

RAPPORT CONJOINT SUR LES PERFORMANCES DES CORRIDORS NORD ET CENTRAL 2020-2021

L'OBSERVATOIRE DE TRANSPORT

Thème : « Résilience des Corridors Nord et Central face au COVID-19 »

2022





**OBSERVATOIRE DES
TRANSPORTS DU
CORRIDOR NORD**
DONNEES DE PERFORMANCE FIABLES



CENTRAL CORRIDOR
TRANSIT TRANSPORT FACILITATION AGENCY

Les partenaires



Partenaires de développement



Autorite 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

Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency (CCTTFA)

P.O. Box 2372 Dar es Salaam, Tanzania. Tel.: (+255) 687 440 941 • www.centralcorridor-ttfa.org

TradeMark East Africa (TMEA)

P.O. Box 313 – 00606 Nairobi, Kenya, Tel.: (+254) 20 423 5000 • www.trademarka.com

©2022 Autorite de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord, Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency (CCTTFA) et TradeMark East Africa.

Tous droits réservés.

Crédit photo

ACTTCN et CCTTFA, sauf indication contraire.

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 et Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency ainsi que sur le portail de l'Observatoire des Transports du Corridor Nord à l'adresse : <http://ttcanc.org/reports.php> et <http://top.ttcanc.org/downloads.php>, <https://centralcorridor-ttfa.org/reports/> et <https://observatory.centralcorridor-ttfa.org/documents/> (Corridor Central)

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 2020 - 2021 ou Janvier - Décembre, signifie que toute la période a été considérée. Une barre oblique (/) placée entre deux ans consécutifs, par exemple 2020/21 ou 2020/2021, 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

Table des Matieres	I
Liste des Tableaux	III
Liste des Figures	IV
Abréviations et Acronymes	V
Avant-Propos	VI
Remerciements	VII
Résumé Analytique	VIII
Chapitre 1. Mettre à Profit les Blocs Économiques Régionaux Élargis Pour Accélérer le Commerce Durable . . . . .	. 1
1.1 Introduction . . . . .	. 1
1.2 L'adhésion de la RDC à la CAE . . . . .	. 2
1.3 Perspectives économiques et commerciales de la CAE . . . . .	. 4
1.4 Initiatives en Cours . . . . .	. 6
1.5 Conclusions . . . . .	. 7
Chapitre 2. Interconnectivité Entre le Corridor Central et Nord . . . . .	. 8
2.1 Contexte . . . . .	. 8
2.2 Interconnectivité entre les Corridor Central et Nord . . . . .	. 8
2.2.1 Routes	10
2.2.2 Voies Navigables Intérieures	11
2.2.3 Chemins de fer	12
2.2.4 Pipeline	15
2.3 Le commerce dans son ensemble	16
Chapitre 3. Volume et Capacité	17
3.1 Introduction	17
3.2 Volume total de Cargaisons	18

3.3	Trafic de Transit	20
Chapitre 4.	Efficacité et Productivité.	23
4.1	Introduction	23
4.2	Temps de Rotation des Navires	23
4.3	Temps d’Attente des Navires	25
4.4	Temps de Séjour des Cargaisons d’Importation Conteneurisées	26
4.4.1	Temps de Séjour des Marchandises Conteneurisées d’Importation au Port de Mombasa	26
4.4.2	Temps de séjour des marchandises conteneurisées d’importation au port de Dar es-Salaam.	27
4.5	Temps de dédouanement au Centre de Traitement des Documents (DPC) au port de Mombasa	29
4.6	Port de Dar es-Salaam : Délai de dédouanement/temps de traitement des documents (DPC	30
Chapitre 5.	Temps de Transit	33
5.1	Temps de transit du Port de Dar es-Salaam jusqu’aux différentes destinations.	33
5.2	Temps de transit du départ (port de Mombasa) à sa destination	35
Chapitre 6.	Conformité aux Limites de la Charge des Véhicules de la Communauté de L’Afrique de L’est	38
6.1	Trafic aux ponts-bascules le long du Corridor Nord	38
6.2	Trafic aux ponts-bascules le long du Corridor Central.	39
6.3	Conformité des ponts-bascules au Kenya	41
6.4	Conformité pont-basculé en Tanzanie	42
Chapitre 7.	Tarifs et Coûts de Transport	44
7.1	Tarifs du transport routier de marchandises le long des Corridors Central et Nord	44
7.1.1	Tarifs de transport routier de marchandises depuis le port de Mombasa	45
7.1.2	Tarifs et coûts des transports routiers par destination –Dar Es-Salaam.	46
Chapitre 8.	Résumé et Recommandations	48
Annexe	. . . . .	50
	Annexe Tableau 1: Interconnectivité Entre le Corridor Central Et Nord.	50
	Annexe Tableau 2: Trafic de Transit en Tonnes	51

Liste des Tableaux

Tableau 1 : Produit Intérieur Brut, et Population.	4
Tableau 2 : Liste des postes-frontaliers dans la région CAE.	10
Tableau 3 : Réseau Ferroviaire dans le Corridor Central et Nord	14
Tableau 4 : Montant total des échanges commerciaux (en millions de dollars US).	16
Tableau 5 : Principales caractéristiques des ports	17
Tableau 6 : Volume total des cargaisons en ('000') tonnes métriques	18
Tableau 7 : Total combiné des importations et des exportations en tonnes métriques	20
Tableau 8 : Nombre de véhicules pesés par jour en moyenne et par mois aux ponts-basculés du Kenya.	39
Tableau 9 : Flux de trafic annuel des ponts-basculés le long des routes du Corridor Central de la Tanzanie, 2017-2021	40
Tableau 10 : Niveau de conformité de poids (pourcentage) sur les ponts-basculés au Kenya	41
Tableau 11 : Conformité aux ponts-basculés par poste (pourcentage)	42
Tableau 12 : Tarifs de transport le long des Corridors Nord et Central, USD par kilomètre par EVP, 2020-2021	44
Tableau 13 : Tarifs moyens de transport (USD) vers différentes destinations depuis le port de Mombasa	45
Tableau 14 : Tarif d'exportation (USD/m3, hors TVA.	45
Tableau 15 : Tarif moyen annuel de transport routier de marchandises par kilomètre (USD), 2019-2021.	46

Liste des Figures

Figure 1 : Blocs économiques régionaux.	1
Figure 2 : Carte montrant les États membres de la CAE.	3
Figure 3 : Part du commerce des États membres de la CAE	5
Figure 4 : Répartition du commerce régional des États membres de la CAE (%)	6
Figure 5 : Principale Connectivité de Transport Intermodal entre le Corridor Nord et le Corridor Central	9
Figure 6 : Carte du plan directeur du chemin de fer à voie normale d'Afrique de l'Est	13
Figure 7 : Comparaison des Importations et exportations combinées du Corridor en 2021 (Milliers de tonnes)	19
Figure 8 : Répartition du volume de transit entre le port de Mombasa et Dar es-Salaam en TM, par État membre	21
Figure 9 : Temps de rotation des navires, en nombre de jours, 2017-2021	24
Figure 10 : Temps d'attente des navires avant accostage, en jours	25
Figure 11 : Temps de séjour annuel moyen, en heures, des marchandises importées par conteneurs	27
Figure 12 : Temps de séjour moyen annuel des conteneurs de transit	28
Figure 13 : Temps moyen passé, en heures, au Centre de traitement des Documents (DPC), KRA 2021	30
Figure 14 : Temps de la mainlevée douanière (Heures)/Temps de traitement des documents (DPC) à Dar es-Salaam	30
Figure 15 : Transit Time, Dar es Salaam Port to Various Destinations	34
Figure 16 : Temps de transit du Port de Mombasa jusqu'aux différentes destinations	35

Abréviations et Acronymes

ZLECAF	La Zone de libre-échange continentale africaine
CC	Corridor Central
CCTO	Observatoire de Transport du Corridor Central
CCTTFA	Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central
CFS	Stations de Fret des Conteneurs
COMESA	Marché commun pour l'Afrique Orientale et Australe
DPC	Centre de Traitement des Documents
RDC	République Démocratique du Congo
TPL	Tonnes de Port en Lourd
CAE	Communauté des États de l'Afrique de l'Est
ECTS	Système électronique de suivi des Marchandises
PIB	Produit Intérieur Brut
GPS	Système de positionnement global
HSWIM	Pesage Routier Dynamique à Grande Vitesse
KPA	Autorité portuaire du Kenya
KRA	Autorité fiscale du Kenya
TM	Tonnes Métriques
CN	Corridor Nord
OTCN	Observatoire de Transport du Corridor Nord
ATTCN	Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord
ACTTCN	Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord
PFAU	Poste-Frontière à Arrêt Unique
TDU	Territoire Douanier Unique
EVP	Équivalent Vingt Pieds
TICTS	Services internationaux de conteneurs en Tanzanie
	TradeMark East Africa
TMEA	TradeMark East Africa
OT	Observatoire de Transport
TPA	Autorité portuaire de la Tanzanie
TRA	Autorité fiscale de la Tanzanie

Avant-Propos



Mr. Omae NYARANDI



Adv. OKANDJU OKONGE Flory

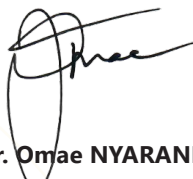
L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord et l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central ont le plaisir de présenter la deuxième édition du rapport conjoint 2020-2021 sur la performance des Corridors Nord et Central. L'objectif du rapport est de comparer la performance des ports de Mombasa et Dar es-Salaam sur base des indicateurs de performances spécifiques pour les marchandises en transit. Les pays membres concernés dans ce rapport sont le Burundi, la République Démocratique du Congo, le Kenya, le Rwanda, le Soudan du Sud, la Tanzanie et l'Ouganda. Le rapport a été élaboré par l'équipe technique de l'observatoire de transport des deux corridors grâce à une collecte et une analyse complète des données.

L'observatoire de Transport est un outil de surveillance, mis au point pour assurer le suivi de la performance des ports de Mombasa et Dar es-Salaam ainsi que la performance des Corridors Nord et Central, à travers l'assistance financière et technique offerte par de TradeMark East Africa.

Plusieurs initiatives ont été mises en œuvre par les pays membres et elles ont permis une amélioration significative de la facilitation du commerce dans la région. Parmi les réalisations majeures, citons l'amélioration des infrastructures et l'expansion des terminaux à conteneurs dans les ports de Mombasa et de Dar es-Salaam, qui ont permis d'augmenter le volume de marchandises, d'améliorer l'efficacité et de réduire les obstacles qui entravent à la fois le transport et le commerce.

Les données présentées dans le rapport ont été fournies et validées par les principaux acteurs régionaux du transport et du commerce de transit de tous les pays membres. Elles constituent des informations clés fiables pour les gouvernements afin de faciliter l'élaboration de politiques visant à améliorer les infrastructures logistiques et à promouvoir le commerce régional.

Nous souhaitons réitérer l'engagement des Secrétariats du Corridor Central et du Corridor Nord à coordonner et à soutenir les parties prenantes de tous les pays membres afin de créer un environnement propice à une facilitation continue et fluide des transports et du commerce, contribuant ainsi au développement durable de la région.



Mr. Omae NYARANDI
Secrétaire Exécutif
ACTTCN



Adv. OKANDJU OKONGE Flory
Secrétaire Exécutif
CCTFA

Remerciements

L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord et l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central sont extrêmement reconnaissantes au Conseil des ministres des États membres des deux Corridors ainsi qu'au Conseil d'administration, aux Comités techniques spécialisés et aux Forums des parties prenantes pour leur soutien continu en faveur du projet de l'observatoire de Transport.

Nous adressons toute notre gratitude à l'ensemble des parties prenantes des corridors Nord et Central qui ont contribué par leurs informations et leurs précieuses données à la préparation de la deuxième édition du rapport conjoint sur les performances des corridors Nord et Central (2020 – 2021). Nous exprimons notre vive reconnaissance à toutes les parties prenantes de tous les États membres pour le soutien qu'elles ont apporté sous forme de données et d'informations pour mener à bien l'élaboration de ce rapport. Nous tenons également à exprimer notre sincère gratitude pour les contributions, les informations et les précieux commentaires apportés lors de la validation et de l'adoption de ce rapport.

Nous sommes reconnaissants à TradeMark East Africa (TMEA) pour le soutien financier et technique continu accordé dans le cadre de l'élaboration et de l'amélioration du projet de l'observatoire de transport pour les Corridors Nord et Central.

La deuxième édition du rapport conjoint de performance des Corridors Nord et Central (2020 - 2021) a été préparée par les équipes techniques de l'observatoire de transport des deux secrétariats, que nous saluons sincèrement pour leur contribution à l'élaboration de ce rapport. Nous remercions Emmanuel Imaniranzi, Gideon Chikamai, Melap Sitati, Noah Kipyegon et James Mwangi du Secrétariat du Corridor Nord. Nous exprimons notre reconnaissance à Melchior Barantandikiye, Abdallah Mhagama, Faraji Kondo, Ally Kakomile et Sharon Mariwa pour le Secrétariat du Corridor Central.

Résumé Analytique

a) Introduction

Les Corridors Nord et Central desservent conjointement sept États membres, à savoir : le Burundi, la RDC, le Kenya, le Rwanda, le Soudan du Sud, la Tanzanie et l'Ouganda. Le présent rapport est la deuxième édition du cadre de performance et de suivi des corridors de transport pour les corridors Nord et central. Ce rapport a été conçu à partir du Forum économique conjoint de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) et des corridors, tenu en 2018 à Dar es-Salaam. Ce forum avait permis de ratifier l'harmonisation des performances et du cadre de suivi des corridors de transport. Les indicateurs s'appuient sur les chartes des différents corridors, qui visent à améliorer l'efficacité de la logistique commerciale et à hisser la région de l'Afrique de l'Est au rang de compétiteur mondial. Le rapport concerne deux années, 2020 et 2021.

À cet égard, dix indicateurs couvrant les secteurs maritimes ont été identifiés aux fins d'harmonisation et de communication conjointe. Il s'agit de : volume total au port ; Trafic de transit ; Temps de rotation des navires ; Temps d'attente du navire ; Temps de séjour de la cargaison ; Temps de transport ; Tarifs et coût, les délais de dédouanement ainsi que la Charge à l'essieu indiqué par le trafic aux ponts-basculés et la conformité aux ponts-basculés.

b) La particularité des blocs économiques régionaux

Les États partenaires des corridors Nord et Central ont déployé des efforts pour adhérer à divers blocs en vue de faciliter les échanges commerciaux en Afrique, notamment la ZLECAf, le COMESA, la SADC, l'IGAD et la CAE, entre autres. À titre d'exemple, tous les membres des deux corridors sont membres de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE), laquelle a une population moyenne d'environ 293 millions d'habitants en 2021 et un taux de croissance démographique annuel estimé à 3,0 % en 2021. Cette imposante population représente un énorme marché pour le commerce et devrait continuer à croître à l'avenir. En outre, la superficie de la région CAE, soit 4,78 millions de km², requiert un réseau commercial et logistique particulièrement sophistiqué.

Aussi, l'interconnexion de divers modes de transport offre à la région des marchés plus vastes. Les deux corridors sont reliés par des réseaux de transport polyvalents composés de routes, de chemins de fer, de pipelines et de voies navigables intérieures qui relient les pays enclavés aux ports maritimes de Mombasa et de Dar es-Salaam. Le tronçon Arusha Namanga-Athi River, par exemple, fait partie de l'autoroute transafricaine qui relie Le Caire (Égypte) à Cape Town (Afrique du Sud). Quant à l'itinéraire Voi - Taveta, il est relié à la Zambie et à la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) au sens large. De même, le lac Victoria est un important mode de transport fluvial reliant le Kenya, la Tanzanie et l'Ouganda, et est relié aux structures ferroviaires du port de Dar es-Salaam et des voies ferrées de l'Ouganda. Il importe de souligner que l'investissement dans des infrastructures modernes dans tous les modes de transport, en mettant l'accent sur les chaînons manquants, contribuera à ouvrir le commerce inter pays et à faciliter la mise en œuvre de la zone de libre-échange africaine. L'autoroute transafricaine Lagos-Mombasa, qui s'étend du Corridor Nord à partir du port de Mombasa au Kenya jusqu'à la RDC en passant par l'Ouganda, par exemple, offre un potentiel encore plus important, surtout si les membres de la CAE adoptent la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf). Il faut donc investir dans le chaînon manquant, la route Mbarara-Kisangani, qui relie les villes de Mbarara et Mpondwe en Ouganda à Kasindi, Beni, Komanda et Kisangani en RDC. Ces tronçons manquants entravent la fluidité du commerce et renchérissent le coût des biens et des services dans le Corridor Nord.

En outre, l'adhésion de la RDC à la CAE nécessite l'harmonisation des objectifs, des politiques et des réglementations pour les régions de la CAE et de la CEMAC, offrant aux États membres l'accès à un marché large et dynamique. Les États membres sont invités à intensifier les investissements visant à faciliter le commerce en Afrique, en particulier dans les modes de transport, notamment les routes, les voies navigables, les pipelines et les chemins de fer, afin de combler la fracture commerciale entre les États membres.

c) Volume total au Port

Le port de Mombasa et la charte communautaire du Corridor Nord ont pour objectif d'atteindre un volume total portuaire de 41,37 millions de tonnes d'ici décembre 2022, tandis que le port de Dar es-Salaam vise à atteindre une capacité de 28 millions de tonnes d'ici 2025, comme le stipule le projet de passerelle maritime de Dar es-Salaam (DMGP). Le volume combiné des deux corridors était de 51,6 millions de tonnes en 2021, soit une croissance annuelle de 3 % par rapport à 2020. Sur le volume total des deux corridors, le port de Mombasa en a accueilli 67 % et celui de Dar es-Salaam 33 %, étant donné que les deux corridors desservent des marchés similaires en 2021. En ce qui concerne la part totale du commerce intrarégional au sein des membres de la CAE, le Kenya et l'Ouganda sont en tête avec respectivement 29% et 27%, suivis par la Tanzanie avec 13% du commerce total de la CAE. En 2021, le volume total cumulé des importations et des exportations via les ports de Mombasa et de Dar es-Salaam s'élevait à 48 342 milliers de tonnes métriques, soit une légère augmentation de 2 % par rapport aux 47,32 millions de tonnes métriques en 2020. Les importations représentant 85 % du volume total de fret portuaire, il est clair que la région de la CAE continue d'importer beaucoup plus de marchandises qu'elle n'en exporte, ce qui témoigne ainsi d'une balance commerciale défavorable. En effet, les États membres du corridor nord et central ont une économie dominée par l'agriculture et dépendent des produits transformés, lesquels sont actuellement assurés par des importations en provenance du reste du monde. Les indicateurs commerciaux montrent que la majorité des États membres dépendent largement de l'Asie et de l'Afrique pour leur marché.

