



**NORTHERN CORRIDOR
TRANSPORT
OBSERVATORY**
RELIABLE PERFORMANCE DATA



20^{EME} EDITION

**OBSERVATOIRE DES
TRANSPORTS DU
CORRIDOR NORD**

2024

**PERFORMANCE
DE RAPPORT**

www.top.ttcanc.org

**Autorité de coordination
du transit et du
transport du Corridor
Nord (ACTTCN)**

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

TradeMark Africa (TMA)

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

© 2025 Autorité de
coordination du transit et
du transport du Corridor
Nord et TradeMark Africa.

Tous droits réservés.

Crédits photo

**ACTTCN, sauf
indication contraire.**

Photo de couverture

Recto : Port de
Mombasa, terminal
pétrolier de Kipevu

Verso : Port de
Mombasa

**Les informations
contenues dans ce
rapport peuvent être
librement citées,
reproduites ou
transmises, mais une
mention complète
est requise.**



**NORTHERN CORRIDOR
TRANSIT AND TRANSPORT
COORDINATION AUTHORITY**

PARTNER



Remarque :

Ce rapport est également disponible sur Internet, dans les deux langues officielles de l'Autorité de coordination du transport et du transit du Corridor Nord et sur le portail de l'Observatoire des transports du Corridor Nord, aux adresses : <http://ttcanc.org/resources> et <https://top.ttcanc.org/documents>

Texte principal

- Le terme « dollars » (USD) désigne le dollar américain.
- Le terme « milliard » désigne 1 000 millions.
- Les taux de croissance et de variation annuels désignent les taux composés.
- L'utilisation d'un tiret (-) entre les dates représentant des années ou des mois, par exemple 2023-2024 ou janvier-décembre, désigne la période complète concernée, y compris les années/mois initiaux et finaux. Une barre oblique (/) entre deux années, par exemple 2023/24 ou 2024/2025, désigne un exercice financier.
- Les termes « pays » et « économie », selon le cas, désignent des territoires ou des zones.

Tableaux

- Un tiret (-) indique que le montant est nul ou négligeable.
- Un astérisque (*) ou (**) indique que des données sont manquantes.
- Les détails et les pourcentages ne correspondent pas nécessairement aux totaux, en raison des arrondis.

Table des Matières

Table of Contents	I
Liste des Tableaux	IV
Liste des Figures	VI
Abréviations et Acronymes	VIII
Avant Propos	X
Remerciements	XI
Sommaire Exécutif	XII
PREMIER CHAPITRE : Introduction	1
1.1 Le Corridor Nord	1
1.2 L'Observatoire des transports	1
1.3 Contexte macro-économique	2
DEUXIEME CHAPITRE : Qualité des Infrastructures	5
2.1 Introduction	5
2.2. Ports et les voies navigables intérieures	5
2.2.1. Port de Mombasa	5
2.2.2. Voies navigables intérieures	6
2.3. Le réseau routier	7
2.3.1. Etat des routes au Burundi	8
2.3.2. Etats des routes en RDC	9
2.3.3. Etat des routes du Corridor Nord au Kenya	11
2.3.4. Etat des Routes au Rwanda	12
2.3.5. Etat des routes au Soudan du Sud	12
2.3.6. Etat des Routes en Ouganda	13
2.4 Weighbridges	15

2.5.	Dépôts Intérieurs de Conteneurs	18
2.6.	Chemin de Fer	19
2.7.	Réseau d'oléoducs	20
CHAPITRE TROIS: Volume et Capacité		25
3.1.	Débit de Marchandises par le Port de Mombasa	25
3.2.	Trafic de Conteneurs au Port de Mombasa	28
3.2.1.	Volume de transit par le Port de Mombasa	28
3.3.	Débit ferroviaire	30
3.4.	Débit des oléoducs	31
CHAPITRE QUATRE: Efficacité et Productivité		33
4.1.	Temps de rotation des navires	33
4.2.	Temps d'attente des navires avant l'accostage au Port de Mombasa	34
4.3.	Temps de séjour des marchandises d'importation conteneurisées au Port de Mombasa	35
4.4.	Temps pris entre la validation et la mainlevée entre la mainlevée et l'enlèvement au Port de Mombasa	36
4.5.	Temps et retards douaniers de l'Autorité des Recettes du Rwanda	37
4.5.1	MAGERWA	38
4.6.	Performance des ponts-bascules	38
4.6.1.	Trafic quotidien moyen mensuel	39
4.6.2.	Conformité aux ponts-bascules	39
4.6.3.	Trafic quotidien moyen mensuel de l'Ouganda	41
4.6.4	Conformité au ponts-bascules en Ouganda	42
CHAPITRE CINQ: Tarifs et Coûts		45
5.1	Redevances portuaires et maritimes au Port de Mombasa	45
5.2	Tarifs et coûts ferroviaires	45
5.3	Tarifs de transport par oléoduc	47
5.4	Tarifs de transport routier	49
5.4.1	Tarifs de Transport d'autres origines vers diverses destinations	50
5.4.2	Nombre de voyages aller-retour de l'origine à la destination en un mois	51

CHAPITRE SIX: Temps de Transit et Retards	53
6.1. Temps de transit au Kenya	53
6.2. Temps de transit en Ouganda	55
6.3. Retards le long du Corridor Nord	57
6.4. Temps de passage des frontières	58
CHAPITRE SEPT : Commerce Intrarégional	63
7.1. Commerce formel au Burundi	63
7.2. Commerce Formel au Kenya	67
7.2.1. Commerce total du Kenya Total, en USD	68
7.2.2. Les 10 premiers partenaires commerciaux du Kenya en 2024 (en USD)	69
7.2.3. Total des échanges commerciaux du Kenya avec les Etats membres du Corridor Nord en 2024	70
7.3. Commerce intrarégional formel au Rwanda	71
7.3.1. 10 partenaires commerciaux du Rwanda	72
7.4. Commerce informel entre le Rwanda et les autres Etats membres du Corridor Nord	74
7.5. Commerce intrarégional formel en Ouganda	75
7.5.1. Principaux partenaires commerciaux de l'Ouganda	76
7.6. Commerce informel intrarégional de l'Ouganda	77
CHAPITRE HUIT : Sécurité Routière	79
8.1. Sécurité Routière au Kenya	79
CHAPTER NINE: Recommandations	83
Annexes	87
Annexe 1: Etat des Routes au Burundi	87
Annexe 2 : Etat des routes en RDC	88
Annexe 3 : Etat des routes au Kenya	90
Annexe 4 : Etat des routes au Rwanda	91
Annexe 5 : Redevances portuaires et maritimes au port de Mombasa	92

Liste des Tableaux

Tableau 1 : Indicateurs macroéconomiques clés, moyenne en 2024–2025.....	3
Tableau 2 : Echelle IRI du Corridor Nord	7
Tableau 3 : Etat des sections de route du Corridor Nord au Burundi	8
Tableau 4 : Etat des tronçons de route du Corridor Nord en RDC	9
Tableau 5 : Etat des tronçons de route du Corridor Nord au Kenya	11
Tableau 6 : Etat des tronçons de route en Ouganda	13
Tableau 7 : Etat des sections des routes du Corridor Nord en Ouganda	14
Tableau 8 : Limites de la charge maximale par essieu admissibles.....	15
Tableau 9 : Mise en oeuvre des ponts-bascules dans les Etats membres du Corridor Nord.....	16
Tableau 10 : Etat des tronçons de chemin de fer MGR au Kenya	19
Tableau 11 : Débits des oléoducs au Kenya	20
Tableau 12 : Capacité des Installations de Stockage par Oléoducs de la KPC	21
Tableau 13 : Débit annuel au Port de Mombasa, en Tonnes métriques.....	27
Tableau 14 : Trafic de conteneurs au Port de Mombasa	28
Tableau 15 : Volume de transit par le Port de Mombasa	29
Tableau 16 : Débit du SGR de 2020 à 2024	30
Tableau 17 : Débit des oléoducs, en M3.....	31
Tableau 18 : Trafic quotidien moyen mensuel pesé aux ponts-bascules au Kenya	39
Tableau 19 : Pourcentage de conformité aux ponts-bascules au Kenya	40
Tableau 20 : Trafic journalier moyen mensuel pesé aux ponts bascules en Ouganda	41
Tableau 21 : Pourcentage de conformité aux ponts-bascules en Ouganda.....	42
Tableau 22 : Tarifs de transit des importations par conteneur chargés / à vides (en dollars américains)	46

Tableau 23 : Tarifs d'importation de conteneurs chargés /à vides localement par conteneur, en USD .	47
Tableau 24 : Tarif de transport des marchandises conteneurisées, dans la direction descendante . . .	47
Tableau 25 : Tarifs de transport par oléoduc fixés par EPRA.	48
Tableau 26 : Tarifs de transport des camions-citernes depuis les dépôts pétroliers de la KPC vers les Etats membres	48
Tableau 27 : Tarifs de transport de Mombasa et de Nairobi vers diverses destinations	49
Tableau 28 : Tarifs de transport d'autres origines vers diverses destinations	50
Tableau 29 : Nombre de voyages aller-retour entre le point d'origine et la destination au cours d'un mois	51
Tableau 30 : 10 principaux emplacements d'arrêts le long du Corridor Nord	57
Tableau 31 : Commerce formel entre le Kenya et les autres Etats membres du Corridor Nord, en USD. .	71
Tableau 32 : Importations et exportations formelles du Rwanda en 2024 (en USD)	71
Tableau 33 : Commerce informel entre le Rwanda et les autres États membres du Corridor Nord en USD	74
Tableau 34 : Commerce intrarégional formel de l'Ouganda avec les autres Etats membres du Corridor Nord	75
Tableau 35 : Commerce informel en Ouganda, en USD.	77
Tableau 36 : Accidents et décès le long des itinéraires du Corridor Nord au Kenya	80
Tableau 37 : Nombre de décès par heure de la journée et jour de la semaine au Kenya, 2024.	81

Liste des Figures

Figure 1 : Débit annuel au Port de Mombasa, '000' en Tonnes métriques	26
Figure 2 : Part en Pourcentage du Débit Portuaire de Mombasa en 2024 EN '000 Tonnes métriques ..	26
Figure 3 : Temps de rotation des navires au Port de Mombasa, en heures.....	33
Figure 4 : Temps d'attente des navires avant l'accoster au Port de Mombasa, en jours.....	34
Figure 5 : Temps de séjour annuel moyen des cargaisons conteneurisées d'importation, en heures ..	35
Figure 6 : Temps pris entre la validation et la mainlevée entre la mainlevée et l'enlèvement au Port de Mombasa, en heures	36
Figure 7 : Temps pris après la mainlevée douanière, Temps de la mainlevée douanière et retards de traitement, en heures.....	37
Figure 8 : temps de séjour moyen à l'UCD MAGERWA, en heures	38
Figure 9 : Temps de transit moyen de Mombasa aux frontières du Kenya, en heures	53
Figure 10 : Temps de transit moyen de Mombasa vers diverses destinations en heures.....	54
Figure 11 : Temps de transit moyen en Ouganda à partir de la frontière de Busia	55
Figure 12 : Temps de transit moyen en Ouganda depuis la frontière de Malaba	56
Figure 13 : Fréquence des arrêts par motifs d'arrêt	58
Figure 14 : Temps moyen de traversée des frontières du Corridor Nord	59
Figure 15 : Temps moyen de passage des frontières par type de véhicule à Busia et Malaba	60
Figure 16 : Temps moyen total de passage de la frontière par jour de la semaine	61
Figure 17 : Dénombrement du trafic à la frontière de Busia	61
Figure 18 : Comparaison du commerce formel du Burundi en 2023 et 2024.....	63
Figure 19 : Commerce formel du Burundi avec les Etats membres du Corridor Nord en 2024.....	64
Figure 20 : Echanges commerciaux informels entre le Burundi, la Tanzanie, la RDC et le Rwanda en 2023–2024	65

Figure 21 : Principales destinations des exportations du Burundi en 2024 (USD).....	66
Figure 22 : Principaux pays importateurs du Burundi en 2024 (USD)	67
Figure 23 : Commerce total du Kenya de 2022 à 2024 (en USD).....	68
Figure 24 : Principales destinations des Exportations du Kenya en 2024.....	69
Figure 25 : Les principales sources des importations du Kenya en 2024	70
Figure 26 : Principales destinations des exportations du Rwanda en 2024 (USD)	72
Figure 27 : Principaux pays importateurs de Rwanda en 2024 (USD)	73
Figure 28 : Principaux pays d'exportation de l'Ouganda en 2024	76
Figure 29 : Principaux pays d'importation de l'Ouganda en 2024	77

