bitume	7	54.406	Rehabilitation en cours					4.075537	Moyen
Packwach - Nebbi	Bitume	7	53.47	Rehabilitation en cours					3.656201	Moyen
Nebbi - Goli	Non scellé	8.933333	15.141	Designs prêts		Amélioration du revêtement		GOU		
TOTAL (KM)			529.043							
5.Malaba - Arua										
Nebbi - Eruba	Bitume	7	63.79	Conception de la réhabilitation en cours		Rehabilitation		GOU	3.542181	Moyen
Eruba - Arua - Manibe	Bitume	7	18.801	Conception de la réhabilitation en cours		Rehabilitation		GOU	3.575112	Moyen
Manibe - Maracha - Koboko	Bitume	7	49.903						3.656169	Moyen
Koboko - Oraba(Uganda/ Sudan border)	Bitume	7	18.845						3.326011	Moyen
TOTAL (KM)			151.339							
6. Busia -Katuna										
Busia - Namutere	Bitume	7.294118	16.905						1.732606	Très bon

Route /Nom	Type de revêtement	Largeur de la route (m)	Longueur (Km)		Année d'achèvement =Etat des travaux	Prévue	Année de démarrage prevue	Source de financement pour le projet	Etat IRI	Evaluation / IRI
TOTAL (KM)			16.905							
8. Busia - Arua										
Busia - Tororo(Malaba junction) TOTAL (KM)	Non scellé	4.795833	24.235 24.235	Mise à niveau en cours	2024					
10. Kasese - Kakitumba										
Ishaka - Kagamba	Bitume	7.138889	35.906	Réhabilitation achevée					1.957347	Très bon
Ntungamo - Kagamba	Bitume	7	15.229						3.326389	Moyen
Ntungamo-Kakukuru	Bitume	6.5	13.539						2.701667	Bon
Kakukuru-Kafunzo	Bitume	6.5	16.132						2.845743	Bon
Kafunzo-Kakitumba	Bitume	6.5	6.04						2.588148	Bon
TOTAL (KM)			86.846							

INDICATIVE ROAD DISTANCES IN KILOMETERS BETWEEN THE NORTHERN CORRIDOR TRANSIT SECTIONS

												.,	· - · ·	<u> </u>			,				,,,,,,			<u> </u>					,,,,,,		•	•		•••				• • •											
Athi River	Athi River	Arua 1060		Bujumbura	Bukavu	Bunia 1069	Busia 8495	Busitema	Butembo	Eldoret	Gasenyi - Nemba	ilo <u>5</u>	8 1386	Gulu	Ishasha	eqn (Kagitumba - M/Hills	Kampala	Kanyaru Haut	Kapoeta	Katuna/Gatina	ु Kavimvira - Gatumba	Kaya - Oraba	Kayanza 1411	Kigali 230 2	Kisangani	Kisumu Komanda	eqV - nser	ria 755	Lubutu	P T T T T T T T T T T T T T T T T T T T	785	Magamaga Mahagi	Mai Mahiu	walaba 481	Mariakani 5	Mbarara	3 -	Mombasa Mpondwe - Kasindi	Mtito Andei	Nadapal Nairobi	Nesitu	Nimule - Elegu	Pakwachi	Rutshuru	Shorongyi	Torit	Vambio 152	; i , k
Arua	1065		ECE	1204	1000	260	611	E00	620	70E 1	1000 010	170	004	202	705	200	074 5	06 25	0 117	C FCF	020	1214	70	1200 1	010 1	1000 3	20 44	10	9 210	1400	608	420	604 194	002	F04 1	101 E	22 77	2 15	E17 CAE 1	264 6	552 102	6 227	407	110	022	1042	120 6	45 463	152
			303	1294	1000	309	011	296	020 /	05 1	1000 913	5 1/9	904	292	795	309	8/4	06 22	0 11/	0 303	936	1514	/3	1200	019 1	1090 /	30 440	19	8 310	1490	008	436		902	364 1	101 2	52 //.	3 12	517 645 .	1204 0	332 103	0 32/	407	110	000	1042	436 64	3 463	155