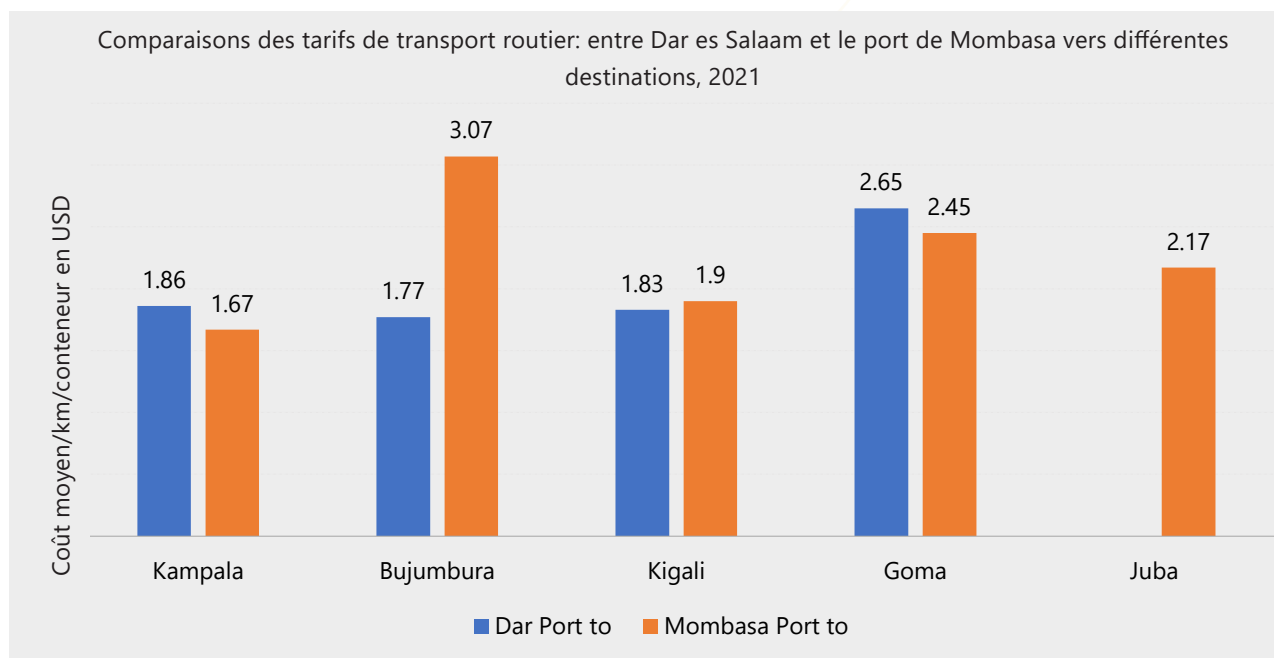
d) Efficacité et Productivité

Le temps moyen de rotation des navires dans le port de Dar Es-Salaam était de 3,9 jours en 2021, tandis que le temps de rotation des navires dans le port de Mombasa était de 3,6 jours au cours de la même période. Cette performance révèle une légère différence en matière de temps de rotation des navires, le port de Mombasa ayant un léger avantage. Le port de Mombasa a affiché une performance optimisée de moins d'un jour en ce qui concerne le temps d'attente des navires, ce qui est attribué à l'augmentation du nombre de terminaux de manutention des conteneurs, à la mise en œuvre d'une fenêtre d'accostage fixe pour permettre aux sociétés de transport maritime de planifier leur temps, et aux investissements dans les équipements. Le temps d'attente des navires du port de Dar es-Salaam était négligeable en 2021, une amélioration par rapport aux 2,6 jours constatés en 2020. Les améliorations observées au cours des deux années (2020-2021) résultent en partie des ajustements apportés aux opérations portuaires en raison de la pandémie du COVID-19.

e) Temps de transit jusqu'à destination

Toutes les destinations des Corridors Nord et Central ont affiché une amélioration de leur temps moyen de transit. Par exemple, le temps de transit de Dar à Kigali est passé de 8,7 à 5,5 jours en 2020-2021. De même, le temps de transit de Mombasa à Kigali est passé de 9,8 à 7,6 jours au cours de la même période. Ces améliorations sont attribuées à divers facteurs, notamment l'assouplissement des restrictions de voyage relatives au COVID-19, la mise en œuvre du Système électronique de suivi des marchandises (ECT), les PFAU et les dispositifs HSWIM qui ont permis de réduire les

retards sur les routes. Entre autres améliorations, citons le poste d'inspection à guichet unique (OSIS), les relais routiers spécialisés, qui permettront aux camions en transit de s'arrêter et d'être inspectés tout en ayant accès aux commodités sociales dans un seul endroit, et la mise en œuvre du territoire douanier unique (TDU), qui a amélioré le dédouanement transfrontalier. Le temps de transit est tributaire de l'état des routes sur les itinéraires commerciaux et d'autres facteurs qui ralentissent la circulation des marchandises.



f) Tarifs et coûts de transport

L'analyse des tendances des tarifs de transport révèle que le coût du transport des marchandises a légèrement baissé pour la période mentionnée. Cependant, ils continuent de préoccuper les transporteurs de la région. Il est à noter que le coût de transport pour des longues distances reste élevé. Certains des facteurs qui ont été identifiés comme étant à l'origine de l'escalade des coûts sont les péages routiers, les frais frontaliers multiples et l'état des routes.

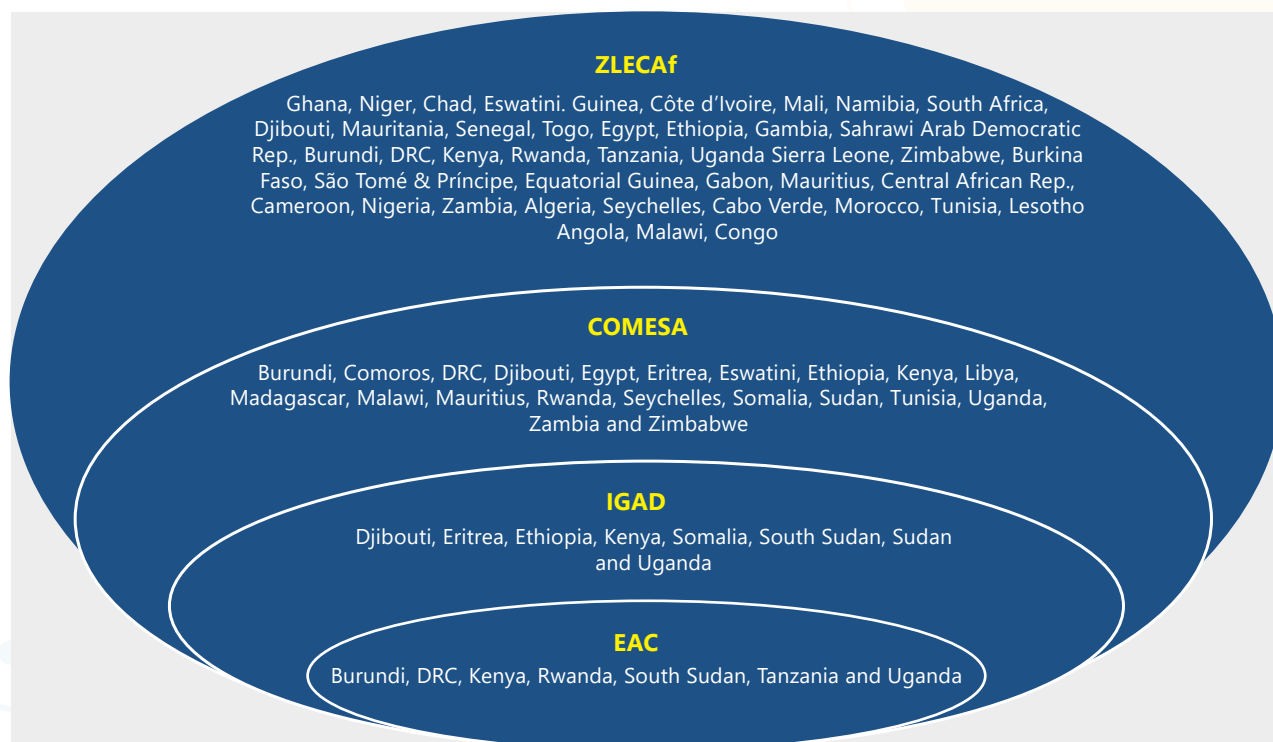
Comme le montre la figure ci-dessus, l'importation par le port de Dar es-Salaam était légèrement moins chère pour les pays membres du Burundi et du Rwanda. Ceci résulte du fait que la distance à parcourir pour accéder au port de Dar es-Salaam est plus courte pour le Rwanda et le Burundi. Le temps de rotation et les redevances routiers sont plus faibles dans le Corridor Central en raison du nombre réduit de points frontaliers. D'autre part, il était moins cher pour les pays membres suivants : l'Ouganda, la RDC et le Sud-Soudan d'importer par le port de Mombasa en 2021, en raison des distances plus courtes et de l'état des routes, entre autres.

1. Mettre à Profit les Blocs Économiques Régionaux Élargis Pour Accélérer le Commerce Durable

1.1 Introduction

Les faits montrent que l'intégration régionale est un élément essentiel de la stratégie de développement et un élément important pour stimuler le commerce et l'investissement. L'Afrique dispose d'un ensemble de blocs économiques régionaux sur lesquels les États partenaires peuvent compter pour la facilitation du commerce, à savoir : L'Union du Maghreb arabe, la Communauté des États Sahélo-Sahariens, le Marché commun pour l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et l'Autorité intergouvernementale pour le développement et la Communauté de développement de l'Afrique l'Est, entre autres, sont reconnus comme les éléments constitutifs de l'Union africaine. En outre, les États membres du corridor Nord et Central sont également membres de plus d'un bloc économique régional dans la région. La présente étude se concentrera sur les États partenaires, à savoir le Burundi, la République démocratique du Congo (RDC), le Kenya, le Rwanda, le Soudan du Sud, la République-Unie de Tanzanie et l'Ouganda. Comme le montre la figure 1, le Burundi, la RDC, le Kenya, le Rwanda, la Tanzanie et l'Ouganda sont membres de la Zone de libre-échange continentale africaine et de la CAE.

Figure 1 : Blocs Économiques Régionaux



Source : Compilation de l'auteur

En plus, la Tanzanie est membre de la SADC et la RDC est membre de la CEMAC. Les blocs économiques sont créés avec les traités correspondants comme législation de base pour la prospérité économique via l'intégration régionale. Par exemple, l'accord sur la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) va créer la plus grande zone de libre-échange au monde, évaluée en fonction du nombre de pays participants. Le partenariat regroupe 1,3 milliard de personnes dans 55 pays, avec un produit intérieur brut (PIB) cumulé évalué à 3,4 trillions de dollars. De même, le Marché Commun pour l'Afrique de l'Est et Australe (COMESA) a été créé en décembre 1994. Avec ses 21 États membres, une population de plus de 586 millions d'habitants, un produit intérieur brut de plus de 805 milliards d'USD et un commerce global d'exportation/importation de marchandises d'une valeur de 324 milliards d'USD, le COMESA représente un important marché pour le commerce intérieur et extérieur. Géographiquement, le COMESA représente presque les deux tiers du continent africain, avec une superficie de 12 millions de kilomètres carrés.

Il convient de se pencher sur la manière dont les blocs économiques régionaux interagissent avec d'autres, tels que la ZLECAf, le COMESA, l'IGAD, la CAE, la SADC, la CEMAC, entre autres. Les diverses combinaisons de chevauchement des adhésions aux communautés économiques régionales du continent risquent de provoquer l'inactivité de certains pays dans certaines des activités des autres blocs commerciaux. Par exemple, la Tanzanie a retiré son adhésion au COMESA en 2000 parce qu'elle était membre de plusieurs intégrations économiques régionales. L'accent mis sur la croissance inclusive se traduit par des engagements régionaux en matière de développement : les objectifs de développement durable (ODD), l'Agenda 2063 de l'Union africaine et la Vision 2050 de la Communauté d'Afrique de l'Est.

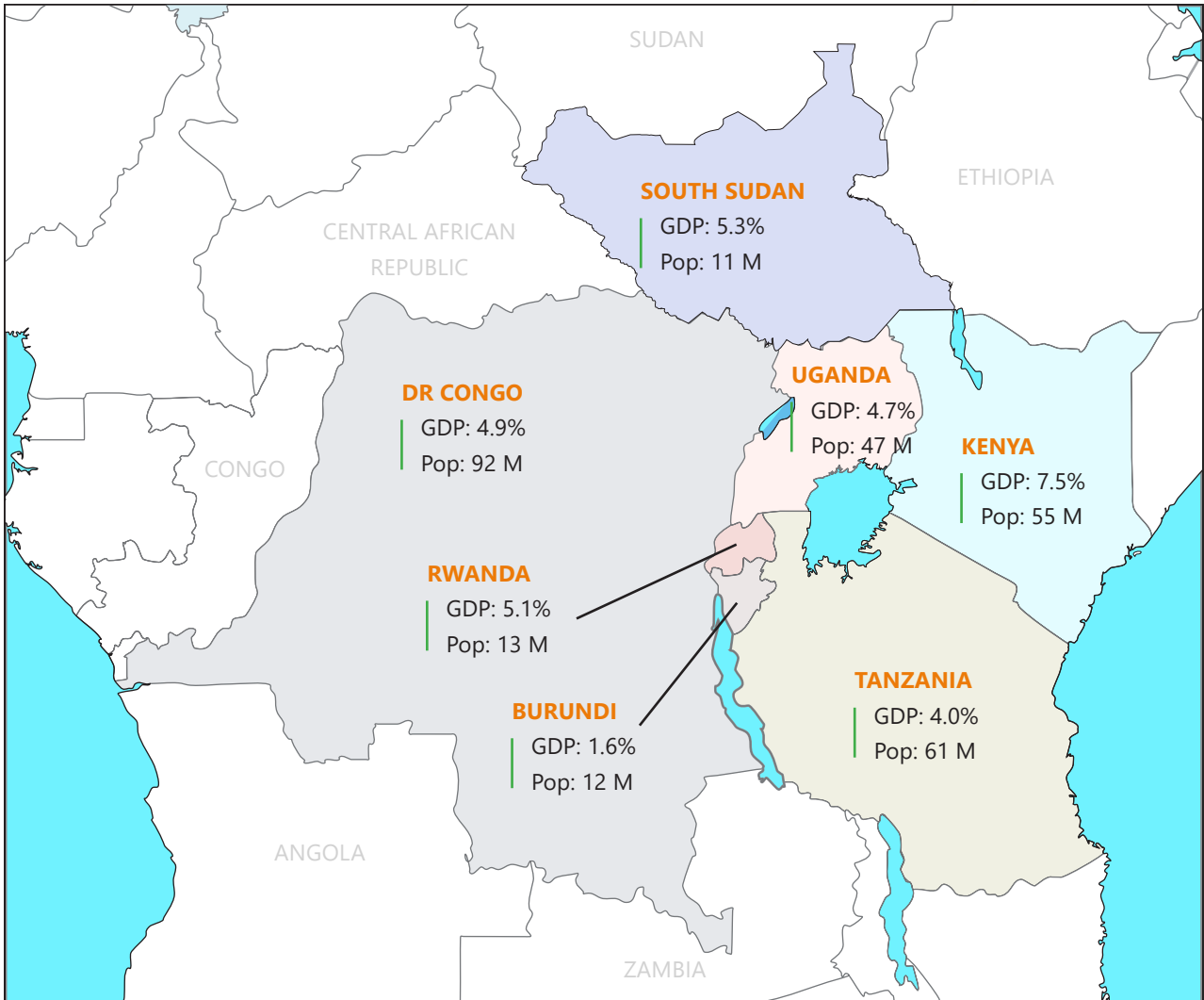
Les pays d'Afrique de l'Est, dont le Kenya, l'Ouganda, la Tanzanie, le Rwanda, le Burundi et le Soudan du Sud, se sont engagés à élaborer des politiques et des programmes visant à élargir et à approfondir la coopération entre les États partenaires dans les domaines politique, économique, social et culturel, de la recherche et de la technologie, de la défense, de la sécurité, des affaires juridiques et judiciaires (article (5), (i) du Traité instituant la Communauté d'Afrique de l'Est).

1.2 L'adhésion de la RDC à la CAE

La CAE repose sur les piliers suivants : union douanière, marché commun, union monétaire et fédération politique. Ces piliers visent à éliminer les obstacles qui entravent le commerce entre les États partenaires. En février 2018, souhaitant accroître les échanges avec la CAE et les liens politiques avec ses voisins d'Afrique de l'Est, la RDC a déposé sa demande officielle d'adhésion au bloc de la CAE, dans l'espoir d'améliorer les échanges. Le traité de la CAE régit les opérations du bloc de la Communauté d'Afrique de l'Est et les modalités de l'adhésion à la communauté. Par exemple, la procédure d'admission d'un nouvel État dans le bloc est guidée par l'article 3 du traité de la CAE. Cet article définit les éléments à prendre en compte avant d'admettre un État étranger dans la communauté. En conséquence, la RDC a rejoint le bloc régional de l'EAC et a doublé la superficie et la population de la Communauté d'Afrique de l'Est, devenant ainsi le 7^e État partenaire. Les six autres États membres sont le Kenya, l'Ouganda, la République-Unie de Tanzanie, le Rwanda, le Burundi et le Soudan du Sud.

L'adhésion à la CAE permet à la République démocratique du Congo d'avoir un meilleur accès aux installations telles que les ports de l'océan Indien de Dar es-Salaam et de Mombasa. Elle permettra aux citoyens de la République démocratique du Congo de voyager librement dans d'autres pays, et le commerce deviendra beaucoup plus rapide, plus simple et moins cher, ce qui profitera aux entreprises et aux consommateurs de tous les pays. Les taxes à l'importation pour les marchandises acceptées comme étant fabriquées en RDC seront supprimées ou réduites considérablement lorsqu'elles entreront dans d'autres pays. La RDC dispose d'un important secteur hydroélectrique, de vastes ressources naturelles et de minéraux tels que le cuivre, le cobalt, les minerais, les combustibles minéraux et de pierres précieuses. En plus, la RDC est membre de la CEMAC et de la SADC, ce qui lui donne accès à l'océan Atlantique et augmente considérablement l'accès aux pays africains au sens large.

Figure 2 : Carte montrant les États membres de la CAE



Source : Observatoire de Transport

La superficie de la région, qui s'élève à plus de 4 millions de km², nécessite des interventions commerciales et logistiques sophistiquées pour faciliter les échanges. La population totale des membres du corridor Nord et Central, soit 293 millions d'habitants en 2021, constitue un énorme marché et agit comme un catalyseur pour le commerce intrarégional et la croissance économique durable. La population a connu un taux de croissance annuel de 3 %. Cette forte croissance démographique peut être due à un taux de fécondité élevé, à une augmentation de l'espérance de vie et à une réduction du taux de mortalité grâce à l'amélioration des infrastructures de santé. Ces pays sont par ailleurs membres d'un certain nombre de blocs commerciaux, dont la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), le Marché Commun pour l'Afrique de l'Est et Australe (COMESA), la Communauté d'Afrique de l'Est et la Communauté de développement de l'Afrique Australe, entre autres. Tous ces blocs ont élargi les possibilités de commerce et de marché dans la région.

1.3 Perspectives économiques et commerciales de la CAE

En 2021, les sept États membres de la CAE avaient un total de 279 milliards de dollars US et une population de 293 millions d'habitants, cf. le tableau 1. Ces résultats constituent une amélioration par rapport aux 269 milliards de dollars US comptabilisés en 2020. Cette amélioration est imputable à une forte reprise de la demande due à la mise en œuvre de divers programmes de relance économique par les pays, aux restrictions liées à la pandémie et à la hausse des prix des produits de base. Cependant, l'incertitude demeure sur ces perspectives en raison de l'évolution de la trajectoire des nouvelles variantes de la pandémie. À l'échelle mondiale, l'économie s'est contractée de 3,5 % en 2020.

Sur les sept puissances économiques de la CAE, c'est le Kenya qui détient la plus grande part, avec 37 % du PIB total de la CAE en 2021. Les autres États membres détenaient quant à eux les parts suivantes du PIB de la CAE : Tanzanie (24 %), RDC (19 %), Ouganda (15 %), Rwanda (4 %), Burundi (1 %) et Soudan du Sud (1 %). En effet, toutes ces économies possèdent un certain nombre de points communs, résultant de leur emplacement géographique, de leur climat et de leur histoire. Elles sont notamment fortement tributaires des ports maritimes du Kenya (Mombasa) et de la Tanzanie (Dar es-Salaam). Ces pays sont membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et appartiennent à d'autres blocs commerciaux régionaux. Les corridors ont le potentiel de relier le monde aux régions d'Afrique de l'Est, centrale et Australe. Les pays ont également une proximité géographique et leurs politiques sociales et économiques sont compatibles, entre autres.