Abréviations et Acronymes

ACPLRWA	Association des Chauffeurs des Poids Lourds au Rwanda
AfCFTA	Accord de la Zone libre Echange Continentale Africain
BAD	Banque Africaine de Développement
ASYCUDA-SYDONIA	Automated System for Customs Data
BADEA	Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique
CAR	République centrafricaine
COVID-19	Coronavirus 2019
RDC	République Démocratique du Congo
TPL	Tonnes de port en lourd
EAC	Communauté de l'Afrique de l'Est.
EMDEs	Marchés Emergents et d'Economies en Développement
EPRA	Autorité de régulation de l'énergie et du pétrole
FSD	Renforcement du secteur financier
PIB	Produit intérieur brut
GVW	Poids brut du véhicule
HSWIM	Pesage Routier Dynamique à Grande Vitesse
ICBT -CTI	Commerce Transfrontalier Informel
ICD	Dépôt Intérieur de Conteneurs
FMI	Fonds Monétaire International
IRI	Indice International de Rugosité
IWT	Transport par voie navigable
KeNHA	Kenya National Highways Authority
Km	Kilomètre
KOJ	Jetée pétrolière de Kisumu
KOSF	Installations de stockage de pétrole Kipevu
KOT	Terminal pétrolier de Kilindini
KPA	Kenya Ports Authority
KPC	Kenya Pipeline Company
KPRL	Kenya Petroleum Refineries Limited

KRA	Kenya Revenue Authority
KTA	Kenya Transporters Association
LPG	Gaz de pétrole liquéfié
MGR	Chemin de fer à voie métrique
MPNCCC	Charte de la Communauté du Port de Mombasa et du Corridor Nord
MT	Tonnes métriques
NC	Corridor Nord
NCTO	Observatoire des transports 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
BNT	Barrière non tarifaire
NTSA	National Transport Safety Authority
OFID	Fonds OPEP pour le développement international
OPEC	Organisation des pays exportateurs de pétrole
OSBP - PFAU	Poste frontière à arrêt unique
PS	Station de pompage
NMT	Transport non motorisé
GoK	Gouvernement du Kenya
PBC	Contrats de maintenance basés sur la performance
RMLF	Fonds d'Entretien Routier
EIB	Banque européenne d'investissement
KfW	Banque allemande de développement
PIP	Proposition initiée par le secteur privé
PPP	Partenariat Public-Privé
RECTS	Système Electronique Régional de Suivi des Cargaisons
RRA	Office des Recettes du Rwanda
TDU	Territoire Douanier Unique
SGR	Chemin de fer à écartement standard
TAH	Autoroute Transafricaine
TEUs	Conteneur équivalent vingt pieds
TMA	TradeMark Africa
URC	Uganda Railways Corporation
USD	Dollars Américains

Avant Propos

Nous sommes ravis de vous présenter la 20^{ème} Edition du Rapport de l'Observatoire des Transports du Corridor Nord, qui fournit une évaluation détaillée des performances du Corridor Nord et du port de Mombasa, réalisées au cours de l'année 2024. Ce rapport s'appuie sur des indicateurs clés de performance et fait la comparaison des résultats d'une année sur l'autre lorsque cela est possible. Cette 20^{ème} édition s'inscrit dans la continuité de notre série d'Observatoire des transports et est considérée comme partie intégrante du cadre de suivi de la performance du Corridor.

Véritable pilier de l'intégration régionale et du développement économique, le Corridor Nord relie les pays d'Afrique de l'Est au commerce international en assurant une circulation fluide des biens, des services et des personnes. Son efficacité a un impact sur la compétitivité commerciale, l'attractivité des investissements et assure les moyens de subsistance de millions de personnes dans les Etats membres. Ce rapport met en évidence la performance des indicateurs clés du Corridor Nord, identifie les goulots d'étranglement et propose des recommandations d'amélioration et de formulation de politiques fondées sur des données probantes. Le rapport souligne notre engagement indéfectible à faire le suivi et évaluer les progrès du Corridor et témoigne des efforts collaboratifs entre les Etats membres, les parties prenantes et les partenaires de développement.

C'est avec fierté que nous annonçons que le débit de marchandises au port de Mombasa a considérablement augmenté en 2024. Cela est attribué à l'amélioration de la capacité de manutention portuaire, à l'efficacité opérationnelle et à d'autres facteurs économiques externes. A l'inverse, l'insuffisance des données de certains Etats membres a entraîné des lacunes dans la communication de certains indicateurs de performance du Corridor. Nous voudrions encourager toutes les parties prenantes des Etats membres à renforcer leur engagement en faveur du partage des données, et nous reconnaissons leur rôle essentiel dans l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes et l'amélioration de l'ensemble du Corridor.

Nous exprimons notre sincère gratitude à toutes les parties prenantes qui ont joué un rôle essentiel dans la fourniture des données et la validation de ce rapport. Vos contributions ont servi de garantie de l'exactitude et la pertinence du rapport, et nous nous réjouissons de poursuivre notre collaboration pour façonner l'avenir du Corridor Nord.

Dr. John Deng Diar Ding
Secrétaire Exécutif

Remerciements

La 20ème Edition du rapport de l'Observatoire des transports a été publiée par l'Autorité de Coordination de Transit et de Transports du Corridor Nord, en collaboration avec les différentes parties prenantes dans les Etats membres. Ces derniers comprennent notamment les Ministères, les autorités routières, les autorités fiscales, les associations de transport et le Bureau des statistiques.

Nous adressons nos plus sincères remerciements envers les Organes directeurs de l'Autorité du Corridor Nord pour leur soutien tant précieux qu'indéfectible,

Nos remerciements s'adressent également à Trademark Africa pour son soutien financier et technique au projet de l'Observatoire des transports du Corridor Nord.

Nous saluons également le dévouement de l'équipe technique de l'Observatoire des transports du Corridor Nord et de toutes les personnes impliquées dans l'élaboration de ce rapport.

Sommaire Exécutif

La 20^{ème} Edition du Rapport de l'Observatoire des transports du Corridor Nord analyse de manière détaillé le transport le long du Corridor Nord en 2024. Ce rapport couvre les modes de transport terrestre, notamment routier, ferroviaire, par oléoduc et maritime, et s'appuie sur des indicateurs de performance clés clairement définis dans la Charte de la Communauté du Port de Mombasa et du Corridor Nord (MPNCCC).

Le rapport identifie plusieurs défis, notamment les inefficacités liées aux temps de transit et aux passages frontaliers, les frais de manutention et les coûts de transport élevés, la sûreté et la sécurité ainsi que les déséquilibres commerciaux persistants. Pour surmonter ces défis, le rapport recommande aux Etats membres du Corridor Nord de prioriser la modernisation des infrastructures, notamment les voies ferroviaires et les routes, la réorientation des opérations aux postes-frontières à arrêt unique, les installations de ponts-bascules, l'automatisation et intégration des systèmes. Le rapport préconise également des mesures de sécurité routière, notamment le développement de systèmes de suivi des accidents de la route, des bases de données sur les accidents de la route, des cartes de navigation fluviale et de campagnes de sensibilisation à la sécurité routière. Il appelle à la promotion du commerce régional et international et à la réduction des barrières non tarifaires.

Qualité des infrastructures

L'état des routes du Corridor Nord présente des variations dans les différents Etats membres. 95% des routes au Burundi et 91 % au Kenya sont en bon état. Au Rwanda et un Ouganda, les routes sont en bon état, certains tronçons routiers étant en cours de réhabilitation et de modernisation. En revanche, les routes de la République Démocratique du Congo et du Soudan du Sud ne sont pas revêtues et sont généralement en mauvais état. Parmi les principales améliorations routières du Corridor figurent l'autoroute Kisumu-Busia / Kakira-Malaba et Busitema-Busia entre le Kenya et l'Ouganda, l'autoroute Usahihi au Kenya et la route Kigali-Muhanga-Akanyaru au Rwanda.

Pour ce qui est de la voie ferrée, le Kenya exploite le Chemin de fer à écartement standard (SGR) du port de Mombasa à Naivasha en passant par Nairobi, et prévoit de le prolonger jusqu'à Malaba en passant par Kisumu. De son côté, l'Ouganda a commandité le développement du SGR de Malaba à Kampala. Le Kenya et l'Ouganda procèdent à la réhabilitation des sections du réseau MGR, telles que Naivasha-Malaba au Kenya et Malaba-Gulu en Ouganda, afin d'améliorer la connectivité.

Volume et Capacité

Le Port de Mombasa a enregistré un débit de marchandises au Port de 40,99 millions de tonnes métrique (soit une croissance de 13,9 % par rapport à 2023) Cette augmentation est attribuée à une forte hausse des marchandises conteneurisées, la croissance du vrac liquide et sec, attribuée à l'efficacité et à la capacité de manutention accrues du port. Les importations ont augmenté de 5,5 % par rapport à 2023 et ont représenté 73 % du débit total, tandis que les exportations ont représenté 12 % et les transbordements occupent 14 %.

Les volumes de transit par le port de Mombasa ont augmenté de 17,8 %, la part de l'Ouganda a contribué à hauteur de 85 % à cette augmentation. Le volume de fret du Rwanda a augmenté de 163.058 tonnes, tandis que celui de la RDC et du Burundi a augmenté respectivement de 68 410 tonnes et de 47 180 tonnes en 2024 par rapport à 2023. Cependant, le fret en transit vers le Soudan du Sud a enregistré une baisse de 221 698 tonnes en 2024.

Concernant le transport par voie ferrée, le SGR a transporté 6,5 millions de tonnes, enregistrant une légère baisse, tandis que le MGR a enregistré 1,2 million de tonnes en 2024, contre 1 million de tonnes transportées en 2023.

Efficacité et Productivité

L'efficacité et la productivité du Corridor Nord dépendent d'indicateurs essentiels tels que le temps de rotation des navires et le temps d'attente des navires. Au port de Mombasa, le temps de rotation des navires est passé de 70 heures à 119 heures en 2023, dépassant l'objectif de 67 heures en 2024, en raison d'un afflux de navires faisant escale au port. Le traitement et l'approbation des déclarations de marchandises par les autorités fiscales et autres intervenants, ainsi que le paiement des droits de douane au port de Mombasa, ont pris en moyenne 42 heures.

Le temps de séjour des marchandises importées conteneurisées est passé de 85,8 heures à 97,8 heures en 2023, en raison de l'allongement de la période de stockage gratuit des marchandises en transit (de 9 à 15 jours), des retards dans l'enlèvement des marchandises par les expéditeurs, des retards dans les processus d'accès aux portes et des interruptions de service.

Tarifs et Coûts

L'Autorité des Ports du Kenya (KPA) facture les services maritimes, la manutention et le stockage au port de Mombasa. Pour le transport ferroviaire, la Compagnie de Chemin de fer du Kenya (KRC) facture entre 860 et 960 USD pour un conteneur de 20 pieds, et entre 1 110 et 1 260 USD pour un conteneur de 40 pieds, pour le trajet de Mombasa à Malaba par SGR/MGR. Pour les importations locales transportées par SGR de Mombasa à Nairobi, les tarifs varient entre 500 et 600 USD pour un conteneur de 20 pieds et entre 630 et 780 USD pour un conteneur de 40 pieds.

En 2024, la Compagnie de l'Oléoduc du Kenya (KPC) a facturé 31,42 USD/m³ pour le transport de produits pétroliers de Mombasa au terminal de Nakuru, 37,83 USD/m³ pour Mombasa - Eldoret et 37,79 USD/m³ pour Mombasa - Kisumu. Le coût de transport par camions-citernes était de 2 200 USD de Mombasa à Kampala et 2 400 USD jusqu'à Kigali, depuis les dépôts de Nakuru, Eldoret ou Kisumu.

Le transport routier des marchandises de Mombasa vers l'intérieur du Kenya et l'Ouganda s'élevait en moyenne à 1,8 USD/km. Les destinations au Burundi et au Rwanda en partant de Mombasa coûtaient en moyenne 2 USD/km, tandis que le tarif vers Juba était de 2,4 USD/km. En revanche, les tarifs de transport vers diverses destinations en RDC étaient les plus élevés, avec une moyenne de 3 USD/km.

Temps de transit et Retards

Les temps de transit de Mombasa à Malaba et Busia étaient respectivement de 80 heures et 73 heures. Les temps de transit de Mombasa à Kampala étaient de 105 heures, de Mombasa à Nimule de 126 heures en moyenne et de Mombasa à Mpondwe de 161 heures, affectés par des interruptions pour raisons personnelles, des inefficacités aux postes frontières et d'autres goulots d'étranglement logistiques.

Commerce intrarégional

La valeur totale des échanges commerciaux intrarégionaux du Burundi était élevée à 186,80 millions USD, ses principaux partenaires commerciaux étant l'Ouganda et la RDC, avec respectivement 63,9 millions USD et 62,7 millions USD. Pour le Kenya, la valeur des échanges commerciaux intrarégionaux s'est élevée à 1,6 milliard USD, l'Ouganda devenant son principal partenaire commercial avec 1,2 milliard USD. Le Rwanda a enregistré une valeur des échanges intrarégionaux de 1,47 milliard USD, avec un volume d'échanges supérieur à celui de la RDC, avec 925,8 millions USD. Les échanges intrarégionaux de l'Ouganda ont atteint 2,8 milliards USD, son principal partenaire commercial étant le Kenya.