Beni	1239	565	5	688	523	196	720	707	55 8	379	570 108	9 386	339	637	230	874	356	22 57	3 658	3 1130	420	668	640	682	501	775 8	39 12	76.	3 655	925	420	590	620 371	1156	758 1	555 7	73 25	5 16	591 80 1	1438	217 1210	0 892	752	455	268	524	1003 81	.9 1028	3 718
Bujumbura	1505	129	688		165	884	986	973	633 1:	145	242 135	5 1074	431	1130	723	1441	487 7	88 10	56 118	3 1649	356	20	1369	94	275	864 1:	105 813	3 149	2 1148	567	686	856	886 105	9 1422	1024 1	21 10	39 52	1 19	957 696 1	1704 1	736 1470	6 1423	3 1245	1184	502	298 1	1522 108	35 1757	1447
Bukavu	1510	108	38 523	165		719	991	978	468 1	150	349 136	0 909	184	1135	318	1446	492 7	93 10	71 15	7 1653	361	145	1163	181	280	699 1:	170 648	3 128	86 1153	402	691	861	891 894	1427	1029 1	26 10	44 52	6 19	962 701 1	1709	770 148:	1 1428	3 1250	1189	255	303 1	1527 109	90 1551	1 1241
Bunia	1069	369	9 196	884	719		760	747	251 7	709	766 106	4 190	535	441	426	678	552 7	18 37	7 85	934	616	864	444	878	697	721 8	71 71	56	7 459	1121	616	587	753 175	1131	588 1	30 6	31 45	1 16	566 276 1	1268	021 1040	0 734	556	259	464	720	833 64	₊9 832	522
Busia	495	611	1 720	986	991	760		13	775 1	148	780 354	570	867	409	667	720	566 1	98 38	3 868	855	630	1210	686	892	711 1	1495	.19 84	80	9 301	1393	300	266	100 585	395	33 9	11 7	9 46	5 9	47 640	694 7	768 466	702	524	501	730	734	801 8	8 1074	764
Busitema	508	598	8 707	973	978	747	13		762 1	172	767 367	557	854	396	855	707	553 1	85 37	0 85	868	617	993	673	879	698 1	L482 1	.32 833	2 79	6 288	1380	287	253	87 572	408	51 9	24 6	6 45	2 9	60 627	781 7	781 479	689	511	488	743	721	814 10	J1 1061	751
Butembo	1294	620	0 55	633	468	251	775	762	g	934	625 114	4 441	284	692	285	929	411 5	77 62	8 713	1185	475	613	695	737	556	830 8	94 180	81	8 710	870	475	645	675 426	1211	813 1	10 8	28 31	.0 17	746 135 1	1493	525 126	5 1212	1034	510	213	579 1	1084 87	/4 1083	3 773
Eldoret	360	705	5 879	1145	1150	709	148	172	934		939 210	664	1026	503	826	963	725 3	57 47	7 102	7 707	789	1165	780	1051	870 1	1654 1	.58 100	4 90	3 395	1552	459	425	259 519	277	121 7	76 1	73 62	4 8	12 799	559 6	520 331	945	618	595	889	893	834 6	0 1168	3 858
Gasenyi	1299	108	88 570	242	349	766	780	767	625 9	939	114	9 1047	225	924	359	1235	281 5	82 86	0 17:	1635	150	262	1163	148	69 1	1345 8	99 69	128	6 942	751	480	650	680 106	2 1216	818 1	15 8	33 31	.5 17	751 490 1	1498 1	559 1270	0 121	7 1039	700	422	92 1	1316 87	/9 1551	1 1241
Gilgil	150	915	5 1089	1355	1360	1064	354	367	1144 2	210 1	1149	874	1236	713	1036	1024	935 5	67 68	7 123	7 917	999	1375	990	1261 1	080 1	1864 2	35 121	4 111	3 605	1762	669	635	454 889	67	331 5	66 3	33 83	4 6	02 1009	349 8	330 121	1006	828	805	1099	1103 1	1044 27	0 1378	8 1068