Tableau 1 : Produit Intérieur Brut, et Population

Pays	2020 en milliards USD	2021 en milliards USD	Population 2021 ('000')	Croissance du PIB réel (%) 2021
Burundi	3.04	3.19	12,255	1.6
R D Congo	48.71	54.83	92,378	4.9
Kenya	102.43	109.49	54,986	7.5
Rwanda	10.33	10.4	13,277	5.1
Soudan du Sud	4.44	3.26	11,381	5.3
Tanzanie	64.40	69.24	61,498	4.0
Ouganda	38.14	43.24	47,124	4.7
Total	271.49	293.65	292,899	5.68¹

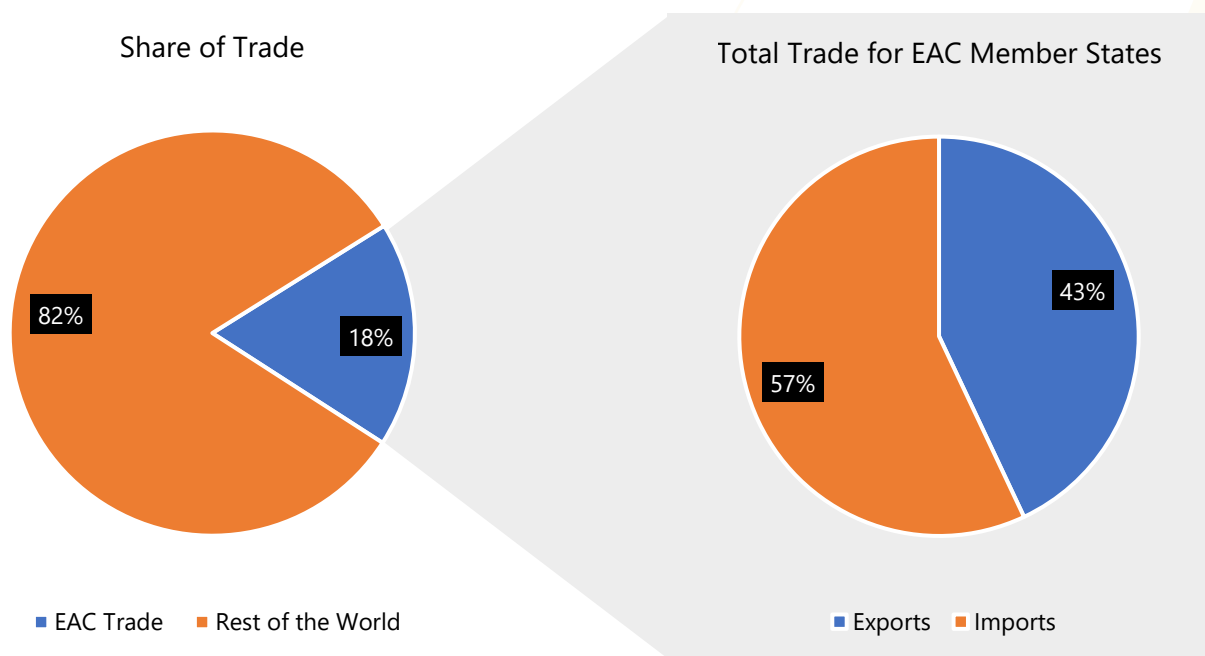
Source : Perspectives de l'économie mondiale de la CNUCED et du FMI 2020 et 2021

L'intégration commerciale régionale est la pierre angulaire des politiques commerciales des États partenaires de la CAE. Cela se traduit par le renforcement des institutions publiques et des organisations du secteur privé impliquées dans la promotion des exportations. Dans l'ensemble, les données commerciales révèlent que la trajectoire et le profil des échanges des sept États partenaires de la CAE sont cohérents au regard du niveau de développement des États membres. Ils exportent des produits primaires, principalement vers l'Asie et, dans une certaine mesure, vers les pays africains. Il ressort de l'analyse qu'en moyenne, ces pays ont enregistré des déficits commerciaux, ce qui signifie que la région est un importateur net et qu'elle est confrontée à une balance commerciale défavorable.

1 Moyenne pondérée des taux de croissance des différents États membres, la part relative du PIB de 2021 étant utilisée comme facteur de pondération

Dans la région, les économies dominées par l'agriculture dépendent des produits manufacturés. Ces produits sont actuellement disponibles grâce aux importations de produits manufacturés, de machines et de pétrole en provenance du reste du monde. L'analyse de la composition des exportations des États membres montre que tous les produits agricoles, halieutiques et animaux constituent une part importante des exportations dans tous les États membres des corridors. Cependant, il est à noter que la plupart de ces produits sont soit non transformés, soit semi-transformés, et sont vendus à des prix inférieurs sur le marché mondial.

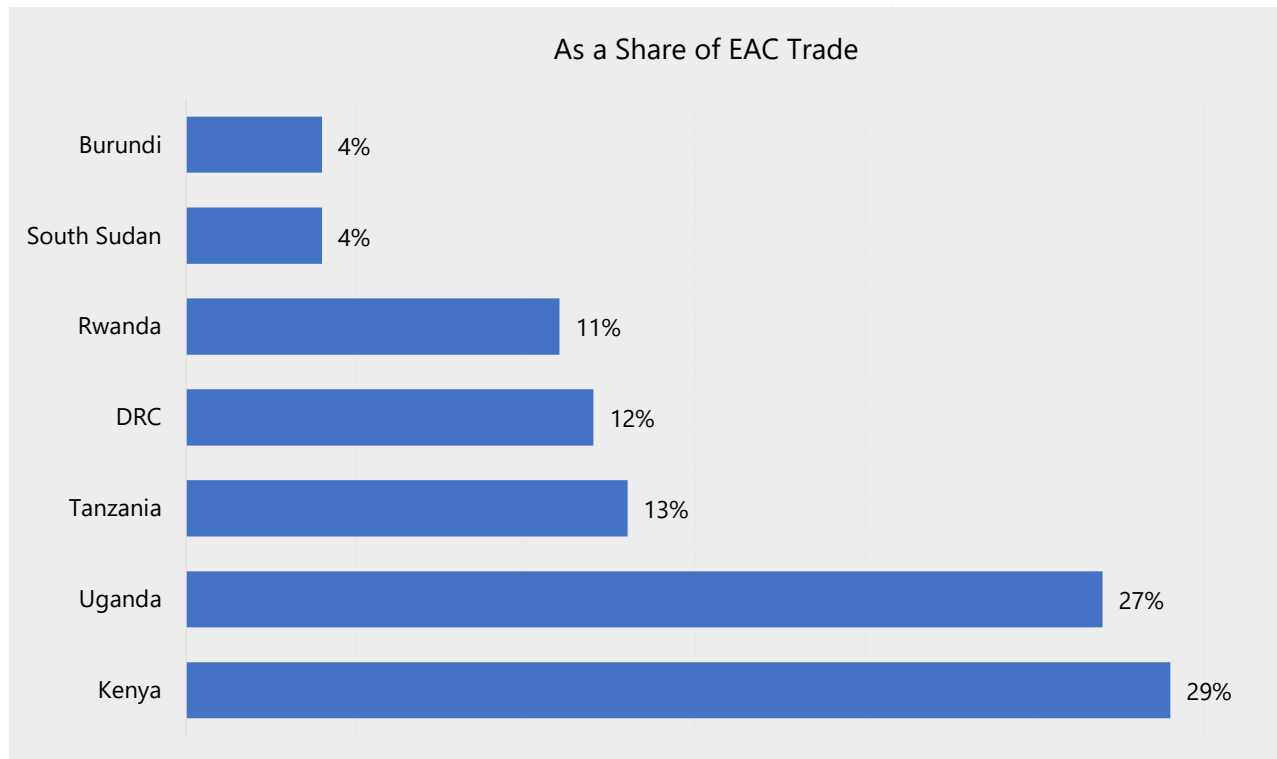
Figure 3 : Part du commerce des États membres de la CAE



Source : Observatoires de Transport

Le Kenya et l'Ouganda sont en tête des échanges commerciaux entre les membres de la CAE, avec respectivement 29 % et 27 %, suivis de la Tanzanie avec 13 % des échanges régionaux au sein de la CAE. Les principales destinations commerciales étaient le marché asiatique, le bloc de la CAE et le bloc commercial du COMESA au cours des années 2020 et 2021. De plus, les produits des pays de la CAE peuvent avoir accès à divers marchés des pays développés grâce au système de préférences généralisées (SPG), qui offre un traitement préférentiel en faveur de toute une série de produits des pays en développement.

Figure 4 : Répartition du commerce régional des États membres de la CAE (%)



1.4 Initiatives en Cours

Plusieurs initiatives ont été engagées pour faciliter l'intégration régionale, notamment dans le bloc commercial de la CAE. Il s'agit notamment de ;

- Un protocole d'accord sur le transport du gaz naturel entre le Kenya et la Tanzanie, ainsi que la construction d'un gazoduc entre Dar es-Salaam et Mombasa ;
- Les infrastructures de liaisons telles que l'achèvement d'un projet routier multinational du Corridor Littoral de l'Afrique de l'Est de Malindi à Bagamoyo en passant par Lungalunga-Horohoro.
- La construction et la modernisation de l'infrastructure des voies navigables intérieures sur les lacs Victoria, Tanganyika et Kivu, y compris des contrôles de navigation à l'échelle régionale, des instituts maritimes, la remise en état des navires et la modernisation des ports.
- Les travaux en cours sur le chemin de fer à écartement normal (SGR) entre Dar es-Salaam, le Burundi, la RDC et le Rwanda.
- Les phases préliminaires de la construction de l'oléoduc de pétrole brut d'Afrique de l'Est (EACOP), long de 1 443 km, entre Kabaale-Hoima, en Ouganda, et la péninsule de Chongoleani, près du port de Tanga, en Tanzanie.

- Le projet de route multinationale de 305 kilomètres reliant le Burundi et la Tanzanie via Rumonge-Gitaza à Manyovu-Kasulu-Nyakanazi.
- Le protocole d'union douanière, ratifié par les trois pays alors membres de la CAE (Kenya, Ouganda et Tanzanie) et entré en vigueur en 2005.
- Le protocole du marché commun, signé en 2009, est entré en vigueur en 2010.
- Les accords-cadres sur le commerce et l'investissement - En 2011, la CAE a signé des accords-cadres avec les États-Unis et la Chine dans le but de stimuler et de promouvoir le commerce des produits de base, les visites d'échange entre hommes d'affaires et la coopération en matière d'investissement, entre autres.
- En vertu de l'article 13 du protocole d'union douanière, les États partenaires de la CAE ont convenu de supprimer tous les obstacles non tarifaires existants au commerce et de ne pas en imposer de nouveaux.
- Des politiques visant à soutenir les investisseurs privés et étrangers, notamment : Le Territoire douanier unique ; facilitation des opérations de postes frontaliers à arrêt unique et le dédouanement plus rapide des marchandises ; et le lancement d'une zone de réseau unique (ONA) en mettant l'accent sur l'amélioration des infrastructures et des liens de communication tels que les routes, le réseau ferroviaire et les services aéroportuaires de qualité dans chaque État partenaire.

1.5 Conclusions

Malgré les perturbations liées au COVID-19, la région a continué à élargir sa mission en mettant en œuvre ses initiatives régionales. La dernière initiative importante a été l'adhésion de la RDC à la communauté, ce qui a permis d'étendre le commerce régional et la connectivité de la CAE. Il existe plusieurs projets régionaux en cours visant à améliorer le commerce et la connectivité.

Parmi les défis observés figurent les priorités concurrentes d'autres blocs commerciaux régionaux dont certains membres de la CAE sont membres à plusieurs reprises. De plus, les ressources humaines et financières pour la mise en œuvre des initiatives régionales sont insuffisantes, entre autres. L'harmonisation des adhésions aux zones commerciales qui se chevauchent sur le continent afin de stimuler le commerce intra-africain est essentielle à la prospérité économique de la région. L'entrée en vigueur de la ZLECAf souligne la nécessité de réévaluer et d'harmoniser les blocs commerciaux africains.



WELCOME TO TANZANIA

NAMANGA ONE STOP BORDER POST



2. Interconnectivité Entre le Corridor Central et Nord

2.1 Contexte

Les accords sur les corridors de commerce et de transport visent à améliorer le flux de marchandises pour les pays enclavés, réduisant ainsi les coûts de transport et améliorant le commerce dans les économies enclavées. Les corridors exploitent des réseaux multimodaux, composés de voies maritimes, routières, de pipelines, de voies ferrées et aériennes pour le transport de marchandises. Les corridors de transport englobent des infrastructures physiques (routes, voies ferrées, postes-frontières, ports maritimes et installations intermodales, entre autres) et des infrastructures douces telles que des cadres institutionnels fondés sur des accords entre gouvernements. En Afrique de l'Est, il existe deux corridors de transport clés, à savoir le Corridor Nord et le Corridor Central.

Ce rapport présente une analyse détaillée de certains indicateurs de performance couvrant les installations maritimes, portuaires et de passage des frontières, ainsi que les principaux obstacles non physiques aux opérations de transport de marchandises entre les deux corridors. Le rapport est conforme au forum économique conjoint de la Communauté d'Afrique de l'Est et des corridors (2018) qui a ratifié l'harmonisation des performances et du suivi des corridors.

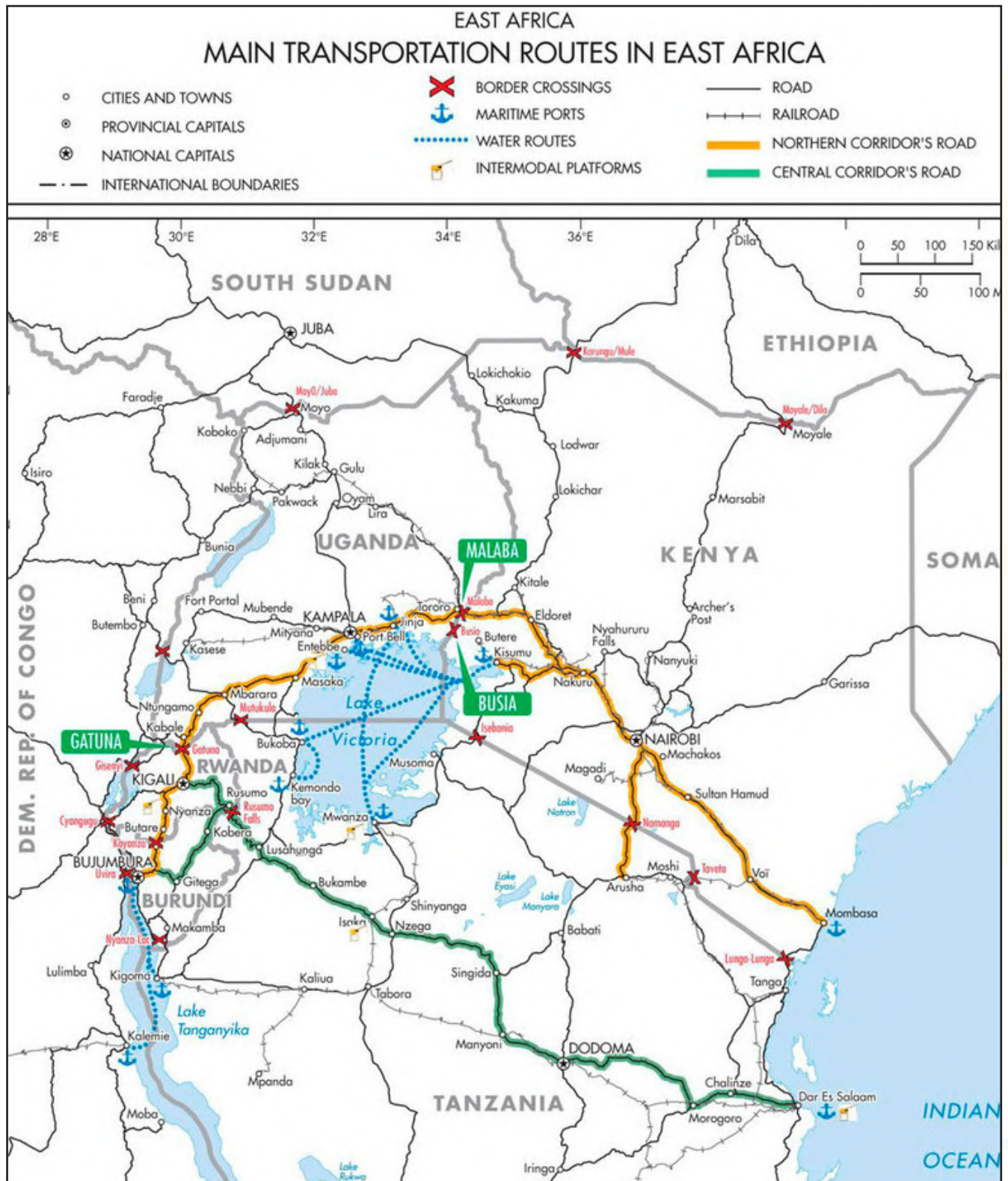
Sur la base des observations, le rapport identifie les problèmes et les défis auxquels sont confrontés le développement et l'exploitation des deux corridors, et propose des stratégies et des recommandations pour minimiser les barrières non tarifaires afin d'améliorer l'efficacité des corridors de transport multimodal. Il s'agit du deuxième rapport annuel conjoint constituant une série de rapports conjoints sur les corridors pour la période 2020 et 2021.

2.2 Interconnectivité entre les Corridor Central et Nord

Les Corridors Nord et Central regroupent des réseaux de transport multimodaux composés de routes, de chemins de fer, de pipelines et de voies navigables reliant les pays enclavés aux ports maritimes de Mombasa et Dar es-Salaam, respectivement, comme le montre la figure 5. Ces deux ports desservent des pays similaires dans la région de l'Afrique de l'Est : Burundi, République démocratique du Congo (RDC), Kenya, Rwanda, Sud-Soudan, Tanzanie et Ouganda. Les deux corridors existent depuis la signature de l'accord sur le corridor nord en 1985 et de l'accord sur le corridor central en 2006, qui visent à faciliter le commerce interétatique et de transit entre les États membres. Les accords sont solidement établis sur les piliers économiques, sociaux et environnementaux du transport durable, associés aux protocoles de coopération régionale. Ces accords définissent des protocoles et des politiques visant à faciliter le commerce, à réduire les délais de transit et de passage aux frontières et à intégrer les réseaux routiers, fluviaux et ferroviaires régionaux.

Les deux corridors de transport font, en outre, l'objet d'investissements transfrontaliers plus marqués en termes de routes, les PFAU, les voies navigables intérieures, les chemins de fer et les pipelines, lesquels sont présentés ci-dessous.

Figure 5 : Principale Connectivité de Transport Intermodal entre le Corridor Nord et le Corridor Central



Source : Banque Mondiale
https://www.researchgate.net/figure/Transport-routes-in-East-Africa-Northern-Corridor-in-yellow-Source-World-Bank_fig1_341667205

2.2.1 Routes

Les Corridors Central et Nord sont reliés par plusieurs artères routières qui traversent les Pays membres. Le Kenya et la Tanzanie sont reliés par la route Arusha-Namanga, et la route Horohoro-Voi-Taveta qui relie Mombasa au port de Tanga (Tanzanie). Les camionneurs utilisent cet itinéraire pour se rendre de Mombasa au Burundi. Ces axes bénéficieront aux pays qui les empruntent en améliorant les conditions de l'infrastructure routière, par ricochet, le trafic augmentera dans les deux sens et les échanges commerciaux seront plus faciles. Actuellement, ces routes sont en bon état et relient les deux corridors à la route transafricaine. Par exemple, la route Arusha-Namanga-Athi River fait partie de la route africaine allant du Caire (Égypte) à Cape Town (Afrique du Sud). Cette route affiche déjà les résultats escomptés en termes d'augmentation du trafic, de réduction de la durée des trajets, de diminution des coûts d'exploitation des véhicules et d'accroissement du commerce transfrontalier.

Depuis la promulgation de la loi de 2016 sur les postes frontaliers à arrêt unique au sein de la Communauté d'Afrique de l'Est, les pays d'Afrique de l'Est ont depuis aménagé et mis en service 13 postes frontaliers à arrêt unique. Il s'agit d'une étape clé de l'intégration régionale et du commerce dans la Communauté d'Afrique de l'Est. Parmi ceux-ci, neuf (9) PFAU desservent les États membres du Corridor Nord. Ce rapport fait un point spécial sur les progrès de la mise en œuvre des PFAU. L'évaluation préliminaire montre que les PFAU ont permis de réduire considérablement le temps nécessaire pour traverser les frontières. Il en résulte un effet domino positif potentiel sur les coûts de la logistique, de la sécurité des frontières et du prélèvement fiscal. Par ailleurs, l'amélioration de l'expérience des commerçants et des voyageurs aux frontières devrait faire en sorte qu'une grande partie du commerce transfrontalier informel soit intégrée aux systèmes formels, encourager la participation des femmes au commerce et favoriser le tourisme. Une évaluation détaillée des résultats est recommandée afin d'évaluer l'impact des PFAU sur le commerce dans la région.