Sécurité routière

En 2024, on estime à 61 le nombre de décès annuel pour 100 km sur les routes du Corridor Nord du Kenya. Le pays a enregistré 690 accidents, faisant 802 morts. Les tronçons les plus dangereux par rapport à la distance sont ceux d'Athi River - Rironi, Rironi - Gilgil et Timboroa - Eldoret, avec respectivement 149, 85 et 58 morts. Sur les 690 accidents signalés, 248 impliquaient des véhicules utilitaires, le plus grand nombre d'accident ayant eu lieu du samedi au mardi, tôt le matin et tard le soir, principalement en raison de la mauvaise visibilité, de la fatigue du conducteur et de l'agressivité au volant.

PREMIER CHAPITRE :

Introduction

1.1 Le Corridor Nord

Le Corridor Nord est une voie de transit reliant les pays enclavés du Burundi, la République Démocratique du Congo (RDC), le Rwanda, le Soudan du Sud et l'Ouganda au Port maritime de Mombasa. Il comprend quatre modes de transport terrestre : la route, le rail, les pipelines et les voies navigables intérieures. L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN), créée en 1985 par un accord interétatique (l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord), supervise les opérations du corridor. L'ACTTCN a pour mandat de faciliter les échanges commerciaux et la circulation des personnes, de transformer le Corridor Nord en un corridor de développement en stimulant les investissements, et de mettre en œuvre des stratégies visant à accélérer le développement économique et social tout en garantissant la durabilité environnementale.

Les principales infrastructures physiques du Corridor Nord comprennent le port maritime de Mombasa, les réseaux routiers, les ponts-bascules, les points de passage frontaliers (y compris les postes-frontières à arrêt unique), les voies ferrées, les oléoducs, les voies navigables intérieures et les Dépôts Intérieurs de Conteneurs (ICD).

1.2 L'Observatoire des transports

L'Observatoire des transports du Corridor Nord est un outil de suivi en ligne qui évalue et mesure la performance du Corridor. Il propose un ensemble d'outils permettant de diagnostiquer les problèmes, d'identifier les goulots d'étranglement et les axes d'amélioration, et de fournir des informations factuelles pour l'élaboration des politiques. Il assure le suivi de plus de 45 indicateurs de performance répartis dans huit catégories, à savoir : qualité des infrastructures, volume et capacité, efficacité et productivité, tarifs et coûts, temps de transit et retards, commerce intrarégional, sécurité routière et durabilité environnementale (transport écologique).

des marchandises). L'Observatoire des transports est accessible via un portail en ligne (<https://top.ttcanc.org/>),

Les données qui permettent d'évaluer la performance du Corridor sont collectées à partir de diverses sources, telles que les enquêtes sur le transport routier, les données électroniques des systèmes d'information des parties prenantes et les rapports sur la logistique du commerce et des transports. Ces données sont ensuite traitées, analysées, compilées, validées, publiées et diffusées aux parties prenantes.

1.3 Contexte macro-économique

En 2024, les économies mondiales sont restées en proie à des chocs persistants et à des réalignements structurels. Ces chocs ont été façonnés par des crises concomitantes : perturbations persistantes des chaînes d'approvisionnement dues à la pandémie, instabilité géopolitique accrue liée au conflit russo-ukrainien, pressions inflationnistes persistantes et vulnérabilités climatiques croissantes (Rapport du Fonds Monétaire International (FMI) de 2024). Les projections du FMI indiquaient un ralentissement continu, avec une croissance mondiale qui était en baisse, soit à 2,9 % en 2024 (contre 3,1 % en 2023 et 3,5 % en 2022). En outre, le resserrement des politiques monétaires, le surendettement et la volatilité des marchés des matières premières ont aggravé la fragilité budgétaire, en particulier dans les marchés émergents et les économies en développement (MEDE).

En Afrique, la résilience économique se manifeste malgré les chocs mondiaux. La croissance moyenne du Produit Intérieur Brut (PIB) devait se stabiliser à un solide niveau de 4,0 % en 2024–2025, dépassant les 3,1 % enregistrés en 2023. Le ralentissement de l'année d'avant, qui s'établissait à 3,5 % en 2022, était dû à la flambée des prix des denrées alimentaires et de l'énergie liée à la guerre entre Russie et l'Ukraine, à la faiblesse de la demande au niveau mondial, aux défis climatiques qui frappent l'agriculture et l'énergie, et à l'instabilité politique dans certains pays. Malgré cela, 15 pays ont enregistré une croissance supérieure à 5 % en 2023, et le rebond est en cours : l'Afrique de l'Est devait progresser de 3,4 points, tandis que l'Afrique australe et l'Afrique de l'Ouest gagneraient chacune 0,6 point, portant la croissance du continent à 3,7 % en 2024 et à 4,3 % en 2025, ce qui consoliderait la place de l'Afrique au deuxième rang mondial pour la croissance la plus rapide, après l'Asie. (Rapport de la Banque Africaine de Développement sur les perspectives économiques en Afrique, 2024).

En Afrique de l'Est, la région où se situe les Etats membres du Corridor Nord, la Banque Africaine de Développement (BAD) a annoncé en octobre 2024 une croissance économique de premier plan, avec une hausse de 4,97 points de pourcentage, surpassant celle de toutes les autres régions africaines (Rapport sur les Perspectives économiques en Afrique 2024). La croissance

du Produit Intérieur Brut (PIB) qui a été projetée pour les Etats membres d'Afrique de l'Est est de 5,3 % en 2025 et de 6,1 % en 2026. Cette accélération de 0,4 point de pourcentage en 2025 est soutenue par la moitié des économies de la région – le Soudan du Sud, le Rwanda, l'Ouganda, l'Éthiopie, la Tanzanie et le Kenya – qui devraient atteindre des taux de croissance de 5 % ou plus. Le Soudan du Sud se distingue par un rebond spectaculaire, passant d'une contraction estimée à 26,4 % en 2024 à une expansion projetée de 27,2 % en 2025. Cette poussée est en grande partie due à la reprise de la pleine production et des exportations de pétrole brut via l'oléoduc Petrodollar.

Tableau 1: Indicateurs macroéconomiques clés, moyenne en 2024–2025

Pays	Croissance du PIB réel (%)			Population (en Million) 2024	Surface (Km2)	Taux d'accroissement démographique 2024 (%)
	2023*	2024*	2025*			
Burundi	3,3	2,0	3,5	14,05	25.680	2,62
RDCongo	8,6	5,5	5,3	111,73	2.267.050	3,30
Kenya	5,6	4,9	5,0	56,43	582.644	1,98
Rwanda	8,2	7,3	7,1	14,26	26.338	2,16
Soudan du Sud	2,5	-26,4	27,2	11,94	610.952	4,01
Ouganda	4,9	6,2	6,8	50,02	199.810	2,79
	Moyenne 5,3%	Moyenne 4,97%	Moyenne 5,5%	Moyenne 258,40	Moyenne 3.712.474	Moyenne 2,81%

* Projetée

Source des données: Pourcentages calculés à partir des données des Perspectives microéconomiques du FMI, de la BAD et de la base de données des Nations Unies.



DEUXIEME CHAPITRE : Qualité des Infrastructures

2.1 Introduction

La qualité des infrastructures de transport varie considérablement selon les Etats membres du Corridor Nord. Des routes, des voies ferrées, des ports et des oléoducs bien entretenus améliorent l'efficacité des échanges commerciaux, réduisent les coûts de transport, favorisent le développement durable, renforcent la connectivité régionale, stimulent la croissance économique et assurent la fluidité de la circulation des biens et des personnes. Cependant, le mauvais état de certaines sections du système de transport et les problèmes d'entretien continuent d'entraver la réalisation du potentiel du Corridor. Ce chapitre propose une analyse de l'état actuel des infrastructures physiques le long du Corridor Nord, en mettant en évidence les améliorations en cours et les domaines nécessitant une intervention.

2.2. Ports et les voies navigables intérieures

2.2.1. Port de Mombasa

Le Port de Mombasa est la principale porte d'entrée vers l'Afrique de l'Est et l'Afrique centrale. Il dessert un vaste arrière-pays comprenant le Burundi, l'est de la République Démocratique du Congo, le Rwanda, le Soudan du Sud, l'Ouganda, le nord de la Tanzanie, la Somalie et l'Ethiopie. Le Port est connecté par le réseau routier, le chemin de fer, à voie métrique et 600 kilomètres de chemin de fer à voie normale qui assurent une circulation fluide des marchandises et contribuent à l'amélioration de l'efficacité du commerce régional.

Le port est divisé en deux sections : les opérations de sur les cargaisons conventionnelles et les terminaux de manutention de conteneurs. Il dispose d'un total de 19 postes d'amarrage, dont 12 sont réservés aux cargaisons conventionnelles et sept à la manutention de conteneurs. La section conteneurs est desservie par deux terminaux d'une capacité annuelle de manutention

de 2,2 millions d'EVP. Ces terminaux sont équipés d'équipements modernes à terre et dans les gares de triage pour assurer un transport efficace des marchandises et minimiser les congestions.

Le port de Mombasa dispose de deux installations de manutention de produits pétroliers : le terminal pétrolier de Kipevu (KOT), doté de trois postes d'amarrage opérationnels et d'une longueur totale de 770 mètres, ainsi que le terminal pétrolier de Shimanzi, doté d'un seul poste d'amarrage. Le terminal pétrolier de Kipevu peut accueillir simultanément trois navires pour une capacité de 17000 tonnes de port en lourd.

Outre la manutention de marchandises, le Port de Mombasa exploite un terminal de croisière moderne et qui est conforme aux normes environnementales.

2.2.2. Voies navigables intérieures

Le Corridor Nord est le berceau de plusieurs voies navigables intérieures, notamment les lacs Victoria, Albert, Edouard, Kyoga, Kivu, Tanganyika, le fleuve Nil, la rivière Akagera et le fleuve Congo. Ces voies navigables jouent un rôle crucial dans le commerce et le transport régionaux, offrant un mode de transit alternatif pour les marchandises et les passagers entre plusieurs pays.

Dans le cadre de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord, les Etats membres se sont engagés à promouvoir une utilisation sécurisée et efficace des voies navigables intérieures pour le transport de transit et le trafic interétatique. Des efforts sont actuellement déployés pour moderniser les infrastructures de voies navigables, tels que l'amélioration de la sécurité de la navigation, la modernisation des navires, les cadres réglementaires ainsi que la mise à niveau des installations portuaires, afin d'en maximiser le potentiel.

Les Etats membres du Corridor Nord oeuvrent à une amélioration active de leurs systèmes de transport fluvial à travers des interventions telles que la modernisation des infrastructures et la construction de navires. Le Burundi est en cours de la modernisation du port de Bujumbura et mobilise des fonds pour la construction de nouveaux navires. Le Kenya a modernisé le port de Kisumu, créé un campus pour l'Institut de formation ferroviaire et réhabilité des navires clés tels que MV Uhuru. L'Ouganda a achevé la construction d'une jetée pétrolière et deux navires sont opérationnels à Kawuku, et la modernisation du port de Ntoroko a été finalisée. L'acquisition de terrains pour le développement du port de Bukasa est en cours, et le projet multinational de communication et de transport maritime sur le lac Victoria est en cours de réalisation.

La République Démocratique du Congo (RDC) se concentre sur la modernisation de ses ports. La RDC modernise les ports de Kalundu, Kalemie, Bukavu, Goma et Kisangani afin d'améliorer les réseaux de transport fluvial. Le Rwanda a achevé la construction du port de Rubavu qui est

actuellement opérationnel, tandis que le port de Rusizi est à 85 % achevé. La mobilisation de fonds est en cours pour la construction des ports de Karongi et de Nkora, ainsi que pour mener l'étude de navigabilité de la rivière Akagera.

Le Soudan du Sud procède au développement de la navigation fluviale et les infrastructures portuaires le long du Fleuve Nil. Ces efforts comprennent le dragage, l'élargissement des voies de navigation, le déblaiement des zones dangereuses, ainsi que la réhabilitation et l'agrandissement du port de Juba. Le pays élabore également un cadre réglementaire pour renforcer la gouvernance du transport fluvial.

2.3. Le réseau routier

Le réseau routier du Corridor Nord s'étend sur plus de 12.700 km et couvre les Etats membres du Burundi, la République Démocratique du Congo (RDC), le Kenya, le Rwanda, le Soudan du Sud et l'Ouganda. Il relie le port de Mombasa aux pays enclavés, facilitant ainsi le commerce et transit.