Goli	1024	179	9 386	1074	909	190	570	557	441 6	64 1	1047 874	1	725	251	616	488	833 4	65 18	7 113	5 744	897	1054	254	1159	978	911 6	89 26	1 37	7 269	1311	567	397	563 15	941	543 1	140 4	91 73	2 14	176 466 1	223 8	857 995	5 544	366	69	654	1001	643 60	14 642	332
Goma	1386	904	4 330	431	194	535	867	954	284 1	026	225 122	6 725	7.20	1011	134	1322	368 6	60 0/	7 31	1/60	237	370	070	337	156 1	11/1 0	86 46	1 110	2 1029	586	567	737	767 710	1303	905 1	202 0	20 40	2 15	238 /10 1	585 1	617 135	7 130	1 1126	70/	71	133 1	1/03 96	56 136	7 1057
Gulu	863	203	2 627	1120	1125	441	400	206	602 5	020	024 713	2 251	1011	1011	911	211	710 3	42 6	1 101	2 510	774	1150	267	1026	DEE 1	162 5	20 51	110	0 100	1527	444	274	440 266	790	202 1	70 2	20 40	0 13	215 794 1	1062 6	506 924	1 202	115	102	974	070	202 4/	12 755	1057
Ishasha	1186	705	5 220	722	210	441	403	CE 4	205 6	200	250 102	C C1C	1011	011	011	1122	202 4	60 7	7 44	2 313	7/4	1130	1050	474	200 1	1102 3	100 351	43	0 108	720	267	527	FG7 C04	1100	705 4	79 3	20 20	2 10	20 150 1	205 4	447 445	7 110	113	102	674	267 4	1202 7/	3 /33	700
	1174	795	5 230	/23	318	426	700	554	285 8	326	359 103	6 616	134	811	4400	1122	303 4	59 74	7 44.	1330	36/	463	1050	4/1	290 1	1115 /	86 35	99.	3 829	720	367	537	567 601	1 1103	705 1	002 /	20 20.	2 16	38 150 1	1385 1	41/ 115	7 1104	1 926	865	63	267	1203 76	6 1108	/ /98
Juba	11/4	309	9 8/4	1441	1446	6/8	/20	/0/	929 9	963 1	1235 102	4 488	1322	311	1122	- 1	1021 6	53 3,	5 132	3 256	1085	1461	234	1485	166 1	1399 8	39 /49	20.	1 419	1848	/55	585	751 577	1091	693 1	526 6	11 92	0 16	562 1095 1	13/3 3	343 114	5 18	196	493	1185	1189	129 /5	4 466	156
Kagitumba	1085	8/4	4 356	487	492	552	566	553	411 /	/25	281 935	833	368	/10	303	1021	3	68 64	6 369	1229	134	507	949	393	212 1	1131 6	85 48	1 107	72 728	894	266	436	466 727	1002	604 1	01 6	19 10	1 15	537 276 1	1284 1	316 1056	6 100	825	764	366	235	1102 66	5 1337	1027
Kampala	/1/	506	6 522	/88	/93	/18	198	185	5// 3	55/	582 56	465	669	342	469	653	368	2,	8 6/0	861	432	808	581	694	513 1	1297 3	17 64.	/ /0.	4 360	1195	102	68	98 480	634	236 1	33 2	51 26	/ 11	169 442	916	948 688	635	45/	396	532	536	/34 29	7 969	659
Kamdini	837	228	8 5/3	1066	10/1	3// .	383	3/0	628 4	.//	860 68	/ 18/	947	64	/4/	3/5	646 2	/8	115	2 583	/10	1086	303	11/6	/91 1	1098 5	02 448	3 42	6 82	14/3	380	210	3/6 202	2 /54	356 1	253 3)4 54	5 12	289 /20 1	1036	5/0 808	35/	1/9	118	810	814	456 41	/ 691	381
Kanyaru Haut	1387	117	6 658	118	157	854	868	855	713 1	027	172 123	7 1135	313	1012	447	1323	369 6	70 11	52	1531	238	138	1251	24	157 1	1427 9	987 783	3 137	4 1030	559	772	738	768 102	9 1304	906 1	803 9	21 40	3 18	839 578 1	1586	618 135	8 130	1127	1066	510	180 1	1404 96	7 1639	1329
Kapoeta	1067	565	5 1130	1649	1653	934	855	868	1185 7	07 1	1635 917	7 744	1469	519	1330	256 1	1229 8	61 58	3 153	1	1293	1478	490	1555 1	.374 1	1681 8	65 103	1 45	7 627	2055	963	793	959 785	984	828 1	183 8	30 112	28 15	519 1303 1	1266	87 103	8 238	404	701	1393	1397	127 76	7 722	412