Les frontières communes des pays membres des Corridors Central et Nord sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 2 : Liste des postes-frontaliers dans la région CAE

Noms des frontières	Pays	État
Mutukula/Mutukula	Tanzanie/Ouganda	PFAU Opérationnel
Rusumo/Rusumo	Tanzanie/Rwanda	PFAU Opérationnel
Kabanga/Kobero	Tanzanie et Burundi	PFAU Opérationnel
Namanga/Namanga	Kenya/Tanzanie	PFAU Opérationnel
Taveta/Holili	Kenya/Tanzanie	PFAU Opérationnel
Isebania/Sirari	Kenya/Tanzanie	PFAU Opérationnel
Lungalunga/ Horohoro	Kenya/Tanzanie	PFAU Non opérationnel
Busia/Busia	Kenya/Ouganda	PFAU Opérationnel
Malaba/Malaba	Kenya/Ouganda	PFAU Opérationnel
Elegu/Nimule	Ouganda/Soudan du Sud	PFAU Opérationnel
Mirama Hills/Kagitumba	Ouganda/Rwanda	PFAU Opérationnel
Katuna/Gatuna	Ouganda/Rwanda	PFAU Opérationnel
Nemba/Gasenyi	Rwanda/Burundi	PFAU Opérationnel
Akanyaru Haut/Kanyaru Haut	Rwanda/Burundi	
Ruhwa/Ruhwa	Rwanda/Burundi	PFAU Non opérationnel
Mpondwe/Kasindi	Ouganda/RDC	
Goli/Mahagi	Ouganda/RDC	

Noms des frontières	Pays	État
Rubavu/Goma	Rwanda/RDC	
Rusizi I/Ruzizi I	Rwanda/RDC	
Rusizi II/Ruzizi II	Rwanda/RDC	
Gatumba/Kavimvira	Burundi/RDC	
Nadapal/Lokichogio	Kenya/Soudan du Sud	

Source : Observatoire de Transport



Route Mwatate Taveta reliant le Kenya à Arusha Tanzanie

2.2.2 Voies Navigables Intérieures

En ce qui concerne les voies navigables, le lac Victoria, le lac Kivu et le lac Tanganyika servent de liens vitaux entre les États membres des deux corridors considérés. Le lac Victoria assure la convergence des Corridors Central et Nord et pourrait jouer un rôle majeur dans le renforcement du commerce régional. Le lac Victoria est le plus grand lac d'eau douce d'Afrique et assure la liaison entre le Kenya, la Tanzanie et l'Ouganda. De même, le lac Tanganyika offre la possibilité de connecter quatre pays - le Burundi, la République Démocratique du Congo, la Tanzanie et la Zambie - et pourrait rendre les voies navigables intérieures concurrentielles par rapport aux voies routières, compte tenu des distances de transport. Le lac Tanganyika est le plus long lac du monde (676 km) et l'un des plus profonds (1,5 km de profondeur) ; il est plus directement lié aux Corridors Central et Nord. Il est le deuxième plus grand lac d'Afrique, après le lac Victoria. Le lac Kivu est situé entre la RDC à l'Ouest et le Rwanda à l'Est. Le lac Kivu se jette dans la rivière Ruzizi, laquelle coule vers le sud pour se jeter dans le lac Tanganyika.

Les principaux ports lacustres du lac Victoria sont : Kisumu (Kenya), Port Bell et Jinja (Ouganda) ; Mwanza, Musoma et Bukoba (Tanzanie) ; pour le lac Tanganyika, les principaux ports sont Bujumbura (Burundi) ; Kalemie (RDC) ; Kigoma et Ujiji (Tanzanie) et Mpulungu (Zambie).



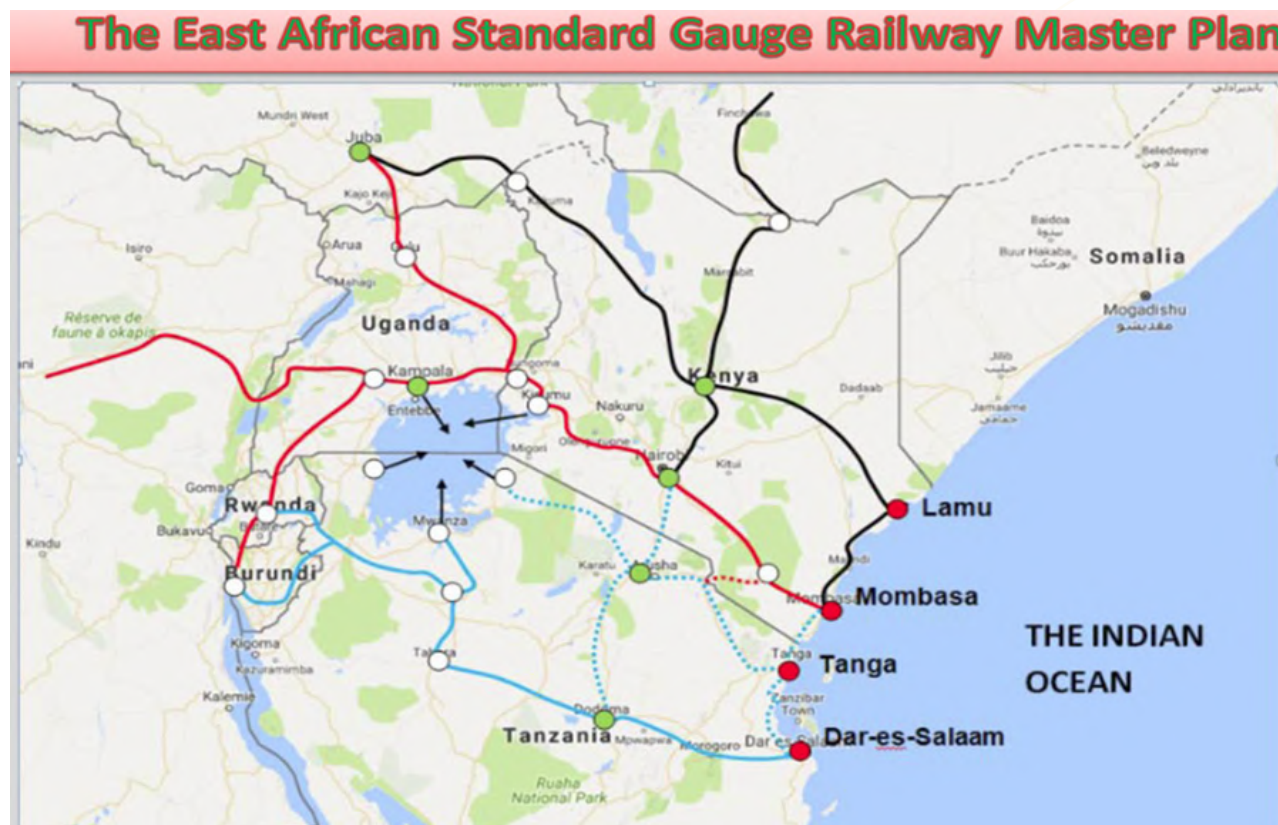
Port de Goma sur le lac Kivu

2.2.3 Chemins de fer

Sur le plan de la coopération régionale, les initiatives d'Afrique de l'Est se sont principalement concentrées sur les efforts conjoints de modernisation des réseaux ferroviaires et sur la création d'un réseau ferroviaire africain, l'objectif premier étant que les États membres puissent avoir une politique ferroviaire commune. Le plan directeur des chemins de fer d'Afrique de l'Est (figure 6) est entré en vigueur pour guider le déploiement futur des services ferroviaires de la région. Le plan directeur est une proposition visant à rénover les chemins de fer existants desservant la Tanzanie, le Kenya et l'Ouganda et à les étendre, dans un premier temps, au Rwanda et au Burundi, puis au Soudan du Sud, à l'Éthiopie et au-delà. L'accord de transit et de transport du Corridor Nord constitue une base solide pour structurer la coopération juridique dans le secteur ferroviaire entre les États membres du Corridor Nord. Le plan directeur des infrastructures du Corridor Nord (2011) offre également un cadre pour la mise en place de chemins de fer dans les États partenaires. Ces cadres régionaux, entre autres, devraient stimuler les initiatives multilatérales de développement ferroviaire dans la région.

Le Kenya a franchi la première étape du grand projet de construction d'un chemin de fer en Afrique de l'Est en construisant une ligne ferroviaire à écartement standard (SGR) allant du port de Mombasa au Dépôt Intérieur de Conteneurs (ICD) de Naivasha en passant par le Dépôt Intérieur de Conteneur de Nairobi. La ligne SGR de 485 kilomètres reliant Mombasa au dépôt intérieur de conteneur (ICD) de Nairobi est terminée et en service depuis 2018. En outre, l'extension de la

Figure 6: Carte du plan directeur du chemin de fer à voie normale d'Afrique de l'Est



Source : Site web de la CAE

ligne SGR de Nairobi à Naivasha de 120 kilomètres est terminée et fonctionne à plein régime. La ligne SGR de Mombasa à Nairobi est conçue avec une capacité de transport de 22 millions de tonnes par an de marchandises. Le projet de chemin de fer à écartement normal (SGR) est prévu pour correspondre en grande partie à la ligne principale du système à écartement métrique, avec des extensions possibles vers Juba, au Soudan du Sud, et Kigali, Ouganda. Le protocole conclu entre les États membres du Corridor Nord prévoit la réalisation du SGR selon les mêmes normes de conception de Mombasa à Nairobi, Kampala, Kigali et Juba. Le Kenya Railways a en outre construit, modernisé et remis en état le réseau ferroviaire à voie métrique (MGR) jusqu'à Kisumu et a rénové et rouvert la gare Centrale de Nairobi.

La Tanzanie construit une ligne SGR de 1 219 km de Dar es-Salaam à Mwanza. Le train aura une capacité de 35 tonnes par essieu ; il sera électrifié avec une vitesse maximale de 160 km/h pour les trains de passagers et de 120 km/h pour les trains de marchandises. L'état d'avancement des travaux pour le lot 1, Dar es-Salaam - Morogoro (205 km de ligne principale et 95 km d'embranchements) était de 95 % en décembre 2021, tandis que le lot 2, Morogoro - Makutupora (336 km de ligne principale et 86 km d'embranchements) était de 82 % en décembre 2021. Les autres lots restants sont Makutupora -Tabora (294 km de ligne principale et 74 km d'embranchements), Tabora - Isaka (130 km de ligne principale et 35 km d'embranchements) et Isaka -Mwanza (249 km de ligne principale et 92 km d'embranchements).

Le tableau 3 récapitule le réseau ferroviaire des États membres des Corridors central et Nord.

Tableau 3 : Réseau Ferroviaire dans le Corridor Central et Nord

Pays	Distance (km)	Remarques
Burundi	S/O	Aucun réseau ferroviaire à ce jour
RDC	5 033	Le réseau ferroviaire n'est plus opérationnel depuis très longtemps. L'infrastructure est également obsolète.
Kenya	1 787	La ligne SGR de Mombasa - Nairobi- Naivasha et la ligne est intégralement en service depuis 2018. Plusieurs lignes secondaires supplémentaires, longues de 618 km au total, relient Magadi et Taveta (frontière tanzanienne).
Rwanda	S/O	Aucun réseau ferroviaire à ce jour. Toutefois, le projet d'extension d'un embranchement entre Isaka et Kigali est bien avancé.
Soudan du Sud	165	Le réseau ferroviaire n'est plus opérationnel depuis très longtemps. L'infrastructure est également obsolète.
Tanzanie	1 837	Ligne à voie métrique construite en 1907 et toujours opérationnelle de Dar es-Salaam à Kigoma (1 251 km), Mwanza (1 216 km) et Mpanda (1 173 km), reliant le Burundi, la RDC, l'Ouganda et la Zambie.
Ouganda	1 250	Voie ferrée à écartement métrique desservant les États membres du CN. Uganda Railways (URC) opère en partenariat avec Kenya Railways (KRC) et d'autres parties prenantes. Les services ferroviaires de fret au Kenya sont assurés par le Standard Gauge Railway (SGR) et le Metre Gauge Railway (MGR). L'Ouganda exploite exclusivement des services ferroviaires sur le MGR.

Source : Observatoire de Transport



2.2.4 Pipeline

Au Kenya, le réseau de pipelines en place est constitué de 1 342 kilomètres de pipelines d'une capacité annuelle de 6,9 milliards de litres de produits pétroliers approvisionnant le Burundi, la RDC, le Rwanda, le Soudan du Sud et l'Ouganda. Le réseau compte huit dépôts : Moi international Airport, Nairobi Terminal Station, Jomo Kenyatta International Airport, Kipevu Oil Storage Terminal, Nakuru Terminal Station, Eldoret Terminal Station, et Kisumu Terminal Station. Sine dent - Kisumu est le dernier ajout à ce réseau. Le réseau de pipelines dessert les États membres suivants : Burundi, République Centrafricaine, l'Est de la RDC, Rwanda, Soudan du Sud, Tanzanie et Ouganda.

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

Le pipeline Ouganda-Tanzanie, d'une longueur de 1 443 kilomètres, est en phase initiale de construction et est destiné à transporter le pétrole brut de Kabaale-Hoima, situé dans les zones pétrolières de l'Ouganda jusqu'à Chongoleani, au Port de Tanga, en Tanzanie, sur l'océan Indien.



2.3 Le commerce dans son ensemble

Tel que présenté dans le tableau 3, le volume des échanges commerciaux au sein de la CAE a augmenté au fil des ans, tant pour les importations que pour les exportations, avec un taux de croissance annuel de 20%. Toutefois, l'année 2020 a été marquée par la pandémie mondiale qui a perturbé les flux de biens et de services. Le commerce international dans une économie mondiale interconnectée a été affecté par la chute des prix des produits de base, la réduction de la production industrielle et la perturbation des opérations dans les chaînes de valeur mondiales. Les échanges globaux annuels de marchandises ont ralenti entre 2018 et 2019 (tableau 4), et ont fortement chuté de 4 % en 2020. Cependant, en 2021, la valeur des importations et des exportations mondiales de marchandises affiche une performance positive de 23 %, résultat de la mise en œuvre de diverses stratégies de relance économique pendant la pandémie de COVID-19.

Tableau 4 : Montant total des échanges commerciaux (en millions de dollars US)

ÉCONOMIE	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Burundi	740,39	927,14	973,72	1 067,40	1 071,54	1 177,54
RDC	12 684,63	18 098,82	27 934,68	22 207,10	20 785,25	29 500,00
Kenya	19 802,12	22 433,97	23 429,58	23 493,30	21 468,00	26 298,00
Rwanda	2 985,26	3 248,90	3 586,21	3 899,94	3 949,19	4 144,86
Soudan du Sud	1 776,50	1 949,13	2 233,55	2 172,52	2 015,08	2 541,51
Tanzanie	13 800,16	12 411,33	13 161,75	14 456,66	13 949,29	16 322,44
Ouganda	7 311,77	8 497,37	9 816,80	11 259,81	12 399,47	12 945,24
Total	59 100,83	67 566,65	81 136,29	78 556,72	75 637,82	92 929,59

Source : Statistiques de la CNUCED : <https://unctadstat.unctad.org>



3. Volume et Capacité

3.1 Introduction

Cette partie est consacrée aux performances annuelles des ports de Dar es-Salaam et de Mombasa, en matière de flux de marchandises, tant pour les importations que pour les exportations, pour les années 2020 et 2021. Elle examine également le flux de transit en fonction des pays de destination. Une analyse comparant les performances des deux Corridors est également mise en évidence. Les principaux ports maritimes des deux Corridors sont le port de Mombasa et le port de Dar es-Salaam. Ces deux ports desservent des pays enclavés de manière similaire, à savoir le Burundi, la RDC, le Rwanda, le Soudan du Sud et l'Ouganda.

Il convient de souligner que la capacité des deux ports est distincte, le port de Mombasa ayant une capacité de manutention supérieure à celle du port de Dar es-Salaam. De manière générale, la capacité du port de Dar es-Salaam, avec l'expansion en cours, devrait permettre de traiter 28 millions de tonnes d'ici 2025. Pour le port de Mombasa, la charte vise à atteindre un volume annuel de 41,37 millions de tonnes d'ici décembre 2022. Les deux ports procèdent actuellement à la mise en œuvre d'un certain nombre de projets de modernisation, comme indiqué dans leurs plans directeurs portuaires nationaux respectifs, qui permettront d'améliorer l'efficacité.

Tableau 5: Principales caractéristiques des ports

Nom du port maritime	Capacité (EVP)	Pays partenaire desservi	Transbordement	Objectif
Port de Mombasa	2,65 millions d'EVP	Burundi, RDC, Rwanda, Soudan du Sud et Ouganda	Tanzanie, Comores, Singapour, Djibouti, Somalie et Maurice	41,37 millions de tonnes d'ici décembre 2022 ; et 47,60 millions de tonnes d'ici décembre 2024
Port de Dar es-Salaam	4,1 millions (TPL) de cargaisons sèches et 6,0 millions (TPL) de cargaisons liquides en vrac	Burundi, RDC, Malawi, Rwanda, Soudan du Sud, Ouganda, Zambie et Zimbabwe	Kenya, Mozambique, Comores	28 millions de tonnes d'ici 2025

3.2 Volume total de Cargaisons

Le volume total de cargaisons fait référence au volume total de cargaisons déchargées et chargées au port. Il comprend les marchandises diverses, le vrac liquide, le vrac sec, les marchandises conteneurisées, les marchandises en transit et le transbordement.

Le tableau 6 ci-dessous présente les tendances du volume total de cargaison pour les Corridors du central et Nord. Le volume total des cargaisons pour les deux corridors a augmenté de 3 %, passant de 50 millions de tonnes en 2020 à 51,6 millions de tonnes en 2021. Les statistiques du tableau 6 illustrent qu'en moyenne, le port de Mombasa traite plus de la moitié (68%) du volume total des cargaisons, tandis que le port de Dar es-Salaam traite les 32% restants du volume total des cargaisons des Corridors.

Tableau 6 : Volume total des cargaisons en ('000') tonnes métriques

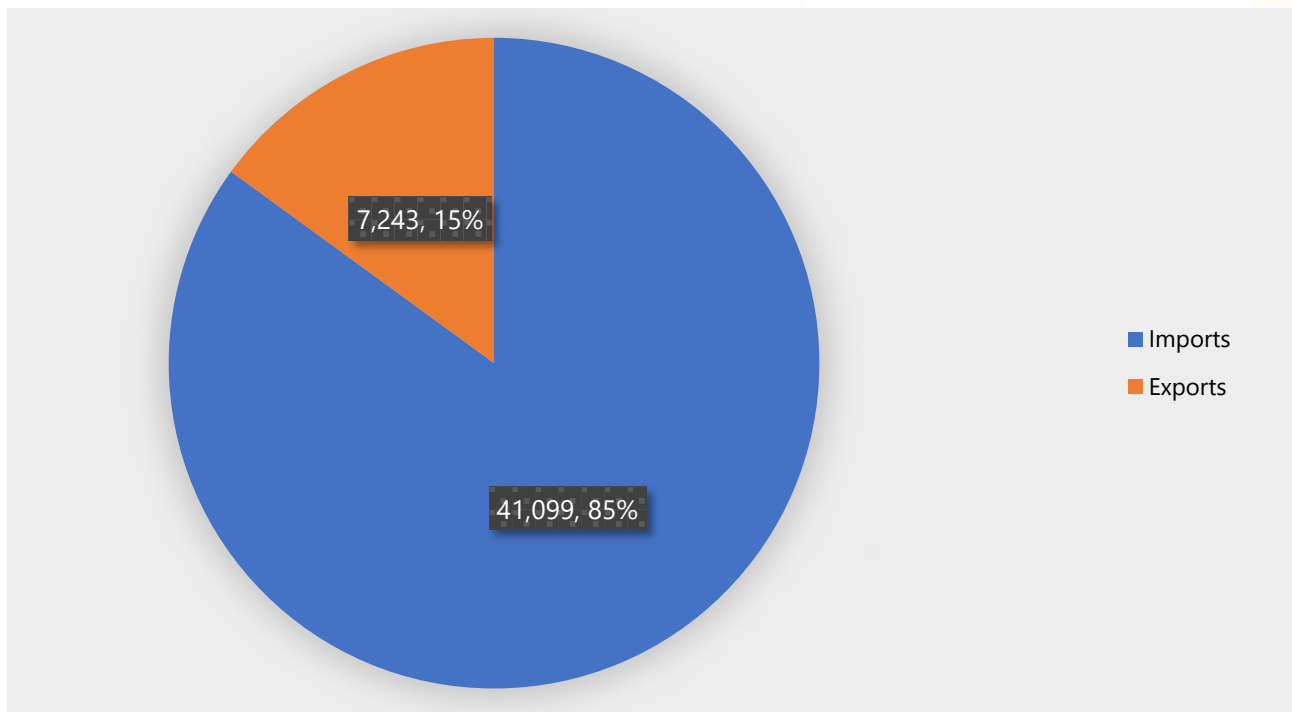
Port	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Mombasa	27,364	30,345	30,923	34,440	34,130	34,551
Dar es-Salaam	13,786	14,044	15,694	16,023	15,858	17,025
Total	41,150	44,389	46,617	50,463	49,988	51,576
Variation annuelle en %		8%	5%	8%	-1%	3%
Part du port de Mombasa	66%	68%	66%	68%	68%	67%
Part du port de Dar es-Salaam	34%	32%	34%	32%	32%	33%

Source : Données KPA et TPA 2016-2021



La figure 6 révèle que les pays qui se servent des ports de Dar es-Salaam et de Mombasa sont des importateurs nets, les importations représentant 85 % du volume total des cargaisons portuaires, ce qui constitue un déficit commercial. Il est évident que la région continue à importer beaucoup plus de marchandises qu'elle n'en exporte ; cette situation se traduit par une balance commerciale déficitaire avec le reste du monde. Cependant, le commerce, y compris les importations et les exportations entre les membres des Corridors, est considérable et sera inclus dans les rapports de performance ultérieurs.