Les projets d'infrastructures routières en cours se concentrent sur la modernisation et l'extension de tronçons routiers clés, ainsi que sur la mise en place de Postes Frontières à Arrêt Unique afin de répondre à l'augmentation des volumes d'échanges, d'améliorer l'efficacité et de réduire les temps de transit. Les Etats membres oeuvrent également au développement et à l'amélioration des ponts-bascules.

Pour évaluer la qualité de ses routes, le Corridor Nord utilise l'Indice international de rugosité (IRI), une norme mondialement reconnue pour mesurer l'état des routes. Le tableau ci-dessous présente l'échelle IRI utilisée pour évaluer le réseau routier du Corridor Nord.

Tableau 2: Echelle IRI du Corridor Nord

Etat	Excellent	Bon	Passable	Mauvais	Très mauvais
IRI (mm/m)	< 2	2-3,99	4-5,99	6-10	Au delà de 10

L'indice assiste les autorités routières à évaluer, entretenir et gérer efficacement les réseaux routiers. L'analyse suivante évalue l'état des routes du Corridor Nord sur la base des normes IRI de chaque Etat membre.

2.3.1. Etat des routes au Burundi

Les routes officiellement désignées du Corridor Nord en République du Burundi sont Akanyaru-Haut (via Kayanza - Bujumbura) jusqu'à Gatumba, Gasenyi (via Kirundo - Ngozi) jusqu'à Bujumbura, Ruhwa (via Rugombo - Nyamitanga) jusqu'à Bujumbura, et Kanyaru-Bas (via Ngozi - Nyangungu) jusqu'à Gitega et à Kobero/Kabanga.

La majeure partie des routes au Burundi sont à deux voies, avec une largeur de la route de 3 mètres, à l'exception des routes Nyamitanga - Bujumbura et Ngozi-Gitega qui ont une largeur de 3,5 mètres. En outre, la majeure partie de la chaussée est constituée de béton bitumineux et pavé. Le tableau ci-dessous montre l'état de certaines sections de route au Burundi.

Tableau 3: Etat des sections de route du Corridor Nord au Burundi

Etat	IRI	Longueur (Km)	
		2023	2024
Excellent	< 2	189.252	189,03
Bon	2-3,99	319.122	321,19
Très mauvais	Au delà de 10	41,51	23
Longueur totale		549.884	533,22

Source des données : Agence Routière du Burundi

Le Burundi réalise des progrès significatifs dans l'amélioration de ses infrastructures de transport le long du Corridor Nord. Sur l'axe routier Kanyaru Haut - Kayanza - Bujumbura - Gatumba, d'importants travaux de drainage et de stabilisation sont en cours sur des tronçons clés, notamment entre Kanyaru Haut et Kayanza (21,12 km), Kayanza et Bugarama (59,55 km) et Bugarama et Bujumbura (34,65 km). Le tronçon Bujumbura-Gatumba (18,92 km) a déjà fait l'objet de travaux de réhabilitation et d'élargissement.

Des améliorations futures à apporter portent sur la réparation des nids-de-poules et la mise à niveau de l'infrastructure de transports non motorisés. Les tronçons routiers Gashoho-Ngozi (40,56 km) et Gitega-Bugarama (65 km) ont bénéficié de réparations ponctuelles, et Kirundo-Gashoho (32 km) attend d'être réparé pour le bouchage des nids-de-poules.

Le tronçon Ruhwa-Nyamitanga (49,46 km), construite en 2013, le tronçon Nyamitanga - Gihanga (11,49 km), réhabilité en 2022 et Gihanga-Bujumbura (19,86 km) sont en bon état. Toutefois, la route Kanyaru Bas - Ngozi (23 km) est une route régionale non asphaltée et en mauvais état.

Le Plan révisé de développement national du Burundi 2018 - 2027 accorde la priorité à la modernisation des routes nationales pour répondre aux normes de l'EAC. Les routes devant être

réhabilitées et asphaltées dans ce cadre comprennent Bugarama – Kanyaru Haut, Bujumbura – Bugarama, Bugarama – Gitega, Kayanza – Gashoho, Gashoho – Kirundo, Kanyaru Bas – Ngozi et Kayanza – Frontière, Rwegura au poste frontière de Buyumbu et Ngozi (Mwumba) – Nyamurenza – Ntega – Kirundo (80 km). En outre, une aire de stationnement et de repos (RSS) est en cours d'aménagement à Bugarama pour soutenir les conducteurs longue distance et améliorer la sécurité routière.

2.3.2. Etats des routes en RDC

Les axes du Corridor Nord en RDC se trouvent dans l'Est du Pays et comprennent:

- Bukavu – Kindu – Kisangani
- Kiliba – Uvira – Kalundu
- Kamanyora – Bukavu – Kalundu
- Kavimvira – Uvira – Kalundu
- Kasindi – Beni – Kisangani/Bunia
- Mahagi – Bunia – Kisangani/Isiro
- Aru – Bunia – Kisangani/Isiro
- Bunagana – Goma
- Ishasha – Rutshuru – Goma

Les sections de routes du Corridor Nord ne sont pas revêtues et en sont mauvais état, ce qui compromet l'efficacité du corridor et l'intégration régionale. Le tableau 4 présente l'état des tronçons routiers du Corridor Nord en RDC.

Tableau 4: Etat des tronçons de route du Corridor Nord en RDC

Etat	IRI	Longueur(Km)	
		2023	2024*
Bon	4-5,99	2.102,4	935
Passable	Au delà de 10	1.335,2	351
Très mauvais	Au delà de 10	1.433,4	516
Longueur totale		4.871	

Source des données : Office des Routes

* Données incomplètes telles que partagées



Mombasa-Nairobi Highway
© Maciej Czekajewski Dreamstime.com

2.3.3. Etat des routes du Corridor Nord au Kenya

Les itinéraires du Corridor Nord au Kenya vont de Mombasa à Busia via Nairobi-Kisumu, et de Mombasa à Malaba via Nairobi-Eldoret. Les autres tronçons routiers inclus dans l'Accord du Corridor Nord révisé sont :

- Mombasa – Nairobi – Eldoret – Lokichogio
- Mombasa – Voi – Taveta
- Mombasa – Nairobi – Namanga
- Mombasa – Diani – Lunga Lunga
- Mombasa – Nairobi – Narok – Isebania
- Mombasa – Nairobi – Lwakhakha

D'une manière générale, l'ensemble des routes du Corridor Nord au Kenya est en bon état, comme le montre 5 ci-dessous

Tableau 5: Etat des tronçons de route du Corridor Nord au Kenya

Etat	IRI	Longueur (Km)	
		2023	2024
Excellent	< 2	382,93	324,43
Bon	2-3,99	829,9	910,9
Longueur totale		1.212,83	1235,33

Source des données: KeNHA

Projets routiers en cours

Le Kenya en cours de faire avancer plusieurs projets routiers clés pour améliorer la connectivité régionale et accroître l'efficacité du commerce le long des corridors de transport vitaux. Le tronçon Kwa Jomvu - Mariakani (30,4 km) est en cours de modernisation pour devenir une route à quatre voies avec des voies de montée, des routes de service, des installations de transport non motorisé et des aires de stationnement des camions.

Le développement de l'autoroute Usahihi (Mombasa - Nairobi) a été lancé dans le cadre d'un projet d'initiative privée (PIP) financé par un partenariat public-privé (PPP). Le dédoublement du tronçon Rironi - Nakuru - Mau Summit est prévu pour 2025. Le projet d'autoroute Kisumu - Busia / Kakira - Malaba et Busitema - Busia, une initiative de l'EAC, devrait être modernisé. Les travaux de modernisation comprendront également la route Kimaeti - Lwakhakha et l'amélioration des frontières de Malaba et Lwakhakha. Par ailleurs, la modernisation des tronçons Lesseru - Kitale et Morpus - Lokichar est en cours.

2.3.4. Etat des Routes au Rwanda

Les routes Kagitumba - Akanyaru haut, Kagitumba - Rusizi, Gatuna - Rusizi, Gatuna - Rubavu, Rusizi - Bugarama et Cyanika - Rubavu forment les itinéraires du Corridor Nord. Le Rwanda prévoit de réhabiliter et d'élargir les routes Kigali-Muhanga, le projet de connexion de la plateforme logistique de Kigali et les routes Cyanika - Musanze pour améliorer la qualité des routes du Corridor nord du Rwanda.

Les études de faisabilité et les conceptions techniques détaillées des tronçons routiers Kayonza - Kigali, Muhanga-Huye, Rusizi-Bugarama et Huye - Akanyaru Haut ont été achevées et la mobilisation des fonds est en cours. Les études techniques détaillées pour Prince-House-Giporoso-Masaka sont en cours.

L'Agence de Développement des Transports du Rwanda (RTDA) prévoit d'évaluer la sécurité des routes nationales du Rwanda et d'élaborer des plans d'investissement pour des routes plus sûres, en collaboration avec le Programme international d'évaluation des routes (iRAP).

2.3.5. Etat des routes au Soudan du Sud

Les routes du Corridor Nord au Soudan du Sud comprennent Nadapal - Juba en passant par Kapoeta et Torit, Nimule jusqu'à Juba via Nesitu et Kaya à Juba en passant par Yei. D'autres liaisons vitales incluent Juba à Wau via Yei et Yambio, Juba à Bor via Mangala, et Juba à Malakal via Bor. En outre, des liaisons telles que Juba à Rumbek via Terkeka et Yirol, Juba à Aweil via Rumbek et Juba à Bentiu via Rumbek renforcent encore l'intégration du Soudan du Sud dans le réseau commercial régional.

Malgré l'importance stratégique de ces routes, une grande partie du réseau du Corridor Nord du Soudan du Sud n'est toujours pas goudronnée en raison de contraintes variées. La route reliant Nimule à Juba (198 km) s'est dégradée au fil du temps et nécessite des améliorations. La route reliant Juba à Nadapal (environ 365 km) nécessite une rénovation complète en raison de son mauvais état. Les conditions routières difficiles nuisent à l'efficacité du transport et augmentent le coût des affaires.

2.3.6. Etat des Routes en Ouganda

De Malaba à Katuna en passant par Jinja, Kampala, Masaka et Kabale; Malaba jusqu'à la rivière Ishasha en passant par Jinja et Kampala; Malaba à Mpondwe en passant par Jinja et Kampala ; Malaba à Goli en passant par Tororo ; Malaba à Arua en passant par Tororo ; Busia à Katuna en passant par Jinja, Kampala, Masaka et Kabale ; Busia jusqu'à la rivière Ishasha en passant par Jinja et Kampala ; Busia à Arua via Tororo; Busia à Goli en passant par Tororo ; Kasese à Kagitumba en passant par Ishasha et Ntungamo ; Kasese à Mpondwe ; et Kasese jusqu'à la rivière Ishasha forment les routes du Corridor Nord en Ouganda. Les routes du Corridor Nord en Ouganda sont en bon état, comme le montre le tableau 6.

Tableau 6: Etat des tronçons de route en Ouganda

Etat	IRI	Longueur (Km)
Très bon	<2	522.950
Bon	2-3,99	2,269.214
Assez bon	4-5,99	652.553
Longueur totale		3444.717

Source des données: UNRA, 2024

L'Ouganda met en œuvre les interventions suivantes en vue de la maintenance et amélioration de la qualité des infrastructures routières du Corridor nord, comme indiqué dans le tableau 7 :

Tableau 7: Etat des sections des routes du Corridor Nord en Ouganda

Section de route	Etat*
Malaba - Katuna	Travaux d'amélioration en cours sur certaines sections
Lugazi - Mukono	Conception pour la réhabilitation en cours
Mukono - Kampala	Conception pour la réhabilitation en cours
Malaba - Ishasha	Des travaux d'amélioration sont prévus de débiter sur certaines sections.
Malaba - Mpondwe	Travaux de construction en cours sur certaines sections.
Malaba - Goli	Travaux de construction en cours sur certaines sections.
Malaba - Arua	Travaux de construction en cours sur certaines sections.
Busia - Katuna	Entretien périodique et réhabilitation planifiés sur certaines sections
Busia - Ishasha	Réhabilitation en cours et entretien périodique planifiés sur certaines sections
Kasese - Kagitumba	Réhabilitation en cours
Kasese - Mpondwe	Réhabilitation en cours
Kasese - Ishasha	Réhabilitation en cours



2.4 Weighbridges

La construction et l'entretien des routes nécessitent une part importante des budgets nationaux. En plus de cela, le public supporte des coûts cachés importants liés à l'usure des véhicules, à l'augmentation de la consommation de carburant et à une dépréciation plus rapide lorsque les routes sont mal entretenues. La surcharge¹ a de graves impacts sur les routes, accélérant la détérioration et augmentant les coûts d'entretien. Pour remédier à la surcharge des véhicules, les Etats membres du Corridor Nord ont adopté la loi de la Communauté d'Afrique de l'Est de 2016 sur le contrôle de la charge des véhicules (EAC VLC Act 2016). Cette loi établit des limites de poids uniformes dans toute la région afin de protéger les routes, tel que repris dans le tableau ci-dessous.