Katuna	1149	938	8 420	356	361	616	630	617	475 7	789	150 999	897	237	774	367	1085	134 4	32 71	0 238	1293		376	1013	262	81 1	1195 7	49 54	113	6 792	763	330	500	530 791	1066	668 1	65 6	33 16	5 16	501 340 1	1348 1	380 1120	0 106	889	828	151	104 1	1166 72	.9 1401	. 1091
Kavimvira	1525	131	14 668	20	145	864 1	.210	993	613 1:	165	262 137	5 1054	329	1150	463	1461	507 8	08 10	36 138	3 1478	376		1389	114	295	844 13	329 793	3 151	.2 1168	547	910	876	906 103	9 1442	1044 1	941 10	59 54	1 19	977 716 1	1724 1	756 149	6 1443	3 1265	1204	400	318 1	1542 110	J5 1777	1467
Kaya	1140	75	640	1369	1163	444	686	673	695 7	780 1	1163 990	254	979	367	1050	234	949 5	81 30	3 125	1 490	1013	1389		1275 1	.094 1	1165 8	305 51	5 12	3 385	1565	683	513	679 269	1057	659 1	56 6	07 84	8 15	592 1023 1	1339	577 1111	1 252	430	185	908	1117	363 72	.0 388	78
Kayanza	1411	120	00 682	94	181	878	892	879	737 1	051	148 126	1 1159	337	1036	471	1485	393 €	94 11	76 24	1555	262	114	1275		181	968 10	011 80	7 139	8 1054	583	796	762	792 105	3 1328	930 1	327 9	15 42	7 18	863 602 1	1610 1	642 138:	2 1329	1151	1090	413	204 1	1428 99	1 1663	3 1353
Kigali	1230	101	19 501	275	280	697	711	698	556 8	370	69 108	0 978	156	855	290	1166	212 5	13 79	1 15	7 1374	81	295	1094	181	1	1296 8	30 620	5 121	.7 873	682	411	581	611 872	1147	749 1	46 7	54 24	6 16	582 421 1	1429	461 120:	1 1148	970	909	227	23 1	1247 81	.0 1482	1172
Kisangani	2014	1090	0 775	864	699	721 14	495 1	482 8	330 16	54 1	.345 186	4 911	1114	1162	1115	1399	1131	1297	1098	1078 1	681 8	40 84	4 116	5 958	921		1259 (550 1	.288 95	8 29	840	1010	1040 89	96 157	6 1178	075 1	193 67	75 2	111 500	1858 1	1890 163	0 145	1277	980	688	944 1	1554 123	39 1553	3 1243
Kisumu	376	730	0 839	1105	1170	879	119	132	894 1	158	899 235	689	986	528	786	839	685 3	17 50	2 98	7 865	749	1329	805	1011	830 1	1608	964	92	8 420	1512	419	385	219 704	276	134 7	92 1	98 58	4 8	28 759	575 7	778 347	821	643	620	849	853	920 98	3 1193	883
Komanda	1364	440	0 125	813	648	71	845	832	180 1	004	695 121	4 261	464	512	355	749	481 E	47 44	8 78	3 1031	545	793	515	807	626	650 9	64	63	8 530	1050	545	658	745 246	1281	883 1	780 7	52 91	.4 18	816 205 1	1563	595 133	5 805	627	330	393	649	904 90	14 903	593
Lasu	1375	198	8 763	1492	1286	567	809	796	818 9	903 1	1286 111	3 377	1102	490	993	201 1	L072 7	04 42	6 137	4 457	1136	1512	123	1398 1	217 1	1288 9	28 638	3	508	1688	806	636	802 392	1180	782 1	79 7	30 97	1 17	715 843 1	1462	544 123	4 219	397	308	1031	1240	330 84	355	45
Lira	755	310	0 655	1148	1153	459	301	288	710 3	395	942 605	269	1029	108	829	419	728 3	60 8	2 103	0 627	792	1168	385	1054	873 !	958 4	20 530	50	8	1555	462	292	375 508	672	274 1	71 2	22 62	7 12	207 802	954 7	714 726	401	. 223	200	892	896	500 28	3 773	463