Figure 7 : Comparaison des Importations et exportations combinées du Corridor en 2021 (Milliers de tonnes)



Source : Données KPA et TPA, 2021

Selon le tableau 7, le total combiné des importations et des exportations par les ports de Mombasa et de Dar es-Salaam s'élève à 41,1 millions de tonnes métriques en 2021, soit une légère augmentation par rapport aux 40,7 millions de tonnes métriques de 2020. Les importations par le port de Mombasa sont deux fois plus importantes que celles du port de Dar es-Salaam. Les principaux articles du commerce de marchandises sont l'agriculture et l'alimentation, les minéraux et les produits chimiques, les articles en matériaux de base, ainsi que les textiles et les vêtements. Les principaux partenaires d'importation sont l'Asie et l'Union européenne. Sur le plan des exportations, le secteur agricole, les matières premières, les minerais et les métaux constituent les principaux secteurs d'exportation. Les exportations ont eu un impact négatif sur les revenus en raison de la faiblesse de la demande sur ces marchés. Il est donc nécessaire de stimuler la valorisation des exportations en mettant en place un cadre législatif et réglementaire favorable qui stimulera la production de biens compétitifs destinés à l'exportation dans la région. Comme pour les importations, les exportations totales via le port de Mombasa sont deux fois plus importantes que celles via le port de Dar es-Salaam.

Tableau 7: Total combiné des importations et des exportations en tonnes métriques

	Importations en milliers de tonnes			Exportations en milliers de tonnes		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Dar Es Salaam	12,988	12,848	13,767	2,373	2,483	2,631
Mombasa	27,558	27,803	27,332	4,277	4,187	4,612
Total	40,546	40,651	41,099	6,650	6,670	7,243

Source : Données KPA et TPA 2019-2021

3.3 Trafic de Transit

Le volume de transit est la quantité de marchandises déchargées et destinées aux pays autres que le port de chargement ou de déchargement. La méthodologie appliquée pour déterminer le volume de transit consiste à additionner le poids de toutes les cargaisons en tonnes métriques traitées au port de Mombasa par pays de destination. Cette méthodologie s’applique au port de Dar Es-Salaam.

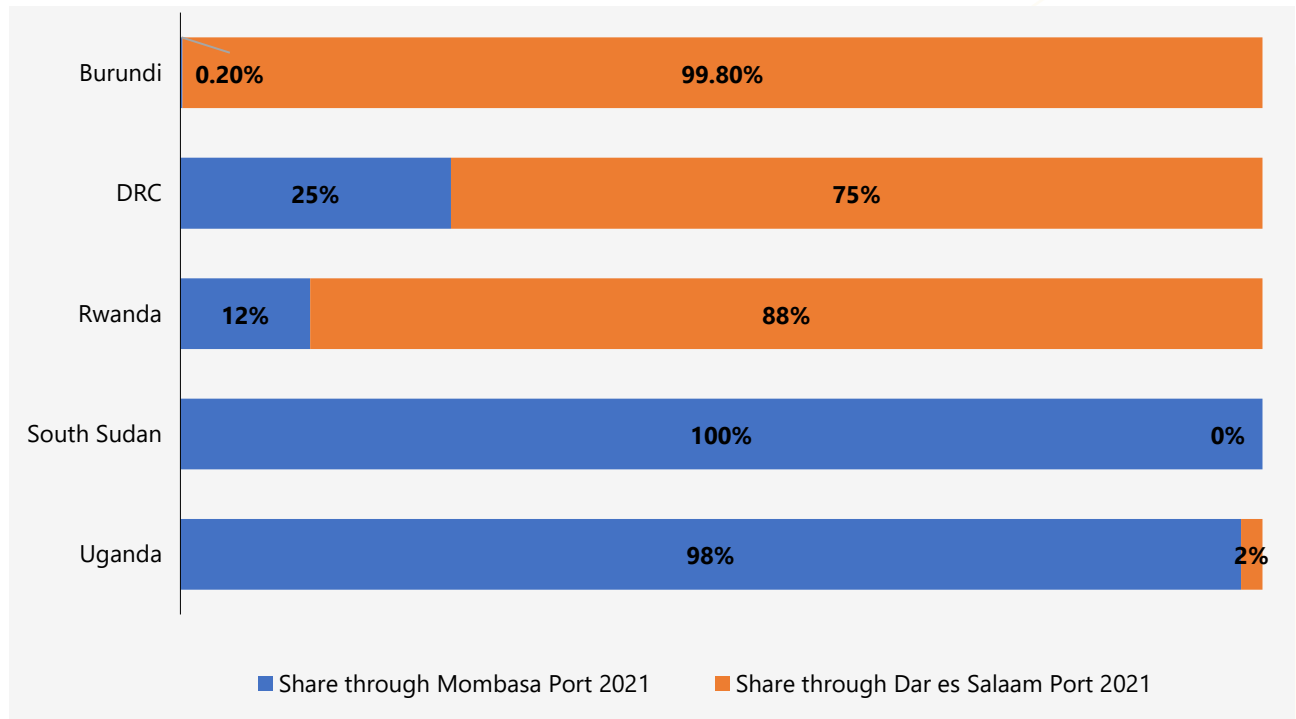
La marchandise en transit combinée était de 15,9 millions de tonnes métriques, ce qui représente 31% du volume total traité au cours de l’année. Pour le Corridor Nord, le trafic de marchandise en transit était de 9,5 millions de tonnes métriques en 2021, représentant 28% du volume total de cargaison pour l’année 2021, tandis que pour le Corridor Central, la marchandise en transit était de 6,4 millions de tonnes métriques, représentant 37% du volume total de cargaison pour l’année 2021. En 2021, le trafic de marchandises en transit a augmenté dans les deux Corridors, de 3% par rapport à 2020.

La répartition du trafic de marchandises en transit par destination présente différents schémas attribués à l’économie de la distance, au nombre de frontières et à la disponibilité des marchandises en retour. Ainsi, la majorité du trafic de transit de l’Ouganda (98%) et du Soudan du Sud (100%) a utilisé le Corridor Nord en 2021, tandis que la majorité du trafic de transit du Burundi (100%), du Rwanda (88%) et de la RDC (75%) a utilisé le Corridor Central. La répartition de l’utilisation des deux Corridors par les États membres est présentée dans la **Figure 8** ci-dessous, tandis que les données détaillées sur le trafic de marchandises de chaque pays à travers les Corridors sont présentées en Annexe au tableau 2 :



Camions transportant des marchandises le long du corridor central

Figure 8 : Répartition du volume de transit entre le port de Mombasa et Dar es-Salaam en TM, par État membre



Source : Données KPA et TPA, 2021



4. Efficacité et Productivité

4.1 Introduction

Les indicateurs clés portent sur le temps d'attente des navires au mouillage extérieur, le temps de rotation des navires et le temps de séjour des marchandises. Ces éléments sont également comparés aux normes de l'industrie ou aux points de référence basés sur les indicateurs établis par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) pour évaluer la performance des ports.

Les indicateurs d'efficacité et de productivité donnent une ligne directrice de base sur la performance opérationnelle du corridor. L'objectif visé par cette évaluation de la productivité est de comparer les performances actuelles de la chaîne logistique de transport aux mesures de productivité souhaitables, telles que définies par les meilleures pratiques, en veillant à ce que les résultats soient à la hauteur des valeurs attendues. Pour être efficace, il faut réduire le nombre d'intrants gaspillés. Il est donc impératif d'investir dans le renforcement des capacités commerciales, notamment en améliorant les infrastructures portuaires et routières, en améliorant l'efficacité de l'administration douanière et en favorisant l'adoption de services numériques. La question des profits réalisés dans le secteur des transports est également abordée, étant donné qu'il s'agit d'un moteur essentiel de la compétitivité et de la croissance de toute économie. En outre, les indicateurs d'efficacité et de productivité aident les deux Secrétariats à évaluer la performance du corridor dans son ensemble.

Cette partie met en évidence la performance des principaux indicateurs d'efficacité et de productivité, identifie les facteurs qui sont à l'origine des améliorations de l'efficacité, et donne un aperçu des approches politiques qui pourraient favoriser de meilleures performances à l'avenir.

4.2 Temps de Rotation des Navires

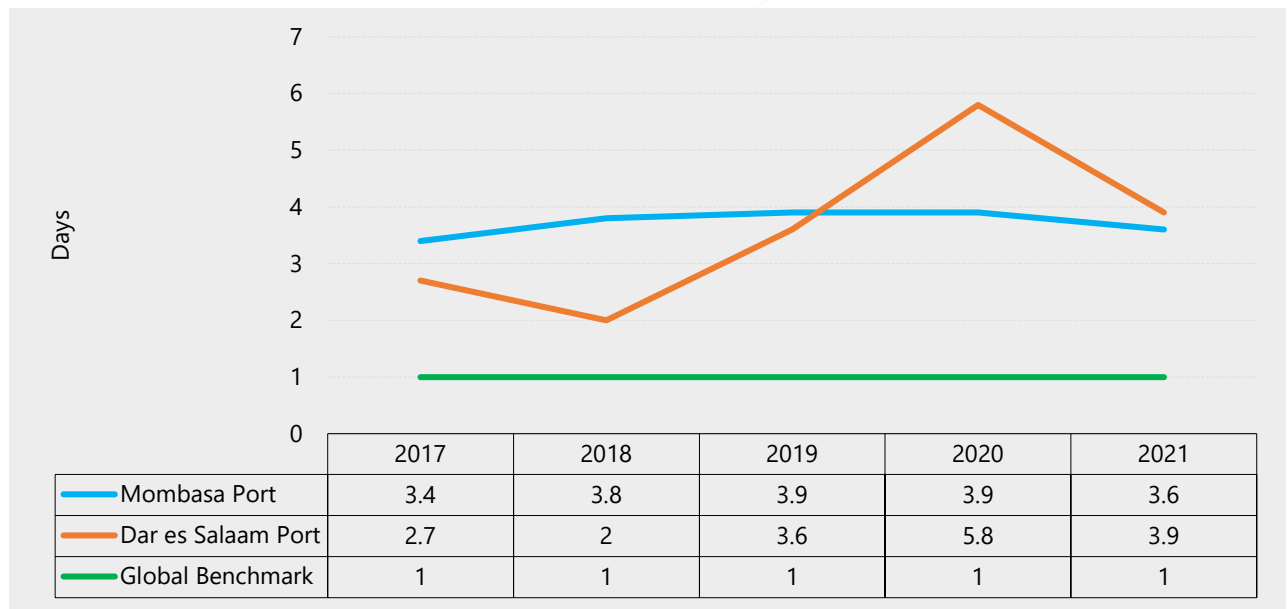
Cet indicateur est mesuré à partir du moment où le navire arrive dans la zone portuaire (bouée de chenal) jusqu'au moment où il quitte la zone portuaire délimitée par la bouée de chenal.

Le temps de rotation des navires est un indicateur fondamental de l'efficacité d'un port, car une augmentation du temps de rotation des navires est le signe d'un manque d'efficacité de la part des multiples parties prenantes impliquées dans l'entretien des navires et le dédouanement des marchandises dans le port. Au niveau mondial, l'objectif ultime est d'atteindre le délai de référence mondial de 24 heures (1 jour) pour la rotation des navires. Le port de Mombasa a affiché un meilleur temps de rotation que le port de Dar es-Salaam pour l'année 2021.

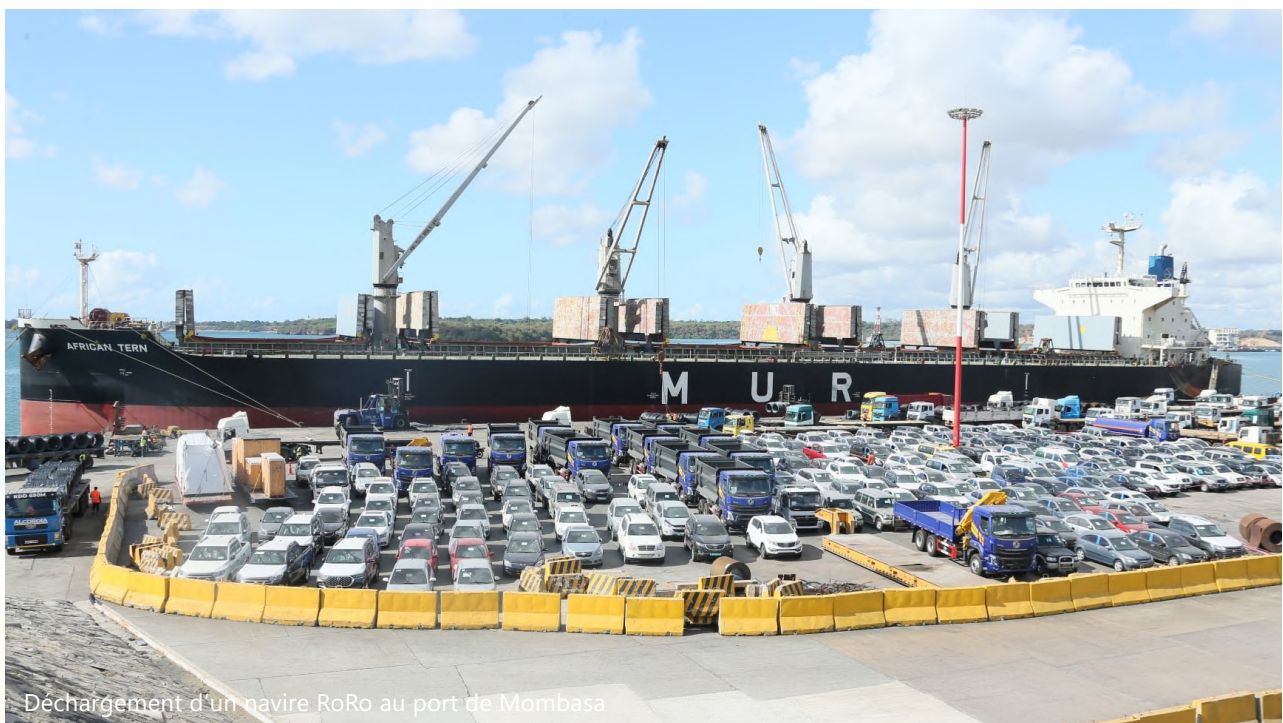
Cependant, les deux ports des deux corridors ont connu une amélioration des délais de rotation des navires en 2021 par rapport à 2020. Pour le port de Mombasa, le temps de rotation des navires entre 2020 et 2021 s'est amélioré, passant de 3,9 jours à 3,6 jours respectivement, tandis que les valeurs correspondantes pour le port de Dar es-Salaam étaient de 5,8 et 3,9 jours. Ces améliorations témoignent du redressement suite aux conséquences du COVID-19. Cependant, la coopération entre les agents impliqués dans la manutention des cargaisons, le fait d'encourager les navires de grande taille et les restrictions de marée sont autant de moyens d'améliorer le temps de rotation des navires pour pouvoir se conformer au délai de référence mondiale de 24 heures.

Comme le montre la figure 9 ci-dessous, le temps de rotation des navires conteneurisés dans le port de Dar es-Salaam est fortement lié au temps d'accostage du navire (temps de service). La réduction du temps d'accostage peut considérablement réduire le temps de rotation des navires et les coûts d'expédition. Le temps d'accostage dépend de la quantité de marchandises qu'un navire doit charger ou décharger, du type et des caractéristiques du navire, du type d'équipement portuaire et d'autres ressources utilisées au port ou à l'accostage.

Figure 9 : Temps de rotation des navires, en nombre de jours, 2017-2021



Source : Données KPA et TPA



Déchargement d'un navire RoRo au port de Mombasa

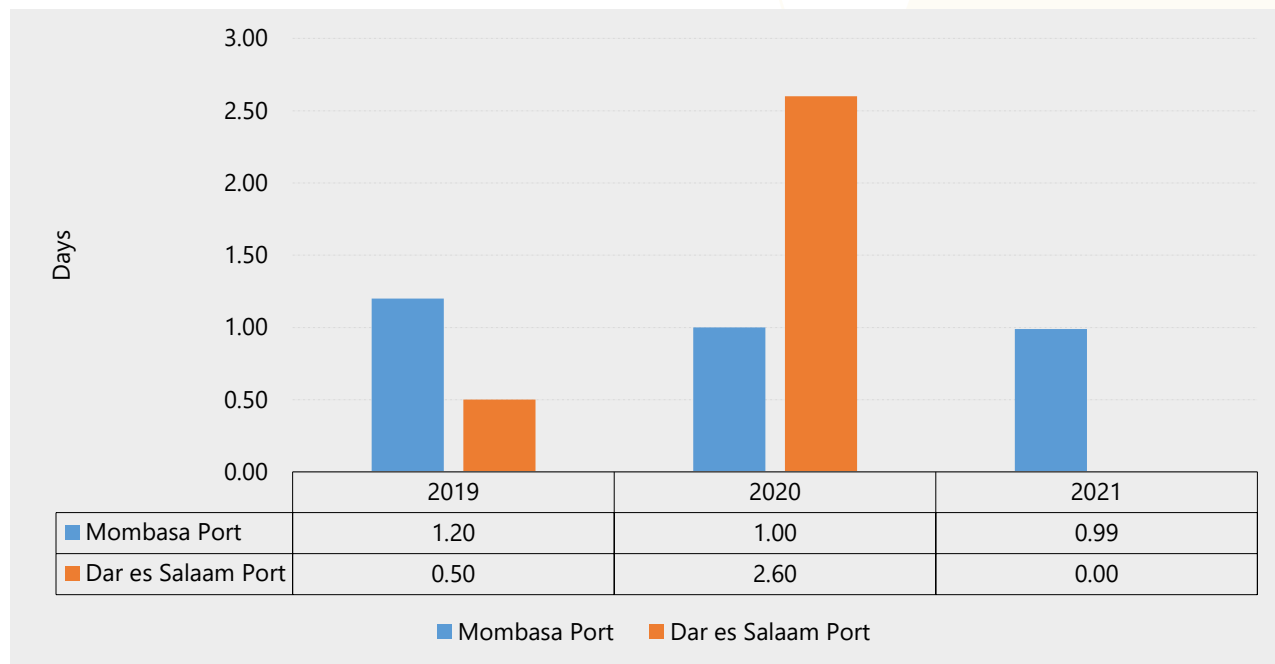
4.3 Temps d'Attente des Navires

Ce temps est mesuré à partir du moment où le navire arrive dans la zone portuaire, délimité par la bouée du chenal jusqu'au moment de son premier accostage.