Tableau 8: Limites de la charge maximale² par essieu admissibles

Type d'essieu	Nombre de pneus sur l'essieu	Type de pneu	Limite permise
Simple	2	Conventionnel	11
Simple	4	Conventionnel	13
Tandem	8	Conventionnel	21
Tandem	4	Super Simple	19
Tandem	12	Conventionnel	27
Tandem	6	Super Simple	22,8
Simple relevable	4	Conventionnel	13
Simple relevable	2	Super Simple	8,8

Source: Loi de l'EAC de 2016 sur le contrôle de la charge des véhicules

Les camions pesant 3,5 tonnes ou plus doivent s'arrêter aux ponts-basculés désignés. Les transporteurs qui contournent, s'évadent ou évitent ces stations de pesage s'exposent à des poursuites. La loi de l'EAC de 2016 sur le contrôle de la charge des véhicules fixe la limite de poids brut global du véhicule à 56 tonnes pour un camion de 7 essieux. La loi permet également aux camions surchargés de redistribuer leur cargaison pour respecter les limites de groupe d'essieux sans pénalités, à condition qu'ils restent dans la limite de poids global. Une tolérance

¹ « Surcharge » désigne une charge par essieu, une charge provenant d'un groupe d'essieux ou un poids brut d'un véhicule sur un véhicule qui dépasse les limites légales prescrites pour le véhicule ou pour une partie particulière des chemins publics

² « Charge par essieu » désigne la somme des charges de poids de toutes les roues sur un essieu

de 5 % de la limite de charge maximale autorisée par essieu est autorisée pour tenir compte d'éventuels déplacements de la cargaison pendant le transport. Cette tolérance n'est pas étendue au poids total en charge du véhicule.

Le tableau 9 ci-dessous présente l'état d'avancement de la mise en œuvre des ponts-bascules par les Etats membres du Corridor Nord.

Tableau 9: Mise en oeuvre des ponts-bascules dans les Etats membres du Corridor Nord

Etats membres	Nombre de ponts-bascules le long du Corridor Nord	Emplacement	Etat d'avancement et initiatives en cours
Burundi	Pas de ponts-bascules		Adoption et signature d'une loi pour réglementer le contrôle de la charge par essieu. Pour faire respecter cette mesure, le Burundi voudrait installer de ponts-bascules mobiles et a soumis une demande de soutien à la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC)
RDC	TBD	TBD	TBD
Kenya	Cinq ponts-bascules principaux	<ul style="list-style-type: none"> • Athi-River (Mlolongo) • Mariakani • Webuye • Gilgil • Busia 	Mariakani, Busia, Webuye et Gilgil opèrent actuellement sur HSWIM, Athi-river, fonctionne à l'échelle statique. Il est prévu de réinstaller un HSWIM à Busia et de le réinstaller à Athi-river.

Etats membres	Nombre de ponts-bascules le long du Corridor Nord	Emplacement	Etat d'avancement et initiatives en cours
	10 stations de pont-basculer virtuel ont été installées et intégrées à certains endroits le long du réseau routier du Corridor Nord au Kenya.	<ul style="list-style-type: none"> • Ahero • Eldoret • Makutano • Malaba • Cheptiret • deux (2) le long de la rocade sud • Mau Summit • Malili • Mwatate 	Le Kenya a également installé 26 ponts-bascules virtuels à travers le pays, dont 10 stratégiquement positionnés le long des routes du Corridor Nord pour améliorer l'efficacité et surveiller la conformité des chargements de véhicules.
Rwanda	Aucun pont-basculer n'est opérationnel pour le moment. Cependant, 8 sites pour les ponts-bascules routier dynamiques à grande vitesse ont été identifiés.		<p>Deux (2) ponts-bascules statiques sont en cours de construction/installation entre le tronçon routier Kagitumba-Kayonza et Rusumo-Kayonza.</p> <p>Le Rwanda a prévu d'installer deux ponts-bascules à grande vitesse.</p> <p>Le pont-basculer le long de la route Kagitumba-Gabiro-Kayonza à Ntoma dans le district de Nyagatare est achevé mais n'est pas opérationnel, mais le gouvernement du Rwanda est en train de mettre en place un cadre opérationnel efficace pour son fonctionnement.</p>
Soudan du Sud	Un (1) pont-basculer statiques	Nimule	Opérationnel
Ouganda	Huit (8) ponts-bascules statiques	<ul style="list-style-type: none"> • Malaba • Lukaya • Mbarara • Mubende • Mbale • Luwero • Magamaga • Ibanda 	Au pont-basculer de Magamaga, le développement de la pesée en mouvement est en cours.



2.5. Dépôts Intérieurs de Conteneurs

Les dépôts intérieurs de conteneurs (ICD) sont de plus en plus vitaux pour le commerce le long du Corridor Nord, sous l'impulsion de l'augmentation des volumes de marchandise de transit et l'expansion du chemin de fer à écartement standard (SGR). Les Etats membres investissent dans ces installations afin d'améliorer les opérations logistiques.

Les ICD du Kenya, gérés par l'Autorité des ports du Kenya (KPA), sont situés à Nairobi et Naivasha, reliés à Mombasa par des réseaux ferroviaires et routiers. L'ICD Nairobi, le plus grand, manutentionne 450.000 EVP, tandis que l'ICD Naivasha, relié par SGR, a une capacité de 2 millions d'EVP.

Les principaux ICD du Rwanda comprennent MAGERWA et la plateforme logistique de Kigali, qui traite 50.000 EVP par an et prend en charge le transbordement, le dédouanement et la numérisation.

L'Ouganda dispose de plusieurs ICD, dont Mukono et Multiple ICD, ce dernier qui traitent 50.000 EVP par an. D'autres installations telles que Bolloré, Unifreight et Spedag Interfreight fournissent des services d'entreposage sous douane, contribuant à la capacité totale de l'Ouganda de plus de 200.000 EVP par an.

2.6. Chemin de Fer

Les Etats membres du Corridor Nord continuent d'accorder la priorité à l'expansion des chemins de fer afin de stimuler la croissance économique. Le réseau ferroviaire du Corridor Nord consiste de Chemin de fer à écartement standard (SGR) et le Chemin de fer à écartement métrique (MGR). Le réseau MGR du Kenya s'étend sur 2.046 km, avec une ligne principale clé de 1.082 km allant de Mombasa à Malaba. Le réseau SGR au Kenya s'étend actuellement sur 592 km de Mombasa à Naivasha. Des plans sont en cours pour l'étendre à Malaba via Kisumu. L'état et la capacité des tronçons ferroviaires MGR au Kenya et en Ouganda sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 10: Etat des tronçons de chemin de fer MGR au Kenya

Section	Length in KMs	Status
Mombasa – Malaba	1.082,18	Opérationnel
Nakuru – Kisumu	216,7	Opérationnel
Kisumu – Butere	69,05	Opérationnel
Leseru – Kitale	64,9	Opérationnel
Rongai – Solai	76,85	Opérationnel
Gilgil – Nyahururu	178,68	Opérationnel
Thika – Nanyuki	146,3	Opérationnel
Konza – Magadi	118,6	Opérationnel (en location-gérance)
Voi – Taveta	1,082,18	Non opérationnel

Source: Chemins de fer du Kenya



Le Kenya, a finalisé les principaux projets, y compris la mise en service d'une ligne MGR de 23,35 km reliant l'ICD Naivasha à la gare de Longonot, une liaison MGR-SGR de 2,8 km à Miritini et l'établissement du terminus de marchandises de Mombasa pour le transbordement SGR-MGR en vue d'améliorer la connectivité du premier et du dernier kilomètre entre le MGR et le SGR. Les études de faisabilité de la ligne SGR Naivasha-Kisumu sont terminées et les travaux de construction devraient débuter en 2025. Les travaux de réhabilitation sont en cours sur le tronçon MGR Longonot-Malaba.

Desoncôté, l'Ouganda a lancé en novembre 2024 la construction d'un chemin de fer à écartement standard (SGR) de 272 km, allant de Malaba à Kampala. L'Ouganda procède également à la réhabilitation de plusieurs tronçons de la ligne MGR afin d'améliorer la connectivité.

2.7. Réseau d'oléoducs

La Compagnie d'oléoducs du Kenya (KPC) gère le réseau d'oléoducs du Kenya s'étend sur 1.342 km à partir des Terminaux pétroliers de Shimanzi et Kipevu au Port de Mombasa jusqu'à Konza, Nairobi, Eldoret et Kisumu. Ce réseau de pipelines peut traiter annuellement jusqu'à 14 millions m³ de produits pétroliers et approvisionne l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et l'est de la RDC par transbordement sur les camions citernes.

La jetée pétrolière de Kisumu améliore l'accès régional, reliant le Kenya à la jetée pétrolière de Bugiri-Bukasa en Ouganda via le lac Victoria. Le tableau ci-dessous reprend le débit de l'oléoduc au Kenya.

Tableau 11: Débits des oléoducs au Kenya

Segments d'oléoducs	Date de finalisation	Distance (KM)	Diamètre (Inches)	Débit (m ³ /hr)
Mombasa - Nairobi (Ligne 5)	2018	450	20	1,300
Sinendet-Kisumu (Ligne 6)	2016	121	10	290
Nairobi - Eldoret (Ligne 2)	1994	325	8 & 6	220
Sinendet - Kisumu (Ligne 3)	1994	121	6	110
Nairobi - Eldoret (Ligne 4)	2011	325	14	510

Source: Compagnie d'oléoducs du Kenya (KPC)



Kipevu Oil Terminal
© Kenya Ports Authority on X.com

Le tableau Le tableau 12 ci-dessous indique la capacité de stockage dans les différents terminaux/dépôts de la Compagnie d'oléoducs du Kenya (KPC).

Tableau 12: Capacité des Installations de Stockage par Oléoducs de la KPC

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

Source: Compagnie d'oléoducs du Kenya (KPC)

Afin d'améliorer le débit des oléoducs et l'efficacité opérationnelle, plusieurs interventions ciblées ont été mises en œuvre dans les principaux dépôts, soutenues par des mesures de sécurité et des politiques de gestion des creux. Ces efforts visent à accroître la capacité de chargement, à rationaliser les processus et à assurer la sécurité et la fiabilité du réseau pipelinier.

1. Augmenter la capacité de chargement et accélérer les processus

Les principaux dépôts ont été modernisés avec des quais de chargement supplémentaires et des systèmes modernes pour réduire les temps de rotation des camions et améliorer le débit. Le Dépôt KPRL fonctionne maintenant avec 8 quais de chargement, soutenus par un système de chargement amélioré et une mise à niveau conçue pour des opérations plus rapides et plus efficaces.

Les dépôts de Nakuru, Eldoret et Kisumu ont également fait l'objet d'améliorations significatives, notamment des installations de chargement par le haut et par le bas pour un chargement plus rapide et plus sûr, pouvant accueillir des camions de différentes configurations. La Compagnie d'oléoducs du Kenya (KPC) a intégré ses systèmes à ceux de l'Autorité des Recettes du Kenya (KRA) afin d'assurer une coordination sans faille et accélérer les processus de dédouanement. En outre, un système de passage aux portes de la KRA a été introduit au poste de sécurité de la KPC pour permettre aux camions locaux de quitter plus rapidement. Pour gérer la congestion, un système de gestion des files d'attente numérique amélioré optimise le flux des camions, réduisant ainsi les temps d'attente. Des points de chargement supplémentaires ont été installés pour faire face aux périodes de pointe et à la demande accrue. Au dépôt de Kisumu, les améliorations continues de la jetée visent à permettre le chargement simultané des camions et des jetées, ce qui augmenterait considérablement la capacité de débit de carburant.

2. Procédure de gestion des creux

Une procédure de gestion des creux est en place afin d'assurer une utilisation optimale de la capacité de stockage. Cette politique est révisée en fonction des besoins afin de tenir compte des besoins opérationnels et de l'évolution des conditions du marché. Il permet d'éviter les goulets d'étranglement de stockage et d'assurer la disponibilité des produits, en particulier pendant les périodes de forte demande.

3. Assurance de la sécurité des oléoducs

Il est essentiel d'assurer la sécurité des oléoducs pour maintenir un débit ininterrompu tout en protégeant les vies, les biens et l'environnement. La Compagnie d'oléoducs du Kenya (KPC) a mis en œuvre une série de mesures de sécurité pour améliorer la fiabilité du réseau de gazoducs. La KPC respecte strictement les normes de sécurité nationales et internationales régissant la construction, l'exploitation et l'entretien des oléoducs afin d'assurer un transport

sûr et durable des produits pétroliers. Les inspections de routine et la maintenance prédictive aident à maintenir l'intégrité structurelle des oléoducs, réduisant ainsi le risque de pannes et minimisant les temps d'arrêt imprévus.