Lubutu	1912	149	925	567	402	1121 1	.393	1380	870 1	552	751 176	2 1311	. 586	1537	720	1848	894 1	195 14	73 559	2055	763	547	1565	583	682	297 1	512 105	0 168	88 1555		1093	1263	1293 129	6 1829	1431 2	328 14	46 118	30 23	364 1005 2	2143 2	143 188	3 1830	1652	1380	657	719 1	1929 149	92 1953	3 1643
Lukaya	819	608	8 420	686	691	616	300	287	475 4	159	480 669	567	567	444	367	755	266 1	02 38	0 77:	963	330	910	683	796	411 1	1195 4	19 54	80	6 462	1093		170	200 582	736	338 1	35 3	53 16	5 12	271 340 1	1018 1	050 790	737	559	498	430	434	836 39	9 1071	761
Luwero	785	438	8 590	856	861	587	266	253	645 4	125	650 635	397	737	274	537	585	436	58 21	0 738	793	500	876	513	762	581 1	1365 3	85 658	63	6 292	1263	170		166 412	702	304 1	01 3	19 33	5 12	237 510	984 8	880 756	703	525	328	600	604	666 3€	5 901	591
Magamaga	619	604	4 620	886	891	753	100	87	675 2	259	680 454	4 563	767	440	567	751	466	98 37	6 76	959	530	906	679	792	611 1	1395 2	19 74	80	2 375	1293	200	166	578	536	138 1	35 1	36	5 10	071 540	818 8	879 605	776	598	494	630	588	832 19	9 1067	/ 757
Mahagi	1039	194	4 371	1059	894	175	585	572	426 5	19 1	1062 889	15	710	266	601	577	727 4	80 20	2 102	9 785	791	1039	269	1053	B72	896 7	04 24	39	2 508	1296	582	412	578	956	558 1	55 5	06 74	7 14	491 451 1	1238	372 1010	0 559	381	84	639	895	658 61	.9 657	347
Mai Mahiu	100	982	2 1156	1422	1427	1131	395	408	1211 2	277 1	1216 67	941	1303	780	1103	1091 1	1002 E	34 75	4 130	4 984	1066	1442	1057	1328 1	.147 1	1931 2	76 128	1 118	672	1829	736	702	536 956	5	398	16 4	50 90	1 5	52 1076	299 8	897 71	107	895	872	1166	1170 1	1111 33	37 1445	5 1135
Malaba	481	584	4 758	1024	1029	588	33	51	813 1	121	818 333	543	905	382	705	693	604 2	36 35	6 90	828	668	1044	659	930	749 1	1533 1	.34 88	3 78	2 274	1431	338	304	138 558	398	8	97 5	2 50	3 9	33 678	680 7	741 452	675	497	474	768	772	774 6	1 1047	7 737
Mariakani	416	148	1655	1921	1926	1630	911	924	1710 7	776 1	1715 566	5 1440	1802	1279	1602	1626 1	1501 1	133 12	53 180	3 1483	1565	1941	1556	1827 1	646 2	2430 7	92 178	0 167	9 1171	2328	1235	1201	1035 145	5 516	897	9	19 140	00 3	36 1575	217 1	396 445	1572	1394	1371	1665	1669 1	1610 83	6 1944	1634
Mbale	533	532	2 773	1039	1044	681	79	66	828 1	173	833 383	491	920	330	720	641	619 2	51 30	4 92:	1 880	683	1059	607	945	764 1	L548 1	.98 75	73	0 222	1446	353	319	153 506	450	52 9	49	51	8 9	85 693	732 9	936 504	623	445	422	783	741	722 11	.3 995	685
Mbarara	984	773	3 255	521	526	451	465	452	310	524	315 834	732	402	609	202	920	101 2	67 54	5 40	1128	165	541	848	427	246 1	1030 5	84 914	97:	1 627	1180	165	335	365 747	901	503 1	100 5	18	14	436 175 1	183 1	215 955	902	724	663	265	269 1	1001 68	;4 123 <i>€</i>	926