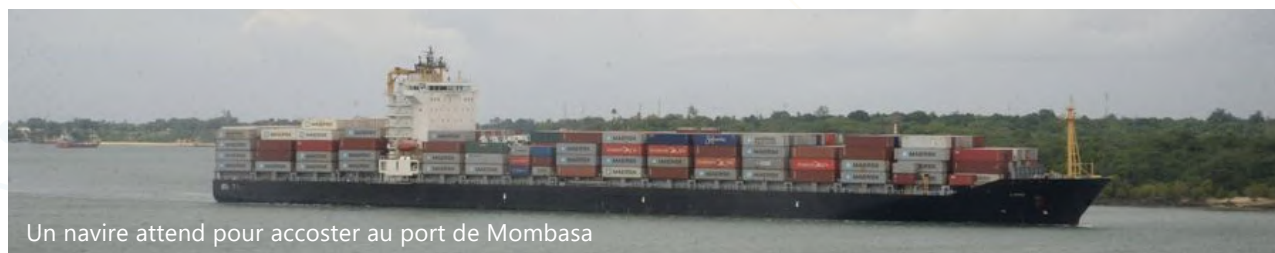
Le temps d'attente des navires est un sous-ensemble du temps de rotation des navires et constitue un facteur déterminant de la compétitivité des terminaux portuaires. La planification préalable des navires sert de tampon pour prévenir les retards des navires dans le port. Les tâches quotidiennes du port consistent à préplanifier des horaires sûrs pour les navires traversant le port avant leur heure d'arrivée prévue.

La figure 10 montre que le temps d'attente moyen des navires pour le port de Mombasa s'est considérablement amélioré entre 2020 et 2021. Cette amélioration est le fruit de la mise en œuvre d'une plage fixe d'accostage, qui permet aux compagnies maritimes de planifier leurs horaires, de l'augmentation de la productivité des grues, de la capacité suffisante du terminal et de l'acquisition de remorqueurs et de bateaux-pilotes modernes, qui ont tous contribué à améliorer les opérations d'accostage. En 2021, le temps d'attente des navires au port de Dar es-Salaam était minime, contre 2,6 jours en 2020. Les améliorations au cours de la période de deux ans (2020-2021) sont attribuables aux changements dans les opérations portuaires, lesquelles ont été perturbées en raison de la crise du COVID-19.

Figure 10: Temps d'attente des navires avant accostage, en jours



Source : Données KPA et TPA



4.4 Temps de Séjour des Cargaisons d'Importation Conteneurisées

Le temps de séjour est le temps total passé par la marchandise dans le port depuis le déchargement du navire jusqu'à la sortie du port après l'obtention de tous les permis et autorisations (nombre moyen de jours pendant lesquels le conteneur reste dans un terminal). Plus le temps de séjour est court, plus le port est efficace.

Les données sont obtenues auprès de la KPA et de la TPA, respectivement. La méthodologie appliquée pour le cas du port de Mombasa est la suivante :

Le temps de séjour évoqué concerne les conteneurs d'importation. La méthodologie appliquée dans l'analyse du temps de séjour des marchandises conteneurisées ne prend en compte que les marchandises qui arrivent et sortent du port au cours d'un mois civil (c'est-à-dire sur la base de la date d'entrée). Pour l'analyse, les cas aberrants d'envois dont le dédouanement est retenu pendant plus de 21 jours en raison de problèmes de non-conformité, d'affaires judiciaires, entre autres, sont exclus. Dans ce rapport, la « date de sortie » est employée pour regrouper les données sur une base mensuelle, le dernier jour du mois étant le jour limite (à minuit) ; un délai de grâce de 21 jours est appliqué pour filtrer les données non conformes. Une méthodologie similaire est appliquée pour le Corridor central : un intervalle de trois semaines (21 jours) est appliqué pour filtrer les données non conformes. Cependant, une méthodologie différente est appliquée pour le Corridor Central pour déterminer le temps de séjour des conteneurs d'importation au port de Dar es-Salaam. Il y a une séparation claire entre le temps de transit et le temps de séjour des conteneurs locaux ; les deux sont suivis différemment.



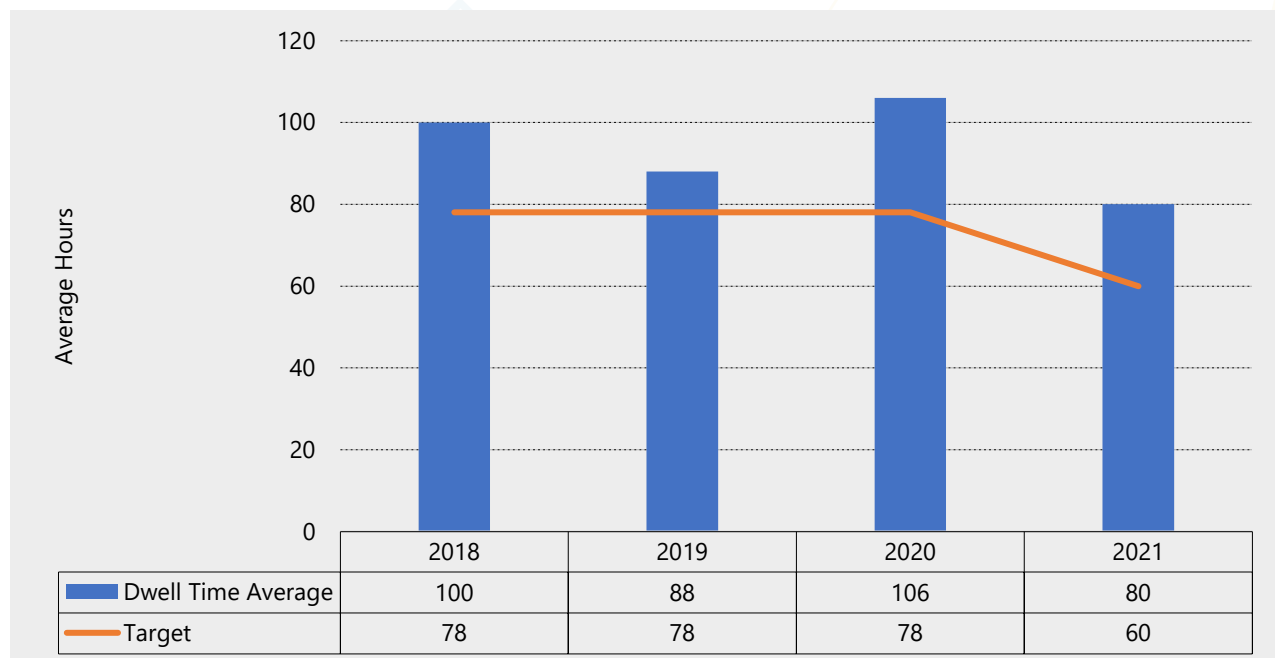
Port de Mombasa

4.4.1 Temps de Séjour des Marchandises Conteneurisées d'Importation au Port de Mombasa

La charte communautaire du port de Mombasa et du Corridor Nord stipule que le temps de séjour moyen des marchandises dans le port doit être de 78 heures d'ici décembre 2020, 60 heures d'ici décembre 2022 et 48 heures d'ici décembre 2024. D'après les statistiques, le temps de séjour des marchandises importées conteneurisées dans le port maritime de Mombasa s'est considérablement amélioré, passant d'une moyenne de 106 heures en 2020 à 80 heures (3,3 jours) en 2021, comme le montre la figure 11. Bien qu'il y ait eu une forte amélioration en 2021, l'objectif de 60 heures n'a pas été atteint. Cette situation a été attribuée au temps plus long pour remplir les formalités de dédouanement des marchandises et à une augmentation temporaire du temps de stockage de 9 à 14 jours pour les

importations en transit. Il convient de noter que plusieurs initiatives ont été mises en œuvre pour améliorer le temps de séjour des marchandises dans les ports. Il s'agit notamment de la mise en place de l'infrastructure ferroviaire et routière à écartement standard le long de la zone portuaire, de l'extension et de la construction de terminaux supplémentaires, de l'acquisition d'équipements modernes, de l'amélioration des processus de documentation et de dédouanement et de l'automatisation des processus de manutention des conteneurs.

Figure 11 : Temps de séjour annuel moyen, en heures, des marchandises importées par conteneurs



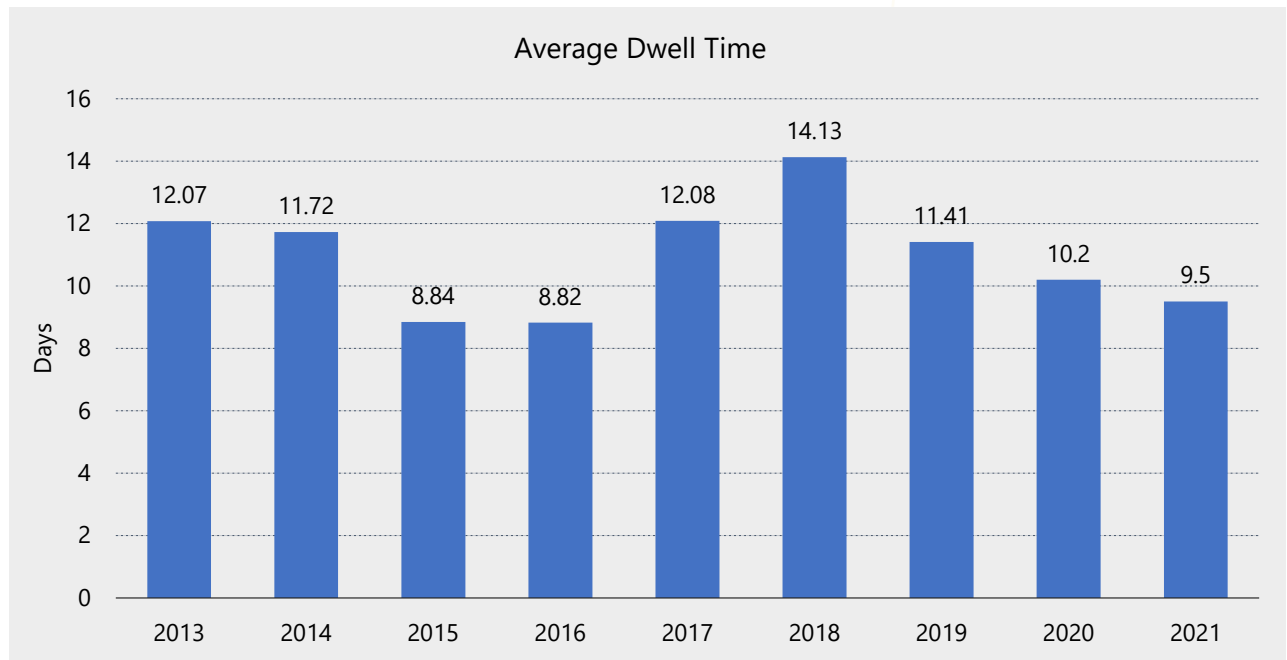
Source : Données KPA, sur plusieurs années

4.4.2 Temps de séjour des marchandises conteneurisées d'importation au port de Dar es-Salaam

Le temps de séjour des conteneurs d'importation en transit au port de Dar es-Salaam a diminué pour atteindre une moyenne annuelle de 9,5 jours de janvier à décembre 2021, contre 10,2 jours pour la même période en 2020, soit une amélioration de 9 %. Cette réduction marginale de 0,7 jour du temps de séjour témoigne d'améliorations continues suite à la stabilisation de la crise du COVID-19 au port de Dar es-Salaam. Cependant, le niveau d'efficacité actuel en matière de temps de séjour est toujours loin de l'objectif, avec une moyenne de 4,5 jours ou 89%. Cette augmentation a été attribuée, entre autres, aux retards de compensation des clients pour profiter de la période de grâce autorisée de 15 à 30 jours. Les activités de construction en cours dans le port expliquent également cette situation.

En général, le graphique ci-dessous révèle que la ligne pour 2021 est inférieure à celles de 2019 et 2020, ce qui signifie que le temps de séjour des conteneurs en transit à la TPA a diminué, suggérant une meilleure efficacité en 2021 par rapport à 2019 et 2020. Par conséquent, l'écart par rapport à l'objectif s'est également réduit en 2021. Toutefois, la TPA doit encore réduire le temps de séjour de 4,5 jours pour atteindre l'objectif de 5 jours fixé par le gouvernement tanzanien. Les efforts visant à réduire le temps d'attente se poursuivent. Ces efforts englobent des échanges réguliers d'informations et des formations entre les autorités fiscales respectives, ce qui a contribué à résoudre le problème de compatibilité des systèmes. Parmi les autres mesures figurent les améliorations en cours au niveau des infrastructures du port de Dar es-Salaam et l'engagement renforcé des parties prenantes dans l'amélioration de l'efficacité du port.

Figure 12 : Temps de séjour moyen annuel des conteneurs de transit



Source : TPA, 2013-2021

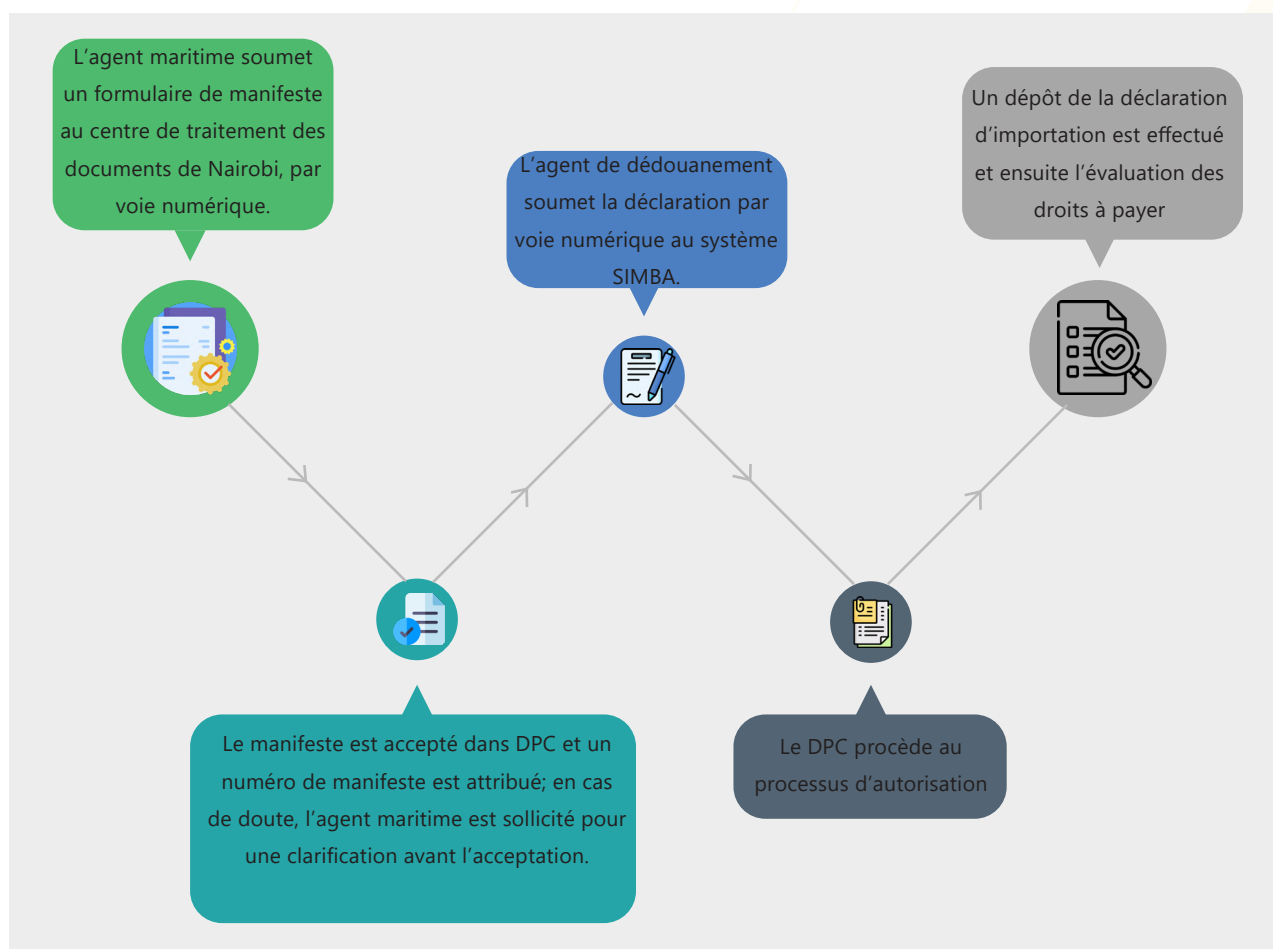


Un navire fait escale au port de Dar es Salaam

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

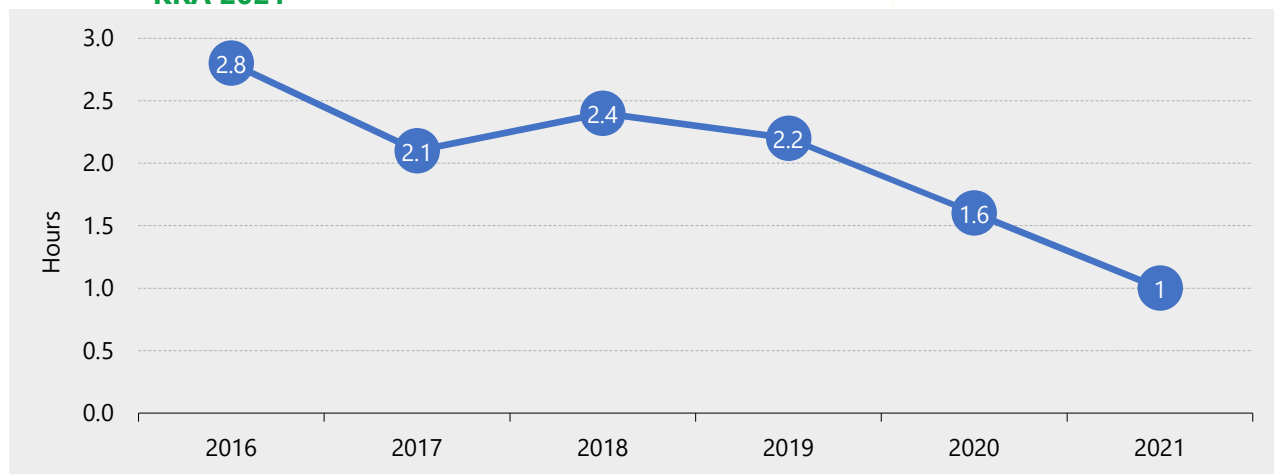
Il s'agit du temps pris par les services douaniers pour transmettre une déclaration déposée par un agent de dédouanement. Cette durée est proportionnelle à la durée totale de séjour au port.

Le temps passé au centre de traitement des documents implique les processus suivants :



La Charte communautaire du port de Mombasa et du Corridor Nord vise à atteindre cet objectif en temps réel/instantané. La performance de cet objectif de 2015 à 2021 est illustrée dans la **Figure 13**. Les indicateurs montrent une performance positive du DPC, qui passe d'une moyenne de 1,6 heure en 2020 à 1 heure en 2021. Actuellement, cet objectif dépend fortement de la stabilité du système SIMBA, de l'intégrité des agents de dédouanement, de la qualité des déclarations des agents concernés et des volumes de documents en attente de traitement.