Pour surveiller et inspecter le réseau pipelinier, la KPC utilise des jauges d'inspection des oléoducs, des outils spécialisés qui nettoient l'oléoduc, évaluent les conditions internes et détectent les défauts potentiels avant qu'elles ne dégèrent en problèmes plus importants. Des systèmes de détection automatique des fuites en temps réel surveillent en permanence le pipeline et déclenchent immédiatement une intervention pour contenir les fuites détectées et prévenir les dommages.

Les systèmes de contrôle avancés et l'automatisation ont encore renforcé la sécurité des oléoducs. Des vannes d'arrêt automatisées sont en place pour arrêter rapidement l'écoulement du produit en cas de fuite ou de rupture, minimisant ainsi les dommages environnementaux et les pertes de produit. Le système de contrôle et d'acquisition de données (SCADA) de la KPC assure la surveillance et le contrôle à distance des opérations des oléoducs, ce qui permet d'identifier rapidement les problèmes et d'intervenir en temps réel pour assurer la sécurité et l'efficacité des opérations.

Pour lutter contre la corrosion, l'une des principales causes de dégradation des oléoducs, KPC utilise des systèmes de protection cathodique, une méthode électrique qui empêche la corrosion des métaux. Cela prolonge la durée de vie des oléoducs et réduit les coûts d'entretien à long terme.

La KPC organise également régulièrement des exercices d'intervention d'urgence et des exercices conjoints avec les sociétés de commercialisation du pétrole (OMC) pour s'assurer que le personnel est doté de capacités à intervenir rapidement et de manière coordonnée en cas de déversement, de fuite ou d'autres situations d'urgence. Des audits et des évaluations de sécurité indépendants, réalisés par l'Autorité de réglementation de l'énergie et du pétrole (EPRA) et d'autres experts tiers, permettent d'identifier les risques potentiels, à garantir la conformité et à favoriser l'amélioration continue des normes de sécurité opérationnelle.

Les camions-citernes sont toujours confrontés à des retards dans les dépôts de KPC en raison de problèmes d'intégration du système, de la détérioration des routes d'accès aux dépôts de Kisumu et d'Eldoret et de pannes de courant. (KPC) devrait collaborer avec La société de distribution de l'électricité (Kenya Power) pour résoudre les pannes de courant, améliorer les processus de dédouanement des camions en intégrant les systèmes avec l'Autorité des Recettes du Kenya (KRA), ainsi que les sociétés de commercialisation du pétrole (OMC). En outre, la KPC devrait s'associer à l'Autorité des Routes Nationales du Kenya (KeNHA), à l'Autorité des routes Urbaines du Kenya (KURA) et aux gouvernements des comtés pour améliorer les routes d'accès autour des dépôts pétroliers d'Eldoret et de Kisumu. Ces mesures permettront d'accroître l'efficacité des oléoducs, de réduire les retards et d'assurer une livraison plus sûre et plus rapide du carburant dans la région.



CHAPITRE TROIS: Volume et Capacité

Le débit de cargaisons est le volume total de cargaisons déchargé et chargé au port sur une période donnée. Ce chapitre présente les performances du volume et de la capacité des marchandises manutentionnées au Port de Mombasa et le long du Corridor Nord. Les indicateurs suivants sont analysés:

- i. Débit de cargaisons au Port de Mombasa
- ii. Volume de transit par le Port de Mombasa par pays de destination
- iii. Trafic de conteneurs par le Port de Mombasa en EVP
- iv. Volume de transport des marchandises par chemin de fer
- v. Volume de transport par oléoduc
- vi. Débit de transport par l'ICD Nairobi.

3.1. Débit de Marchandises par le Port de Mombasa

Le Port de Mombasa traite une gamme variée de marchandises, notamment des marchandises conteneurisées, des marchandises en vrac, du vrac liquide et des véhicules à moteur. La Figure 1 illustre le débit des marchandises au Port de Mombasa pour une période de cinq ans.

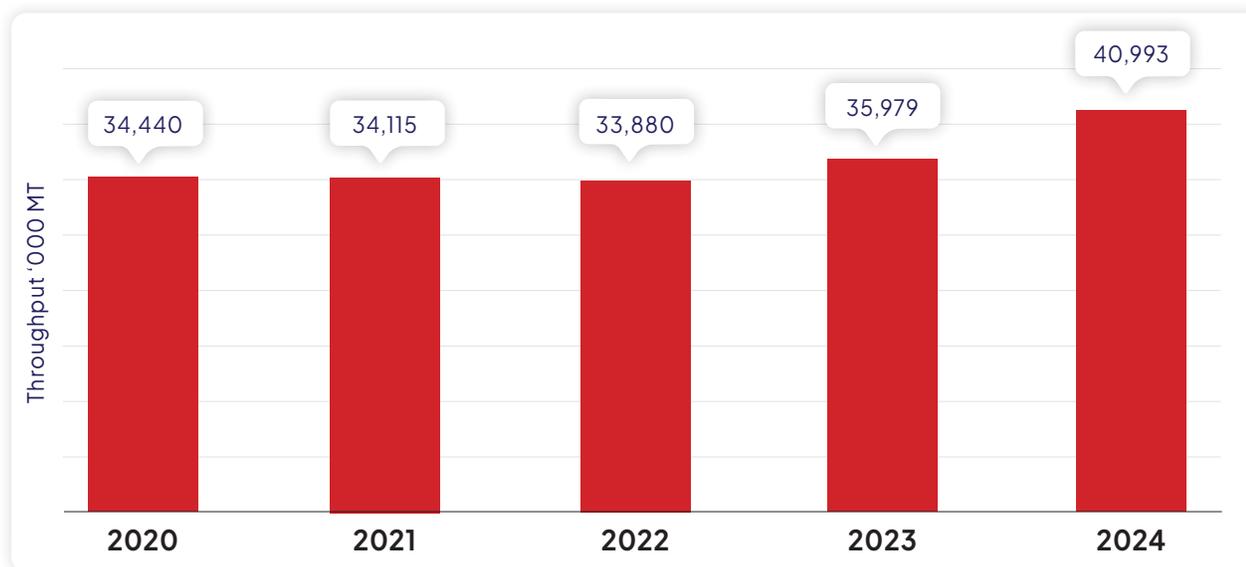


Figure 1: Débit annuel au Port de Mombasa, '000' en Tonnes métriques

Source de données : Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2020–2024

D'après la figure 1 ci-dessus, le Port de Mombasa a manutentionné 40,99 millions de tonnes métriques (MT) au cours de la période de janvier à décembre 2024, contre 35,98 millions de tonnes enregistrées au cours de la même période en 2023. Cela reflète une augmentation significative de 5 millions de tonnes, soit une croissance de 13,9 % du débit des marchandises.

Sur les 40,99 millions de tonnes, 73 % étaient composées des importations, 12 % étaient des exportations et 14 % étaient des transbordements, tel que le montre la figure 2 ci-dessous.

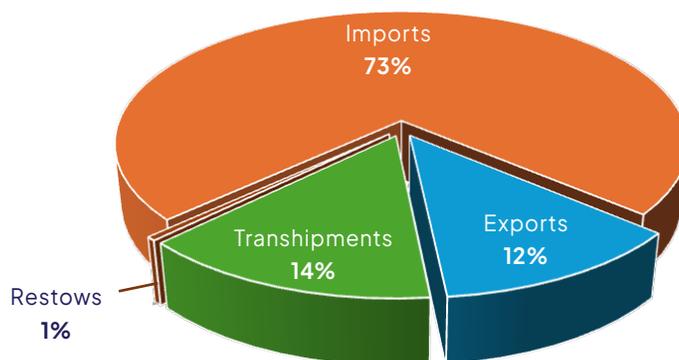


Figure 2: Part en Pourcentage du Débit Portuaire de Mombasa en 2024 EN '000 Tonnes métriques

Source de données: Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2024

La bonne performance du Port de Mombasa a été principalement poussée par l'augmentation des marchandises conteneurisées, y compris les transbordements, qui ont augmenté de 3.786.641 tonnes, soit une croissance de 20,9 %. D'autres catégories de fret ont également

enregistré une croissance positive par rapport à la même période l'année 2023 Le vrac sec a augmenté de 4,5 %, le vrac liquide de 7,3 % et les cargaisons conventionnelles de 13,3 %. La répartition détaillée de cette performance du Port est présentée dans le tableau 12 ci-dessous.

Tableau 13: Débit annuel au Port de Mombasa, en Tonnes métriques

	2020	2021	2022	2023	2024	Croissance %	% part totale du débit 2024
IMPORTATIONS ('000' MT)							
Marchandises conteneurisé	9.093	9.056	9.164	10.937	11.176	2,2%	27,3%
Marchandises Conventionnelles	2.105	2.507	2.516	1.835	2.068	12,7%	5,0%
Vrac Sec	8.254	7.165	6.229	6.525	6.936	6,3%	16,9%
Vrac Liquide	8.318	8.604	8.804	9.159	9.827	7,3%	24,0%
TOTAL	27.770	27.332	26.713	28.456	30.007	5,5%	73,2%
Dont en transit entrant	9.446	8.673	9.257	10.225	12.191	19,2%	29,7%
EXPORTATIONS ('000' MT)							
Fret Conteneurisé	3.633	3.922	4.223	4.606	4.708	2,2%	11,5%
Fret Conventionnel	37	54	41	48	65	35,4%	0,2%
Vrac Sec	475	586	453	282	175	-37,9%	0,4%
Vrac Liquide	60	50	54	14	17	21,4%	0,0%
TOTAL	4.205	4612	4.771	4.950	4.965	0,3%	12,1%
Dont en transit sortant	725	868	977	1.189	1.097	-7,7%	2,7%
TOTAL DES IMPORTATIONS & EXPORTATIONS	31.975	31.944	31.484	33.406	34.972	4,7%	85,3%
Transbordement ('000' MT)	2.031	2.489	2.304	2.448	5.832	138,2%	14,2%
Retours	109	118	92	125	188	50,4%	0,5%
DEBIT TOTAL ('000' MT)	34.115	34.551	33.880	35.979	40.992	13,9%	100,0%
Trafic de Conteneur (TEU)	1.359.579	1.435.250	1449.863	1.623.080	2.004.683	23,5%	
Total de Navires (No.)	1621	1635	1561	1835	1873	2,1%	

Source de données: Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2020–2024

3.2. Trafic de Conteneurs au Port de Mombasa

Le Port de Mombasa a manutentionné 2.004.683 EVP au cours de la période considérée, soit une augmentation de 381.603 EVP ou 23,5 % par rapport aux 1.623.080 EVP manutentionnés en 2023. Le trafic de transbordement a connu une croissance remarquable, avec une hausse de 135,0 %. Cette augmentation est principalement due à la diversion de marchandises à destination de la Tanzanie en raison de la congestion et au déroutement des navires traversant la mer Rouge via le cap de Bonne-Espérance en Afrique du Sud. Outre cela, les importations et les exportations ont enregistré des hausses modérées, soit une augmentation 7,0 % et de 6,1 %, respectivement, comme le montre le tableau 14 ci-dessous.

Tableau 14: Trafic de conteneurs au Port de Mombasa

		2023	2024	V. Change	% Change
IMPORTATIONS	Chargé	695.920	747.782	51.862	7,5%
	Vide	20.573	18.687	-1.886	-9,2%
	Total	716.493	766.469	49.976	7,0%
EXPORTATIONS	Chargé	206.946	210.271	3.325	1,6%
	Vide	479.580	518.455	38.875	8,1%
	Total	686.526	728.726	42.200	6,1%
T/MENT	Chargé	146.931	370.803	223.872	152,4%
	Vide	64.142	125.231	61.089	95,2%
	Total	211.073	496.034	284.961	135,0%
RETOURS	Chargé	7.812	12.314	4.502	57,6%
	Vide	1.176	1.140	-36	-3,1%
	Total	8.988	13.454	4.466	49,7%
TOTAL	Chargé	1.057.609	1.341.170	283.561	26,8%
	Vide	565.471	663.513	98.042	17,3%
	Total	1.623.080	2.004.683	381.603	23,5%

Source de Données: KPA, 2023 et 2024

3.2.1. Volume de transit par le Port de Mombasa

Le tableau 15 montre que les marchandises de transit par le Port de Mombasa ont enregistré une augmentation de 1.988.034 tonnes en 2024. Cette croissance a été largement tirée par la croissance de l'Ouganda, qui a contribué à hauteur de 85,3 % à la croissance totale du

segment de marché. Le Burundi a vu ses volumes plus que doubler, tandis que le Rwanda a enregistré une forte hausse de 31,3 %. La République démocratique du Congo (RDC) a également connu une croissance, avec des volumes en hausse de 4,5 %. Cependant, le Soudan du Sud a été confronté à une baisse de 11,5 % des volumes de fret au cours de la même période.

La Tanzanie a enregistré une augmentation notable de 45,7 %, tandis que l’Ethiopie, la Somalie et d’autres destinations ont également enregistré des gains de volume significatifs.