Mombasa	452	151	1691	1957	1962	1666	947	960	1746 8	312 1	1751 602	1476	1838	1315	1638	1662 1	1537 1	169 12	39 183	9 1519	1601	1977	1592	1863 1	.682 2	2466 8	28 181	6 171	.5 1207	2364	1271	1237	1071 149	1 552	933	86 9	35 143	36	1611	253 1	432 481	1608	3 1430	1407	1701	1705 1	1646 87	2 1980	1670
Mpondwe	1159	645	5 80	696	701	276	640	627	135 7	799	490 100	9 466	419	784	150	1095	276 4	42 72	.0 578	3 1303	340	716	1023	602	421	855 7	59 20	84	3 802	1005	340	510	540 451	1076	678 1	75 6	93 17	5 16	511 1	1358 1	390 1130	0 107	7 899	535	213	444 1	1176 73	39 1108	3 798
Mtito Andei	199	126	54 1438	1704	1709	1268	694	707	1493 5	559 1	1498 349	1223	1585	1062	1385	1373 1	1284 9	16 10	36 158	6 1266	1348	1724	1339	1610	.429 2	2213 5	75 156	3 146	954	2143	1018	984	818 123	8 299	680 2	17 7	32 118	33 2	53 1358	1	179 228	135	1177	1154	1448	1452 1	1393 61	19 1727	/ 1417
Nadapal	980	652	2 1217	1736	1770	1021	768	781	1525	520 1	1559 830	857	1617	606	1417	343 1	1316 9	48 67	0 161	8 87	1380	1756	577	1642 1	461 2	2245 7	78 159	5 54	4 714	2143	1050	880	879 872	897	741 1	96 9	36 121	15 14	432 1390 1	179	951	325	491	788	1480	1484	214 68	30 809	499
Nairobi																																							81 1130										
Nesitu	1156	327	7 892	1423	1428	734	702	689	1212 9	945 1	1217 100	6 544	1304	293	1104	18 1	1003	35 35	7 130	5 238	1067	1443	252	1329 1	148 1	1455 8	821 805	5 21	9 401	1830	737	703	776 559	1073	675 1	72 6	23 90	2 16	508 1077 1	1355 3	325 112	7	178	408	1167	1171	111 73	36 484	174
Nimule	978	407	7 752	1245	1250	556	524	511	1034	518 1	1039 828	366	1126	115	926	196	825 4	57 17	9 112	7 404	889	1265	430	1151	970 1	1277 6	643 62	7 39	7 223	1652	559	525	598 381	895	497 1	94 4	15 72	4 14	430 899 1	177 4	191 949	178		297	989	993	277 55	58 662	352
Pakwach																																							407 535 1										
Rutshuru																																							701 213 1										
Shorongyi																																							705 444 1								1270 82		
Torit	1194	438	8 1003	1522	1527	833	801	814	1084 8	34 1	1316 104	4 643	1403	392	1203	129 1	1102 7	34 45	6 140	4 127	1166	1542	363	1428 1	247 1	1554 9	20 90	1 33	0 500	1929	836	666	832 658	1111	774 1	510 7	22 100	01 16	546 1176 1	1393 2	214 116	5 111	277	574	1266	1270			
Webuye																																							72 739										8 798
Yambio	1528	463	3 1028	1757	1551	832 1																															95 123	36 19	980 1108 1	1727 8	309 1499	9 484	662	573	1296	1505	595 110	08	310
Yei				1447	1241	522	764	751	773 8	358 1	1241 106	8 332	1057	445	798	156 1	1027 6	59 38	1 132	9 412	1091	1467	78	1353 1	.172 1	1243 8	883 593	3 45	463	1643	761	591	757 347	1135	737 1	34 6	35 92	6 16	570 798 1	L417 4	499 1189	9 174	352	263	986	1195	285 79	98 310	





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

Telephone: +254 729 923574

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