Figure 13 : Temps moyen passé, en heures, au Centre de traitement des Documents (DPC), KRA 2021

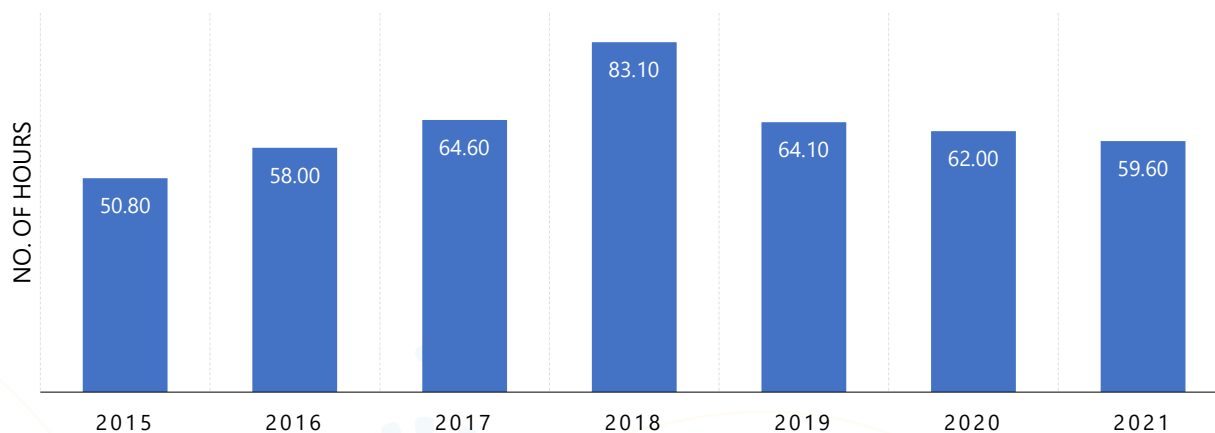


Source : Données KRA, sur plusieurs années

4.6 Port de Dar es-Salaam : Délai de dédouanement/temps de traitement des documents (DPC)

Il s'agit du temps moyen en heures qui s'écoule entre le moment où la déclaration est faite par l'agent de dédouanement et le moment où les douanes émettent l'ordre de mainlevée pour les déclarations de marchandises en transit. Ce temps est calculé à partir de la différence moyenne entre l'heure de la mainlevée et l'heure de la déclaration, mesurée en heures par la Tanzania Revenue Authority. Comme le montre la figure 14 ci-dessous, le temps moyen en heures pour l'année 2021 était de 60 heures, contre 62,0 heures en 2020, soit une amélioration de 4 %. Bien qu'il y ait eu une amélioration de 4% en 2021, il y a eu des fluctuations entre 2015 et 2021. Les progrès accomplis en 2021 sont similaires à ceux observés en 2020 (3,3 %), ce qui laisse entrevoir que des efforts supplémentaires sont nécessaires pour réduire davantage le temps.

Figure 14 : Temps de la mainlevée douanière (Heures)/Temps de traitement des documents (DPC) à Dar es-Salaam



Source : Tanzania Revenue Authority, 2015-2021



Port de Dar es Salaam



LEGEND

KCK-605R

KCM 031B

abbastrucks

8620

Bahari

5. Temps de Transit

Cette partie met en évidence le temps de transit par la route des marchandises entre le port de Dar es-Salaam et le port de Mombasa et diverses destinations au sein des États membres du Corridor central et Nord respectivement. Ce temps de transit est considérablement influencé par les barrières non tarifaires (BNT) ainsi que par d'autres motifs de retard le long des corridors : contrôles de police, ponts-basculés, contrôles d'entreprises, état des routes, contrôles douaniers et raisons personnelles des conducteurs, entre autres.

Certaines des mesures qui ont été mises en place pour minimiser les arrêts et améliorer le temps de transit dans les Corridors Nord et Central sont notamment : la mise en place des balances de pesée routière dynamique à grande vitesse (HSWIM) la mise en place de Poste-Frontière à Arrêt Unique (PFAU) à presque tous les points frontaliers et la mise en œuvre du Territoire Douanier Unique (TUD) qui est une autre initiative qui a amélioré le dédouanement des marchandises aux frontières. Par ailleurs, la Tanzanie a construit une station d'inspection unique (OSIS) qui permet aux camions en transit de s'arrêter et d'être inspectés à trois postes de pesage uniquement.

5.1 Temps de transit du Port de Dar es-Salaam jusqu'aux différentes destinations

Les indicateurs de temps de transit et de retards dans le Corridor Central sont obtenus à partir du Système électronique de suivi des marchandises (ECTS) de TRA et des résultats de l'enquête routière par GPS. Le suivi du Corridor commence lorsque les marchandises/cargo entrent dans le port de Dar es-Salaam jusqu'à ce qu'ils atteignent leurs destinations finales. Ce temps a été réparti pour former différents indicateurs en fonction des diverses activités et sections le long du Corridor.

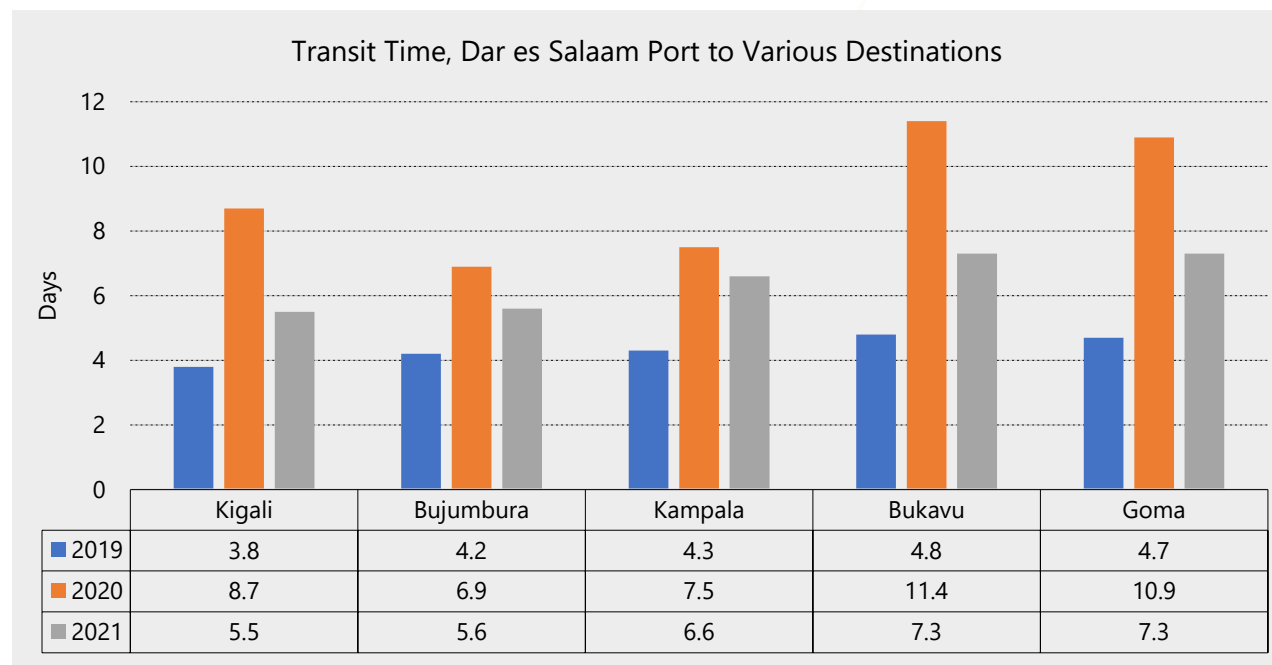
Le temps de transit jusqu'à destination est mesuré à partir du moment où la cargaison commence son voyage depuis Dar es-Salaam jusqu'au moment où elle arrive aux différentes destinations dans les pays membres du Corridor Central. Les données utilisées dans l'analyse de cet indicateur proviennent des systèmes de suivi des transporteurs par les associations de transporteurs de TATO et TAT en Tanzanie. Les indicateurs sont analysés sous forme de moyennes mensuelles pour 2021, tandis que les performances annuelles de 2021 sont comparées aux chiffres annuels entre 2019 et 2021.

La figure 15 ci-dessous met en évidence le temps de transit moyen pour les importations, c'est-à-dire du port de Dar es-Salaam vers diverses destinations dans les États membres du Corridor Central. Une comparaison annuelle entre 2019 et 2021 a également été établie. Le temps de transit vers Kigali en 2021 était en moyenne de 5,5 jours, soit l'équivalent de 132 heures. Pour Bujumbura, le temps de transit était de 5,56 jours, soit l'équivalent de 133 heures ; pour Kampala, il était de 6,6 jours. Le temps de transit a été observé comme diminuant progressivement en 2021 pour toutes les destinations du Corridor Central. Ces résultats démontrent que les parties prenantes des États membres continuent de s'adapter au COVID-19. Le graphique ci-dessous montre des améliorations des temps de transit d'un mois à l'autre en 2021, ce qui laisse présager des résultats prometteurs en 2022.

En 2020, les temps de transit sur les deux Corridors se sont considérablement détériorés en raison des restrictions logistiques liées aux mesures de confinement du COVID-19. En 2021, la situation s'est améliorée. Les temps de transit vers toutes les destinations ont considérablement diminué, atteignant une réduction de 3,2 jours pour Dar-Kigali, 1,37

jours pour Dar-Bujumbura, un jour pour Dar-Kampala, quatre jours pour Dar-Bukavu et 3,5 jours pour Goma. Toutefois, le niveau de temps de transit qui a été atteint en 2019 comme étant un objectif potentiel n'a pas été atteint en 2021 en raison de la longueur des protocoles de test de COVID-19¹ dans certains pays.

Figure 15: Transit Time, Dar es Salaam Port to Various Destinations



Camions transportant des marchandises le long du Corridor Nord au Kenya

1 En 2020 et au début de 2021, les gouvernements des États membres du Corridor Central ont réagi à la pandémie de COVID-19 en instaurant des restrictions de voyage et en mettant en place des restrictions sociales afin de minimiser la propagation au niveau local et au-delà des frontières nationales des États du Corridor Central et au-delà.

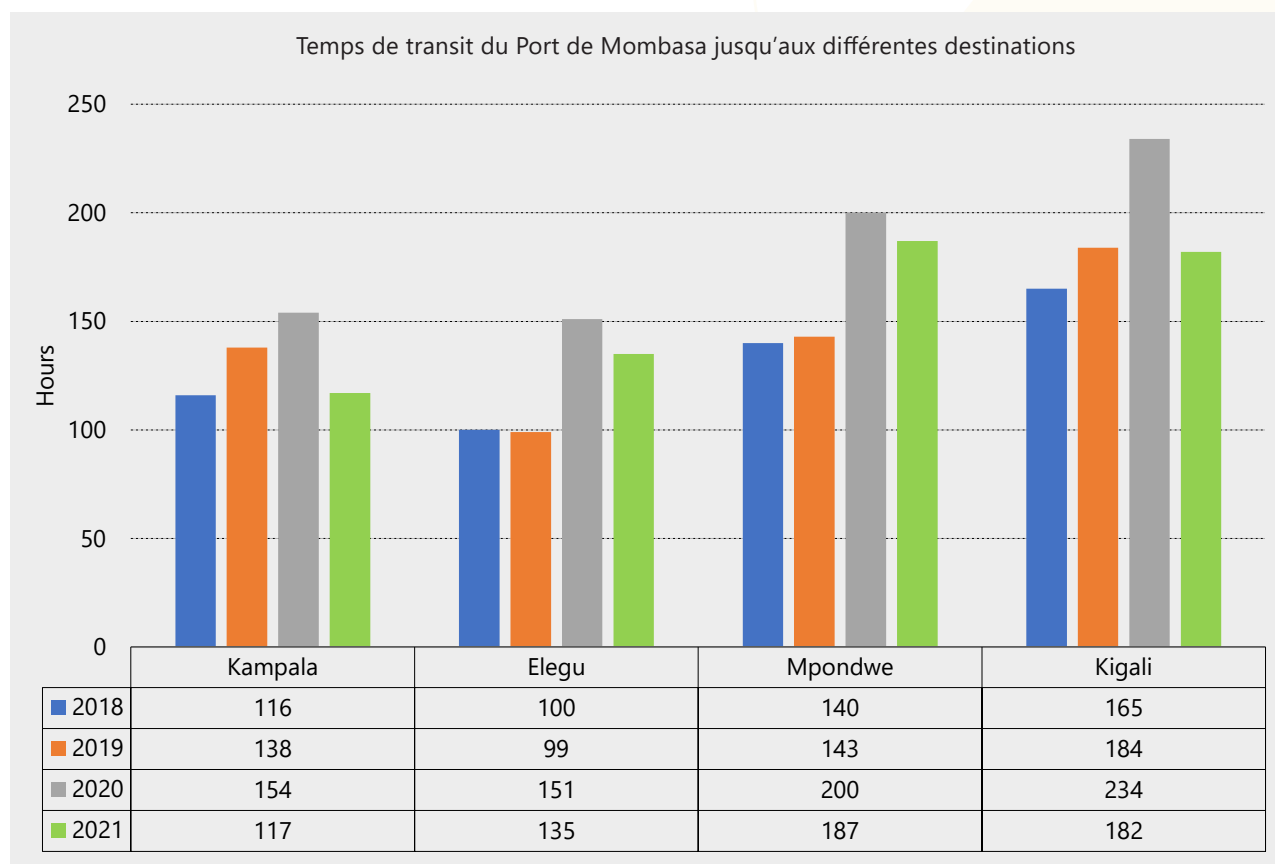
Ils ont également mis en place des mesures barrières, notamment : des couvre-feux, des confinements dans les grandes villes, des fermetures de frontières, des fermetures d'entreprises et d'écoles, la mise en place de services de test et de dépistage, le port de masques, le lavage régulier des mains et ont encouragé une distanciation sociale dans les lieux publics, y compris dans les transports.

5.2 Temps de transit du départ (port de Mombasa) à sa destination

La figure 16 décrit le temps de transit entre le port de Mombasa et Kampala/Ouganda, Kigali/Rwanda, la frontière Elegu-Nimule/Soudan du Sud et Mpondwe/RDC de 2018 à 2021. L'itinéraire du port de Mombasa à Kampala/Ouganda couvre une distance de 1 169 km, à Kigali/Rwanda 1 682 km, à Elegu/Soudan du Sud 1 430 km, et à Mpondwe/Kasindi en RDC 1 611 km. Le temps de transit varie sur les différents itinéraires en fonction de la distance à la

destination, l'état de la route, les barrières non tarifaires, entre autres. On peut également noter que la route de Mombasa à Kigali était la plus lente, avec une moyenne de 8,6 Kms par heure, comparée à la route de Mombasa à Elegu, qui avait une moyenne de 10,6 Kms par heure en 2021 ; ce qui suggère qu'il existe des facteurs contraignant le mouvement des marchandises sur cette route. Il faut parfois plus de temps pour que les dispositifs RECTS (Système Régional électronique de suivi des marchandises) soient désarmés à l'arrivée d'un camion, ce qui peut expliquer le temps de transit plus long. En 2021, par ailleurs, le temps de transit s'est légèrement amélioré, grâce à l'atténuation des perturbations causées par les restrictions mises en place dans le cadre des mesures de confinement de la pandémie COVID -19.

Figure 16 : Temps de transit du Port de Mombasa jusqu'aux différentes destinations



Source : Données RECTs et ASYCUDA, pour plusieurs années



Les camions font la queue pour quitter l'ICD Nairobi après avoir récupéré la cargaison



2638

2638

KBY 7

6. Conformité aux Limites de la Charge des Véhicules de la Communauté de L'Afrique de L'est

La loi de 2016 sur le contrôle de la charge des véhicules de la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC VLC Act 2016), publiée au journal officiel en 2016, limite les poids sur les routes et prévoit des sanctions sévères à l'encontre de toute personne reconnue coupable d'avoir enfreint la réglementation en vigueur. Les véhicules dont le poids brut est égal ou supérieur à 3,5 tonnes (3 500 kg) doivent être pesés aux ponts-basculés qu'ils traversent. Tout transporteur qui contourne, s'absente ou se soustrait à un poste de pesée est passible de poursuites. Le poids à l'essieu des pneus super simples a été revu à la baisse, passant de 10 à 8,5 tonnes. La loi fixe la charge maximale du PTC (poids total en charge) à 56 tonnes. Les personnes transportant des marchandises inhabituelles sont tenues d'acquiescer un permis spécial auprès des autorités routières nationales respectives des pays de la CAE après avoir rempli certaines conditions. Le Burundi et le Soudan du Sud sont désormais les seuls pays de la CAE qui n'ont pas encore mis en œuvre et appliqué la loi (EACVLC Act)

6.1 Trafic aux ponts-basculés le long du Corridor Nord

L'indicateur permet de mesurer le nombre de camions pesés en moyenne par jour aux différents ponts-basculés dans les pays membres du Corridor Nord.

Le Kenya utilise actuellement des ponts-basculés statiques dans le but de désengorger les routes des véhicules surchargés. Il existe neuf ponts-basculés statiques situés à Athi-River, Mariakani, Webuye, Gilgil, Busia, Mtwapa, Rongo, Isinya et Bondo, avec les cinq premiers se trouvant le long du Corridor Nord. Comme le montre le tableau 8 ci-dessous, le pont-basculé d'Athi-River a connu le trafic mensuel moyen le plus élevé, tandis que le pont-basculé de Busia a été le moins fréquenté, principalement par des marchandises en transit à destination des postes-frontières de Malaba et Busia, chacun. Le trafic au pont-basculé d'Athi River englobe le trafic en provenance du port de Mombasa, qu'il s'agisse de marchandises locales ou en transit, et du point frontalier de Namanga. Ce trafic est réduit d'environ 50% au pont-basculé de Gilgil, étant donné qu'une partie de ce trafic était destinée à Nairobi et ses environs.

Tableau 8 : Nombre de véhicules pesés par jour en moyenne et par mois aux ponts-basculés du Kenya.

Trafic aux Ponts-basculés	Mariakani		Athi River		Gilgil		Webuye		Busia	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Janvier	2,321	6747	7,093	7,173	5,942	3715	1,721	2931	601	696
Février	2,039	6452	9,563	8276	3,921	3921	941	2271	408	704
Mars	2,321	6641	7,754	8139	2,519	3400	422	2223		788
Avril	1,984	7107	5,937	6733	3,395	4298	1,033	3402	737	673
Mai	2,014	5110	8,084	9162	6,103	3841	1,643	2964	541	782
Juin	5,842	4920	10,562	8502	4,928	3793	1,875	3075	756	712
Juillet	3,827	4901	9,531	7831	7,307	4403	1,881	3093	702	729
Août	3,083	5587	8,041	8031	7,403	4173	1,643	3102	654	691
Septembre	2,921	5707	7,039	7964	6,992	3994	1,503	2802	594	812
Octobre	6,092	3421	8,464	7732	3,063	4002	951	2613	593	1024
Novembre	4,102	3875	8,754	6901	3,108	3732	1,002	2945	583	1201
Décembre	5,987	3985	9,042	7310	2,901	3902	1,103	3394	677	988

Source : Données KENHA, pour 2020 et 2021



6.2 Trafic aux ponts-basculés le long du Corridor Central

Cet indicateur mesure le nombre de véhicules qui ont été pesés en moyenne au cours d'un trimestre à différents ponts-basculés sur les routes de Tanzanie, le long du Corridor Central. Cet indicateur reflète le flux de véhicules le long de la route vers les États membres du Corridor. Le trafic aux ponts-basculés reflète également le niveau et la dynamique de l'utilisation des routes sur une période donnée. Annuellement, en 2021, le trafic des ponts-basculés s'est élevé à 4,1 millions, soit une augmentation de 2,6 % par rapport aux 3,9 millions signalés en 2020. La croissance en 2021 était marginale, indiquant une saturation de la circulation enregistrée dans les systèmes de ponts-basculés, contrairement à une augmentation plus importante en 2020. Cette augmentation a été attribuée à la conversion de la plupart des ponts-basculés au système de pesage en marche et à l'amélioration des systèmes d'enregistrement dans les stations de ponts-basculés correspondantes, ce qui a permis d'améliorer la collecte de données pour tous les véhicules passant par les stations.

Vigwaza est le premier pont-bascule par lequel passent tous les camions en provenance du port de Dar es-Salaam, y compris ceux en direction des États du Corridor central, du corridor de Dar es-Salaam et des véhicules locaux nécessitant un contrôle des essieux. Au cours des cinq dernières années (2017-2021), le pont-bascule de Njuki a augmenté considérablement par rapport aux autres ponts, la part du trafic qui y passe étant passée de 7 % en 2017 à 22 % en 2021. En outre, une part stable de 3 % du trafic annuel total en 2017-2021 avait transité par le dernier pont-bascule de Nyakahura. D'un autre côté, le pont-bascule de Kyamyorwa a desservi environ 1% des 4,1 millions de trafics du pont-bascule en 2021. Les tendances quinquennales du trafic à chaque station de pont-bascule sont présentées dans le tableau 9 ci-dessous.