Tableau 15: Volume de transit par le Port de Mombasa

	2020	2021	2022	2023	2024	Change		% Share	
						Volume	%	2023	2024
BURUNDI	725	1.027	13.895	18.320	65.500	47.180	257,5%	0,2%	0,5%
R.D. CONGO	732.108	787.933	962.888	1.510.979	1.579.389	68.410	4,5%	13,2%	11,8%
RWANDA	426.814	184.753	429.857	520.201	683.259	163.058	31,3%	4,6%	5,1%
SOUDAN DU SUD	1.056.026	1.065.699	1.262.581	1.920.114	1.698.416	-221.698	-11,5%	16,8%	12,7%
OUGANDA	7.698.331	7.263.290	7.319.408	7.115.079	8.811.000	1.695.921	23,8%	62,3%	65,7%
TANZANIE	253.010	232.101	235.531	312.871	455.903	143.032	45,7%	2,7%	3,4%
SOMALIE	1.236	105	190	235	744	509	216,6%	0,002%	0,01%
ETHIOPIE	1.133	3.904	6.915	14.383	103.145	88.762	617,1%	0,1%	0,8%
AUTRES	2.765	6.039	9.724	1.647	4.507	2.860	173,6%	0,01%	0,03%
TOTAL	10.171.015	9.540.955	10.234.075	11.413.828	13.401.863	1.988.035	17,4%		

Source de données: Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2020–2024



3.3. Débit ferroviaire

En 2024, le volume de cargaisons transportées par Chemin de fer à écartement standard (SGR) a enregistré une baisse marginale du débit total par rapport à 2023. Le volume de cargaisons transportées par SGR est de 1,2 million tonnes en 2024 par rapport à une (1.0) million de tonnes en 2023, tel que présenté dans le tableau ci-dessous.

Tableau 16: Débit du SGR de 2020 à 2024

	Conteneurs chargés (TEUs)		Conteneurs Vides	Volume Total en TEUs	Poids (en tonnes)	Croissance (en % tonnes)
	Exportations chargées	Exports Loaded				
2020	256.918	14.047	141.619	412.584	4.410.904	6%
2021	253.399	17.569	174.994	445.962	5.407.408	23%
2022	243.354	21.241	172.359	436.954	6.089.960	13%
2023	209.186	21.942	171.912	403.040	6.533.028	7%
2024	193.110	28.813	144.281	221.923	6.530.394	

Source: Compagnie de Chemins de fer du Kenya 2020–2024

La Compagnie de chemin de fer du Kenya (KRC) vise à accroître sa part de marché ferroviaire de 26 % enregistrée en 2023 à 42 % d'ici 2027. Pour y parvenir, KRC a mis en place une installation intermodale voie ferrée–route à Malaba, étendu le SGR aux sections de cargaisons conventionnelles du port de Mombasa, rénové les locomotives et wagons du MGR et élaboré

une stratégie conjointe d'amélioration du transport des cargaisons par SGR en collaboration avec la KPA. KRC prévoit également d'intensifier ses efforts de marketing au Rwanda, en Ouganda et au Soudan du Sud afin d'encourager l'évacuation des marchandises à Naivasha, de promouvoir le transport sous chaîne du froid et de négocier des droits de voie avec la Compagnie de chemin de fer de l'Ouganda pour assurer la fluidité du transport transfrontalier de marchandises.

3.4. Débit des oléoducs

En 2024, le débit des oléoducs aux dépôts pétroliers de Nakuru, Eldoret et Kisumu a atteint 4,33 millions de mètres cubes. Compagnie des oléoducs du Kenya (KPC) a installé des installations de chargement par le bas dans ces dépôts afin d'améliorer les capacités de chargement et de réduire les temps de rotation des camions. Le Tableau 17 présente le débit des oléoducs en 2024.

Tableau 17: Débit des oléoducs, en M³

Produits	Carburants diesel	Kérosène	Carburant des avions	Supercarburant Pour moteurs d'automobiles	Grand Total
RDC	218.180,78	-	7.561,89	196.519,41	422.262,08
Congo	121.274,81	221,98	40.636,78	110.708,71	272.842,28
Kenya	697.905,76	6.136,14	-	685.235,08	1.389.276,97
Rwanda	8.433,02	3.909,41	-	9.082,43	21.424,86
Soudan du Sud	20.296,10	-	42.952,00	2.991,48	66.239,58
Ouganda	912.738,40	42.717,20	150.724,32	1.055.233,94	2.161.413,87
Grand Total	1.978.828,87	52.984,72	241.875,00	2.059.771,04	4.333.459,63

Source: Kenya Pipeline Company





CAI

CAAU 536368 8
4561

GROSS	32,500 KGS
NET	29,800 KGS
CBM	76.4 CBM
CUFT	2,700 CUFT

CAUTION
96
HIGH

EGHURZ58128

165

Kenya

CHAPITRE QUATRE: Efficacité et Productivité

Le Corridor Nord mène des évaluations de l'efficacité et la productivité des navires, des processus de dédouanement des marchandises de leur point d'origine à leur point de destination, et des procédures associées. En principe, les investissements dans les infrastructures telles que les routes et les voies ferrées, l'acquisition d'équipements modernes de manutention des marchandises, l'adoption de technologies modernes et la simplification des procédures ont permis de réduire les temps de transit et les coûts, ce qui a boosté la performance globale du corridor.

4.1. Temps de rotation des navires

L'indicateur de rotation du navire assure le suivi de la durée de temps entre l'arrivée d'un navire au point d'entrée du port (à la bouée de chenal) et son départ de la même frontière. Ainsi, le temps de rotation du navire combine deux éléments clés : le temps consacré à l'entretien du navire à quai et le temps d'attente avant l'accostage ou le départ. Figure 3 montre le temps de rotation moyen des navires en 2024.

Figure 3: Temps de rotation des navires au Port de Mombasa, en heures



Source de données: Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2020-2024

D'après la figure ci-dessus, le temps moyen de rotation des navires au Port de Mombasa est passé de 70 heures en 2023 à 119 heures en 2024. Cette augmentation significative du temps de rotation des navires, est en partie attribuée à un afflux de navires, y compris ceux détournés de la Tanzanie et de la mer Rouge via le cap de Bonne Espérance. Cette performance dépasse de loin l'objectif de 67 heures de la charte communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord.

4.2. Temps d'attente des navires avant l'accostage au Port de Mombasa

Le temps d'attente des navires avant l'accostage est la différence de temps moyenne en heures entre le moment où le navire entre dans la zone portuaire et l'heure de l'accostage. Il s'agit d'un sous-ensemble du temps de rotation des navires. Le temps d'attente des navires au port est influencé par la disponibilité des postes d'amarrage, les conflits d'horaires, les conditions météorologiques défavorables et les inefficacités opérationnelles. La figure 4 illustre le temps d'attente des navires au port de Mombasa en 2024.

Figure 4: Temps d'attente des navires avant l'accoster au Port de Mombasa, en jours



Source de données: Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2020-2024

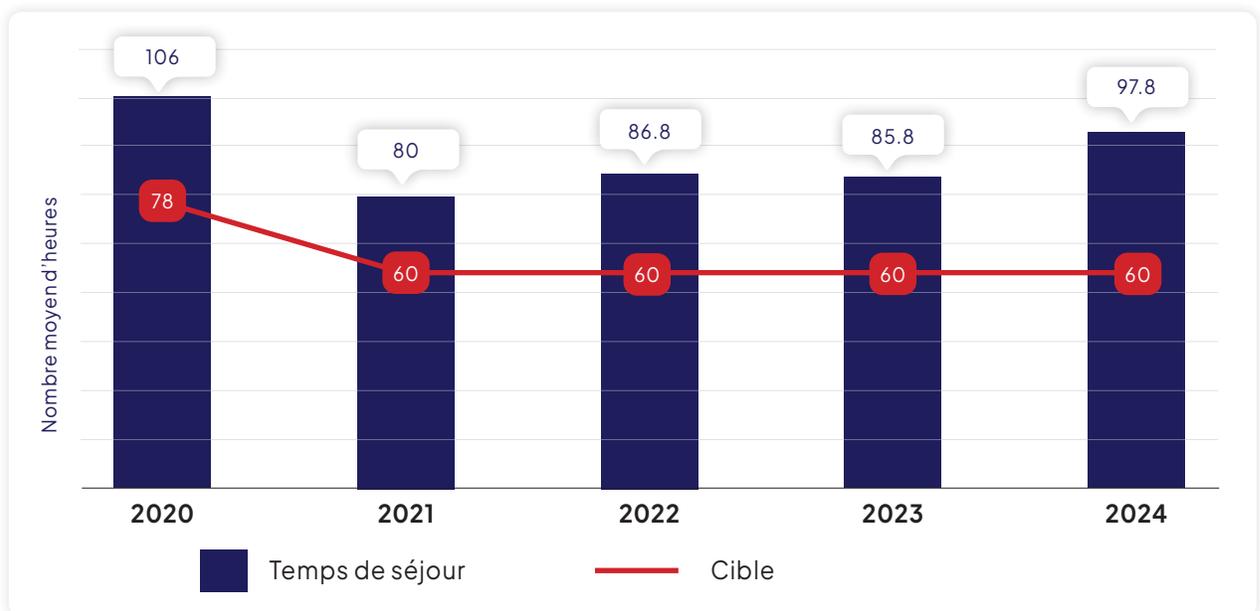
D'après la figure 4 ci-dessus, le temps d'attente des navires au Port de Mombasa est passé de 0,8 jour en 2023 à 2,3 jours en 2024, en raison du volume sans précédent de navires faisant escale au port. Pour réduire le temps d'attente des navires, le Port de Mombasa a mis en place un guichet d'accostage fixe qui attribue aux navires des délais prévus pour l'accostage, le déchargement/chargement de la cargaison et le départ des navires.



4.3. Temps de séjour des marchandises d'importation conteneurisées au Port de Mombasa

Le temps de séjour des cargaisons est la mesure du temps écoulé entre l'arrivée de la cargaison au port et le moment où la cargaison quitte les périmètres du port. La Figure 5 illustre le temps de séjour des marchandises importées conteneurisées au port de Mombasa en 2024.

Figure 5: Temps de séjour annuel moyen des cargaisons conteneurisées d'importation, en heures



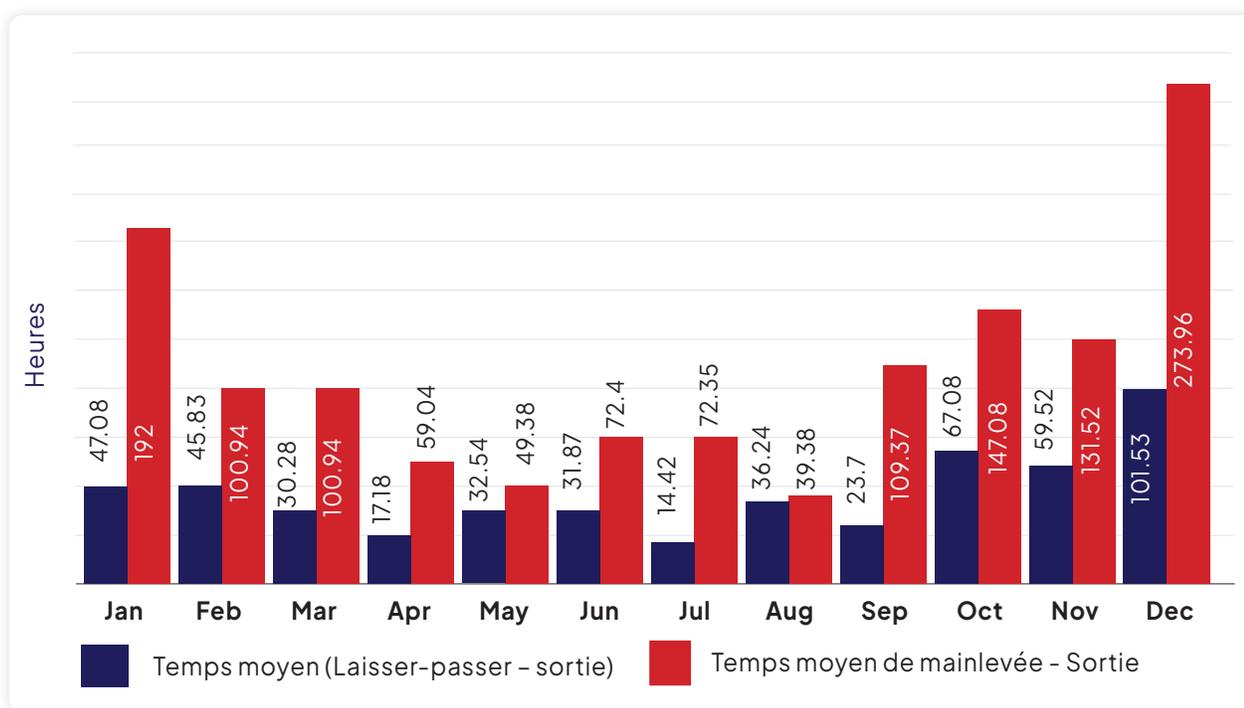
Source de données: Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2020-2024

Tel que l'illustre la figure ci-dessus, le temps de séjour des cargaisons d'importation conteneurisées a augmenté pour passer à 97,8 heures en 2024 en partant des 85,8 heures enregistrées en 2023. Le temps de séjour des marchandises a généralement été affecté par l'augmentation de la période de stockage gratuit pour les marchandises en transit, qui est passée de 9 à 15 jours. Les retards de ramassage des marchandises par les expéditeurs après la mainlevée, les retards dans les processus d'accès aux portes et les temps d'arrêt du système ont également affecté cet indicateur.