Tableau 9 : Flux de trafic annuel des ponts-basculés le long des routes du Corridor Central de la Tanzanie, 2017-2021

Poste de pesage	2017	2018	2019	2020	2021
Vigwaza	487,993	769,604	801,262	960,525	891,969
Mikese	304,913	288,811	441,772	843,036	859,988
Njuki	92,554	163,275	417,615	996,507	873,420
Kihonda/Dakawa	84,473	116,097	272,735	689,270	891,180
Nala	186,794	219,463	266,005	202,479	265,033
Mwendakulima	86,870	129,105	90,389	118,280	111,668
Nyakahura	70,559	71,985	68,774	73,373	91,494
Kyamyorwa	39,214	38,505	66,916	36,966	45,006
Mutukula	8,698	9,675	19,139	45,144	40,670
Total général	1,362,068	1,806,520	2,444,607	3,965,580	4,070,428

Source : TANROADS, 2021



Un camion est pesé le long du corridor central en Tanzanie

6.3 Conformité des ponts-basculés au Kenya

La loi sur les charges des véhicules de la CAE autorise la redistribution des marchandises dans les limites de la tolérance avant une nouvelle pesée pour tout véhicule dont il est confirmé qu'il est surchargé sur l'essieu ou le groupe d'essieux. Le poids brut du véhicule est toutefois conforme à la configuration des essieux. Ces véhicules ne seront pas facturés ! Cependant, un véhicule qui est surchargé sur l'essieu ou le groupe d'essieux et qui ne peut pas redistribuer sa marchandise selon la tolérance permise sera facturé. Une marge de 5 % a été accordée sur les limites de poids légales des essieux et des groupes d'essieux pour tenir compte du déplacement éventuel de la marchandise en fonction du poids légal autorisé.

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

Source: KeNHA

Selon l'analyse, les ponts-basculés ont affiché une performance constante avec des niveaux de conformité supérieurs à 93 %, à l'exception du pont-basculé de Busia, dont le niveau de conformité est resté stable avec une moyenne de 84 % en 2021. Ce faible taux de conformité au niveau du pont-basculé de Busia pourrait être attribué au fait que le pont-basculé n'a pas mis en œuvre le système de pesage à grande vitesse. En outre, il est possible que le pont-basculé de Busia traite des marchandises provenant de la région et n'ayant pas été pesées ailleurs. Par conséquent, l'objectif de conformité à 100 % n'a pas encore été atteint.

Actuellement, les limites de charge des véhicules sont mises en application en fonction du poids brut du véhicule, de la charge à l'essieu et de la charge à l'essieu du groupe. Le poids total en charge maximal est de 56 tonnes et la charge maximale par essieu est de 8 tonnes, mais cela dépend de la configuration des essieux d'un camion et du type de pneus utilisés, qu'il s'agisse de pneus super simples ou non. L'interconnexion des ponts-basculés est essentielle pour partager les informations sur la conformité et réduire les retards aux ponts-basculés en raison des pesées multiples sur les balances fixes.

Tableau 10 : Niveau de conformité de poids (pourcentage) sur les ponts-basculés au Kenya

Trafic au pont-basculé	Mariakani		Athi River		Gilgil		Webuye		Busia	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Janvier	96	99,9	99	98,6	95	94,8	91	91,9	82	79,1
Février	97	99,7	98	97,4	94	94,4	96	91,4	78	77
Mars	98	98,5	99	98,9	95	93,4	97	93,9	77	83,1

Trafic au pont-bascule	Mariakani		Athi River		Gilgil		Webuye		Busia	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Avril	97	99	97	98,3	93	96,5	93	92,1	87	83,5
Mai	97	99,5	98	98	95	97,7	92	94,7	79	80,3
Juin	99	99	98	99,2	97	95,1	92	94	82	79,5
Juillet	99	98,7	99	97,8	95	94,4	96	94,9	84	87,3
Août	99	99,1	98	98,5	98	95,1	97	95	90	84,9
Septembre	96	98	98	98	98	96,7	95	95	89	80
Octobre	97	97,4	98	95,8	96	91,2	96	90,3	88	87,9
Novembre	99	97,1	98	97,3	96	93,1	91	89,4	90	89,3
Décembre	99	96	98	96	94	94,3	97	91,4	81	91,8

Source : Données KeNHA, pour 2020 et 2021

6.4 Conformité pont-bascule en Tanzanie

Cette conformité porte sur le pourcentage de camions qui respectent le poids brut du véhicule et les limites de charge à l'essieu avant ou après la redistribution de la marchandise.

La loi de 2016 sur le contrôle de la charge des véhicules de la Communauté d'Afrique de l'Est est un texte de la Communauté qui prévoit le contrôle de la charge des véhicules, une exécution harmonisée, des dispositions institutionnelles pour le réseau routier principal régional au sein de la communauté et d'autres questions connexes, y compris la gestion des ponts-bascules. En Tanzanie, les ponts-bascules sont gérés par TANROADS.

Le niveau de conformité des camions aux différents ponts-bascules en Tanzanie, pour tous les véhicules pesés aux balances statiques et mobiles qui sont conformes au poids de tolérance de 5%. Le taux de conformité a été enregistré entre 98,6 et 99,99% dans tous les secteurs et postes de pesage, ce qui implique que la non-conformité des camions à la limite de poids fixée est inférieure à 1% (TANROADS, 2021). Le tableau 11 présente une comparaison des valeurs observées aux postes de pesée sur la conformité des camions pour l'année 2021. D'après le recensement des postes où la conformité est la plus faible et la plus élevée, il a été observé que la conformité minimale pendant l'année s'est manifestée au poste de Mutukula (98,6 %) au cours du troisième trimestre, tandis que le niveau maximal pendant l'année a été observé à Nyakahura (99,99 %) au cours du quatrième trimestre.

Tableau 11 : Conformité aux ponts-bascules par poste (pourcentage)

Poste	2020	2021
Vigwaza	98,6	99,0
Dakawa	99,6	99,8
Mikese	99,7	99,8
Njuki	99,2	99,9
Nala	99,8	99,6
Nyakahura	99,3	99,9
Mwendakulima	99,8	99,4
Kyamiyorwa	99,3	99,7
Mutukula	98,7	99,1
Total général	96,6	99,6



7. Tarifs et Coûts de Transport

En ce qui concerne les retombées du commerce, la réduction des coûts de transport augmente généralement les possibilités d'exportation, renforce la concurrence et élargit les marchés des facteurs de production. Cette partie met en évidence les tarifs et les coûts des services de transport payés par les propriétaires/expéditeurs de marchandises au transporteur et aux autres prestataires de services de la chaîne logistique. Le coût est conditionné par un certain nombre de facteurs liés à l'emplacement, aux infrastructures, aux contraintes administratives, à l'énergie et à la manière dont le fret est transporté d'un point à un autre. En général, le coût total du transport (profil de coût du trajet routier) est influencé par un certain nombre de coûts/charges aux différents points nodaux, y compris les frais de voyage du navire, les frais portuaires, les frais de transport routier, ainsi que les coûts indirects.

7.1 Tarifs du transport routier de marchandises le long des Corridors Central et Nord

Le tableau 12 ci-dessous établit une comparaison en fonction du coût moyen du tarif de transport par kilomètre et par conteneur à partir des ports de Dar es-Salaam (Tanzanie) et de Mombasa (Kenya) vers diverses destinations, exprimées en USD. L'analyse montre qu'il est légèrement moins cher d'importer par le port de Dar es-Salaam pour les pays du Rwanda et du Burundi, tandis qu'il est également moins coûteux de transporter des marchandises du port de Mombasa à Kampala, Goma et Juba par rapport au port de Dar es-Salaam. Ceci est attribué à la distance de proximité du port maritime d'accès. Il existe également un autre itinéraire alternatif vers le Burundi via Taveta/Holili. Les transporteurs burundais ont préféré la ligne Voi/Holili en raison de la distance plus courte, des faibles coûts et des barrières non tarifaires moins nombreuses (c'est-à-dire une seule frontière) par opposition à la voie habituelle du Corridor qui passe par l'Ouganda et le Rwanda.

Tableau 12 : Tarifs de transport le long des Corridors Nord et Central, USD par kilomètre par EVP, 2020-2021

Destination	2020		2021	
	Corridor Central	Corridor Nord	Corridor Central	Corridor Nord
Kampala	1,87	1,88	1,86	1,67
Bujumbura	1,82	3,07	1,77	3,07
Kigali	1,86	2,08	1,83	1,90
Goma	2,64	3,53	2,65	2,45
Juba	-	2,29	-	2,17

7.1.1 Tarifs de transport routier de marchandises depuis le port de Mombasa

Le tableau 13 présente le tarif de transport moyen par conteneur et par km pour le déplacement d'un conteneur du port de Mombasa vers les principales destinations des États membres du Corridor Nord de 2016 à 2021. Les tarifs de transport de marchandises depuis Mombasa ont été réduits au cours de la période concernée, ce qui suggère un faible coût des affaires. Cela pourrait être dû à l'amélioration de l'environnement commercial, à l'efficacité renforcée du port et à l'amélioration de l'état des routes, ce qui a une incidence positive sur les coûts. Les coûts des importations à Nairobi étaient moins élevés, peut-être parce que la plupart de la concurrence provenant du fret SGR. L'analyse a également révélé qu'il était coûteux de transporter des marchandises de Mombasa à Goma et Bujumbura, ce qui suggère que les obstacles logistiques transfrontaliers ont un impact sur le coût du transport des marchandises vers différentes destinations. En outre, les coûts indirects identifiés comprennent ; le test COVID-19 et les frais d'utilisation de la route, entre autres

Tableau 13 : Tarifs moyens de transport (USD) vers différentes destinations depuis le port de Mombasa

Départ	To	Distance (KM)	Tarif par conteneur/km			
			2016	2018	2020	2021
Mombasa	Nairobi	481	1,78	1,62	1,77	0,95
Mombasa	Kampala	1 169	1,86	1,79	1,88	1,67
Mombasa	Kigali	1 682	2,16	2,23	2,08	1,9
Mombasa	Bujumbura	1 957	2,55	3,07	3,07	-
Mombasa	Goma	1 840	3,33	3,13	3,53	2,45
Mombasa	Juba	1 662	2,86	3,01	2,29	2,17

Source : Association des transporteurs

Au Kenya, les tarifs de transport par pipeline sont publiés par Energy and Petroleum Regulatory Authority (EPRA) de temps à autre, conformément à la section 11 (b) de la loi sur l'énergie de 2019. Les tarifs actuels du carburant sont entrés en vigueur le 15 février 2021 et sont présentés dans le tableau 16 ci-dessous. Il est prévu que le tarif soit moins cher à long terme. Par conséquent, les tarifs de transport de carburant par pipeline perçus par KPC ont diminué, comme le montre le tableau ci-dessous. Le tarif du KPC ci-dessous est une synthèse des coûts de transport, de stockage et de manutention.

Tableau 14 : Tarif d'exportation (USD/m3, hors TVA)

Dépôt de chargement	2019/2020	2020/2021
Nakuru	30,98	29,39
Eldoret	39,84	37
Kisumu	39,79	80
Moi Interational Airport	22,52	37,75
Jomo Kenyatta Airport	22,52	21,37
Shimanzi Oil Terminal	1	1

Source : Données KPC

7.1.2 Tarifs et coûts des transports routiers par destination –Dar Es-Salaam

Les tarifs de transport routier peuvent être classés en trois groupes principaux, à savoir ; les frais payés au transporteur (camionneurs), qui sont normalement appelés tarifs de transport, les frais payés aux transitaires et les frais payés aux agents des douanes (CFA) aux frontières intérieures.

Les tarifs moyens annuels de fret par conteneur pour la distance totale de chaque destination le long du Corridor Central sont présentés ci-dessous pour les années 2020-2021. Les tarifs de transport routier pour les importations de conteneurs via le port de Dar vers diverses destinations pour l'année 2021 montrent une baisse pour Kigali et Bujumbura, tandis que pour Bukavu, les moyennes annuelles sont restées les mêmes pour les années 2020 à 2021. De même, les tendances des coûts de transport ont légèrement diminué de 2020 à 2021 pour toutes les destinations, sauf Goma. Les parties prenantes ont évoqué diverses raisons, dont la réduction du volume pour les transporteurs tanzaniens, étant donné que certains transporteurs des pays de destination ont continué à augmenter les inscriptions de camions dans le système logistique du Corridor central, actuellement à 12,8% contre 3,4% en 2014. La garantie de retour de marchandises pour certains transporteurs a également été évoquée comme étant un facteur positif. Ceci est confirmé par l'analyse des données de l'observatoire. Ainsi, la distance routière et les tarifs de fret correspondants en 2021 présentaient une relation linéaire de 31% seulement, ce qui signifie que d'autres facteurs sont également des indicateurs importants des frais de fret. La baisse la plus importante parmi les cinq itinéraires actuels a été observée pour l'itinéraire de Dar es-Salaam à destination de Bujumbura ; elle a diminué de 3,3 % par an entre 2019 et 2020, suivie de l'itinéraire Dar-Kigali (2,9 %). Pays par pays, le dynamisme des tarifs de transit par conteneur et par kilomètre pour chaque itinéraire est présenté ci-dessous pour les années 2019-2021 :

Tableau 15 : Tarif moyen annuel de transport routier de marchandises par kilomètre (USD), 2019-2021.

Itinéraire (Port de Dar à...)	Année			Variation (%)		
	2021	2020	2019	2021/20	2020/19	2019-21
Kigali	1.83	1.86	1.94	-1.5	-3.4	-2.9
Bujumbura	1.77	1.82	1.89	-2.8	-3.2	-3.3
Kampala	1.86	1.87	1.83	-0.5	1.5	0.9
Bukavu	2.77	2.78	2.77	-0.3	0	0
Goma	2.65	2.64	2.57	0.6	2.4	1.6
Moyenne du Corridor	2.18	2.19	2.2	-0.7	-0.4	-0.5
Minimum	1.77	1.82	1.83	-2.7	0.5	-1.6
Maximum	2.77	2.78	2.77	-0.34	0.34	0.00

Source : CCTO, 2021

8. Résumé et Recommandations

Il s'agit du deuxième rapport annuel conjoint constituant une série de rapports conjoints sur les Corridors pour la période 2020 et 2021. Les Corridors Nord et Central devraient surveiller en permanence les performances des corridors et les comparer aux normes mondiales. Sur la base des observations, le rapport identifie les problèmes et les défis pour la mise en place et l'exploitation des Corridors de transport intermodal Nord et Centre. Ce rapport propose des stratégies et des recommandations pour minimiser les barrières non tarifaires et améliorer l'efficacité des corridors de transport intermodal.

Les recommandations suivantes sont proposées ;

- i. L'harmonisation des zones commerciales du continent qui se chevauchent et renforcement du commerce intra-africain, essentiel à la prospérité économique de la région. L'entrée en vigueur de la ZLECAf souligne la nécessité de réévaluer et d'harmoniser les blocs commerciaux africains.
- ii. Il est impératif d'accroître et de renforcer les capacités de mise en œuvre et de suivi, de rationaliser et faire converger les initiatives d'intégration des CER.
- iii. La nécessité de faire face au déficit annuel existant en matière d'infrastructures.
- iv. La volonté politique est nécessaire pour la mise en œuvre efficace des réformes commerciales, la coordination des politiques macroéconomiques des États partenaires dans chaque bloc, et davantage de politiques pour renforcer la stabilité politique.

Tarifs et coûts de transport

- i. Il est recommandé aux pays de se pencher sur les possibilités de recourir aux itinéraires alternatifs afin de réduire les coûts et les délais.
- ii. L'utilisation de RECTS devrait être encouragée dans les deux Corridors.
- iii. Un modèle de coût doit être élaboré pour déterminer et prévoir les coûts de transport.

Efficacité et Productivité

- i. Les États membres doivent adopter des ponts-bascules à Pesage Routier Dynamique à Grande Vitesse (HSWIM).
- ii. Il est nécessaire de mettre en place une plateforme commune entre les pays membres des corridors afin de partager les expériences sur les meilleures initiatives dans le but d'améliorer l'efficacité des corridors dans la région.
- iii. Le besoin d'étendre la portée du suivi pour inclure les modes de transport ferroviaire et fluvial et le commerce intrarégional. Maintenir les efforts pour minimiser les barrières non tarifaires afin d'améliorer l'efficacité des corridors de transport intermodal.
- iv. Accroître et renforcer les capacités de mise en œuvre et de suivi des corridors.

9. Annexe

Annexe Tableau 1: Interconnectivité Entre le Corridor Central Et Nord

Mode	Relier deux Corridors	État de la route	Lien vers les blocs régionaux
Routes	Itinéraire Namanga- Athi-River	Bon état de la route	La route Arusha Namanga-Athi River fait partie de l'autoroute africaine allant du Caire (Égypte) à Cape Town (Afrique du Sud).
	Itinéraire Voi - Taveta	Bon état de la route	Connecte la Zambie et la (SADC) au sens large.
	Isebania - Ahero	Bon état de la route	Relie les deux corridors au LAPPSET via Nandapal
	Itinéraire Likoni – Lunga Luga	Le Kenya et la Tanzanie ont signé un accord pour achever l'autoroute entre Malindi et Bagamoyo en passant par Lungalunga	Relie les deux corridors à LAPPSET via Mombasa - Lamu.
IWT	Lac Victoria	Mis au point et en service. Cependant, il existe des plans pour la mise à niveau et l'amélioration des infrastructures et des équipements.	Se trouve dans la région des Grands Lacs, qui est reliée au bassin du fleuve Congo, offre un potentiel encore plus grand, notamment à la suite de l'adoption par les membres de la Commission de la ZLECAF.
	Lac Tanganyika	Peu développé	Offre la possibilité de relier quatre pays : le Burundi, la République démocratique du Congo, la Tanzanie et la Zambie.
	Le bassin du Congo	Peu développé	Permet de connecter la CEMAC, la SADC et la ZLECAF
Pipeline	Tanzanie et Kenya	Construction d'un gazoduc de Dar es-Salaam à Mombasa	
Chemins de fer	TAZARA		Corridor TAZARA reliant le port de Dar à la Zambie
	TRC	En service	
	Mombasa - Naivasha SGR	Bien mis au point et fonctionne à plein régime.	
	Naivasha à Kisumu MGR	Modernisé et fonctionne à plein régime.	

Mode	Relier deux Corridors	État de la route	Lien vers les blocs régionaux
Frontières	Frontière Namanga/ Namanga	Poste-Frontière à arrêt Unique (PFAU) et entièrement opérationnel	
	Frontière Taveta/Holili	Poste-Frontière à arrêt Unique (PFAU) et entièrement opérationnel	
	Frontière Isebania/Sirari		
	Frontière Lungalunga/ Horohoro		

Annexe Tableau 2: Trafic de Transit en Tonnes

	2020		2021		Total cumulé 2020	Total cumulé 2021
	Port de Mombasa 2020	Port de Dar 2020	Port de Mombasa	Port de Dar		
Ouganda	7 698 331	153 994	7 263 290	138 805	7 852 325	7 402 095
Soudan du Sud	1 056 026	0	1 065 699	0	1 056 026	1 065 699
RDC	732 108	1 840 657	787 933	2 357 867	2 572 765	3 145 800
Rwanda	426 814	1 239 238	184 753	1 366 289	1 666 052	1 551 042
Burundi	725	476 808	1 027	507 018	477 533	508 045
Autres	257 011	1 629 589	238 245	2 012 309	1 886 600	2 250 554
Total	10 171 015	5 340 286	9 540 947	6 382 288	15 511 301	15 923 235



AUTORITE DE COORDINATION DE TRANSIT ET DE TRANSPORT
DU CORRIDOR NORD

HOUSE 1196 LINKS ROAD NYALI

P.O BOX 34068-80118 MOMBASA, KENYA

+254 729 923574

+254 733 532485

ttca@ttcanc.org

www.ttcanc.org



CENTRAL CORRIDOR TRANSIT TRANSPORT
FACILITATION AGENCY

POSTA HOUSE GHANA AVENUE

P.O. BOX 2372 DAR ES SALAAM, TANZANIA

PHONE: +255 22 2127 149

MOBILE: +255 687 440 941

ttfa@centralcorridor-ttfa.org

www.centralcorridor-ttfa.org