4.4. Temps pris entre la validation et la mainlevée entre la mainlevée et l'enlèvement au Port de Mombasa

Le temps écoulé entre la validation et la mainlevée correspond au temps nécessaire au traitement et à l'approbation des déclarations de marchandises par les autorités fiscales et les autres intervenants concernés, tandis que le temps de validation correspond au temps nécessaire à l'enlèvement des cargaisons après leur mainlevée douanière. La Figure 6 présente les temps pris entre la validation et la mainlevée, et le retrait au port de Mombasa en 2024.

Figure 6: Temps pris entre la validation et la mainlevée entre la mainlevée et l'enlèvement au Port de Mombasa, en heures



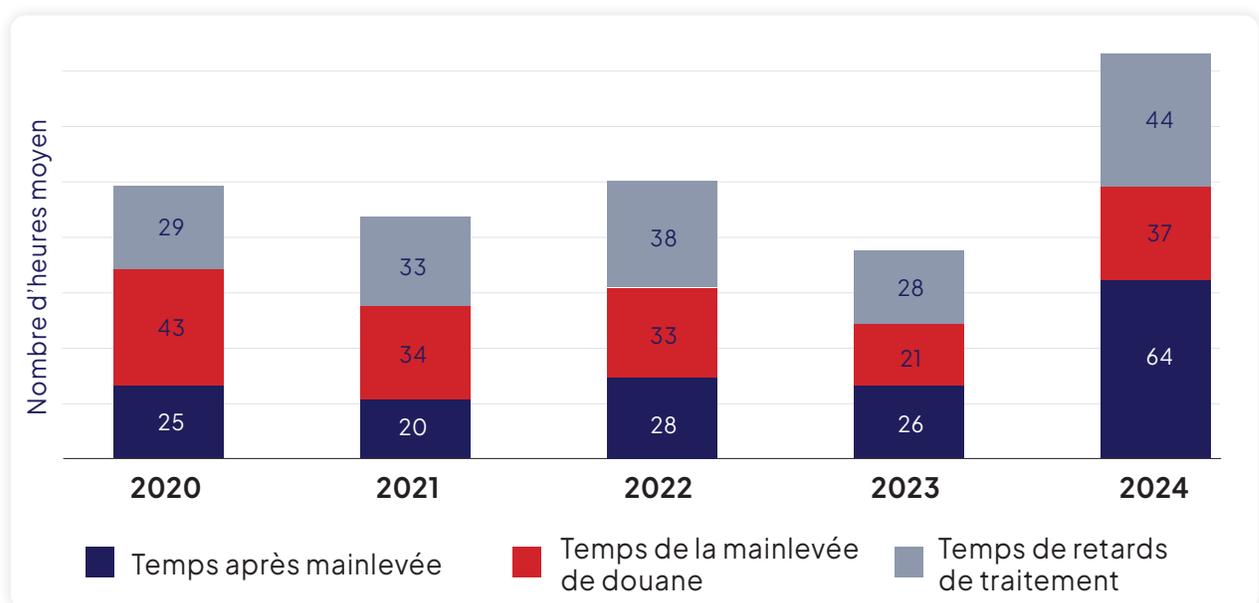
Source de données: Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2020-2024

La phase d'entre la validation et la mainlevée entre la mainlevée et l'enlèvement au Port prend constamment plus de temps, avec une forte augmentation en décembre 2024 pour atteindre 274 heures, comparativement à 101,5 heures pour le traitement par les agences gouvernementales. Cette tendance met en évidence l'augmentation des retards logistiques de fin d'année et de la congestion du port, ce qui souligne la nécessité d'une meilleure coordination et d'une meilleure efficacité dans les activités post-mainlevée afin de réduire le temps de dédouanement global.

4.5. Temps et retards douaniers de l'Autorité des Recettes du Rwanda

L'Observatoire des transports mesure le temps pris pour le dédouanement, les retards de traitement et le temps pris après la mainlevée pour l'Autorité des recettes du Rwanda (RRA) au port de Mombasa. Le temps pris pour le dédouanement correspond au délai moyen entre l'enregistrement de la déclaration en douane et l'émission de la mainlevée. Le temps de traitement (validation des documents) correspond au temps moyen entre le dépôt de la déclaration en douane et le paiement par le déclarant en douane. Le temps pris après la mainlevée douanière, quant à lui, mesure le temps moyen entre l'émission de l'autorisation douanière et la sortie physique des marchandises du port. La Figure 7 illustre le temps moyen de dédouanement, le retard de traitement et le temps pris après la mainlevée douanière en 2024.

Figure 7: Temps pris après la mainlevée douanière, Temps de la mainlevée douanière et retards de traitement, en heures



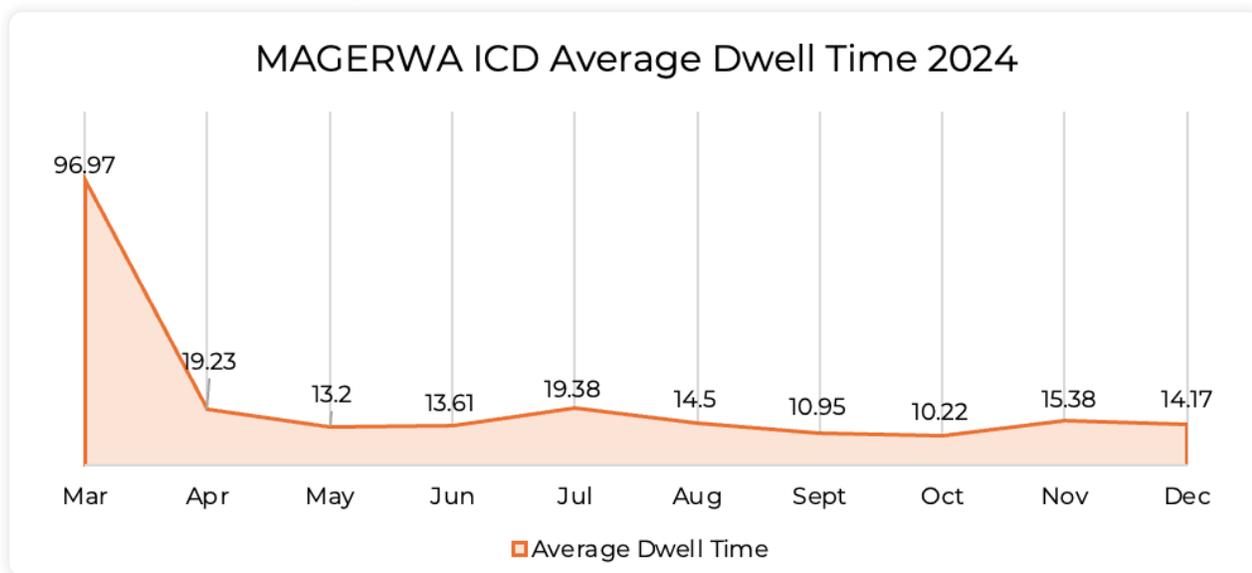
Source de données: Autorité des Recettes du Rwanda (RRA), 2020 - 2024

La Figure 7 ci-dessus montre qu'en 2024, le temps de la mainlevée douanière est passé de 21 heures à 34 heures en 2023, les des retards dans le de traitement des documents est passé de 28 heures à 44 heures en 2023 et le temps pris après mainlevée s'est dégradé, passant de 26 heures à 64 heures en 2023.

4.5.1 MAGERWA

En 2024, le temps de séjour des marchandises conteneurisées au Dépôt Intérieur des Conteneurs (ICD) MAGERWA était en moyenne de 22,71 heures, comme le montre la Figure 8. MAGERWA a mis en œuvre plusieurs initiatives pour atténuer les défis opérationnels, notamment la mise à niveau du système, la rationalisation des opérations, la modernisation des équipements de manutention, l'acquisition de conteneurs frigorifiques supplémentaires et la formation des opérateurs aux normes de santé et de sécurité.

Figure 8: temps de séjour moyen à l'UCD MAGERWA, en heures



Source des données: Données de MAGERWA, 2024

4.6. Performance des ponts-bascules

La loi de l'EAC de 2016 sur le contrôle de la charge des véhicules (VLC) prévoit l'installation de ponts-bascules et le contrôle des charges des véhicules afin de prévenir les dommages prématurés aux infrastructures routières. La performance des ponts-bascules est mesurée à travers le temps de passage, le trafic journalier moyen mensuel et la conformité aux limites de poids fixées par la loi de l'EAC sur le contrôle de la charge des véhicules.

4.6.1. Trafic quotidien moyen mensuel

Le décompte mensuel moyen du trafic quotidien est la moyenne des véhicules traversant le pont-basculé sur une période de 24 heures au cours d'un mois. Le tableau 16 ci-dessous montre le trafic moyen quotidien par mois pour les ponts-basculés échantillonnés au Kenya.

Tableau 18: Trafic quotidien moyen mensuel pesé aux ponts-basculés au Kenya

	Mariakani	Busia
Jan	2687	655
Fév	3387	563
Mar	3377	732
Avr	2765	569
Mai	3002	598
Juin	2854	568
Juil	2879	596
Août	3110	466
Sept	2968	568
Oct	3544	589
Nov	3476	602
Déc	3277	591

Source de données: Autorité des Routes nationales du Kenya (KeNHA), 2024

4.6.2. Conformité aux ponts-basculés

L'indicateur de conformité aux ponts-basculés fournit une mesure de la proportion de camions qui respectent la Loi de l'EAC de 2016 sur le contrôle de la charge des véhicules par rapport au nombre total de camions passant par le pont-basculé. Il indique le pourcentage de camions respectant à la fois la limite de la charge par essieu et la limite du poids brut du véhicule.

Au Kenya, le pont-basculé de Mariakani a enregistré un niveau de conformité supérieur à 97%, sauf pour les mois d'avril et juin où il a enregistré un niveau de conformité respectivement de 94 % et 96 %. Le pont-basculé de Busia a signalé un niveau de conformité relativement faible de 88,8 %, attribué au nombre de camions atteignant le pont-basculé n'ayant pas été pesés à l'avance dans une autre station de pont-basculé. Cependant, dans certains cas, des camions avec des essieux inférieurs, transportant des marchandises non conteneurisées des produits frais passent également par ce pont-basculé.

Tableau 19: Pourcentage de conformité aux ponts-bascules au Kenya

	Mariakani	Busia
Jan	98,54	88,98
Fév	97,32	87,54
Mar	99,54	86,43
Avr	94,63	90,76
Mai	98,43	88,76
Juin	98,43	90,11
Juil	96,03	91,05
Aoû	98,78	89,29
Sept	98,56	88,54
Oct	97,43	87,34
Nov	98,01	89,43
Déc	98,89	86,98

Source de Données : KeNHA 2024



4.6.3. Trafic quotidien moyen mensuel de l'Ouganda

L'Ouganda dispose de plusieurs stations de pesage qui sont opérationnelles, bien que leur état varie. Les principales stations telles, que Mbarara, Elegu, Malaba, Busia et Kamdini, disposent de terrains suffisants, de bureaux construits et de parkings adéquats, même si certaines nécessitent des réparations sur les voies de pesage et le pavage. Cependant, les stations de Luwero, Magamaga, Mubende, Mbale, Lukaya et Busitema sont confrontées à des difficultés telles que des voies de pesage en mauvais état, une espace de stationnement insuffisante et un emplacement dans des emprises routières, ce qui limite leur efficacité.

La station de pesage de Kamdini se distingue par son équipement, avec un parking goudronné et des clôtures, tandis que Ntungamo (Rwentobo) exploite un terrain d'une espace limitée et le bureau se trouve dans un conteneur. D'une manière générale, si de nombreux ponts-bascules sont fonctionnels, des améliorations des infrastructures, notamment des voies de pesage, des parkings et des clôtures, s'imposent, en vue d'améliorer l'efficacité et le respect de la réglementation sur l'ensemble du réseau.

Le Tableau 20 illustre le trafic journalier moyen mensuel de certains ponts-bascules en Ouganda en 2024.

Tableau 20: Trafic journalier moyen mensuel pesé aux ponts bascules en Ouganda

Mois	Magamaga	Malaba	Lukaya	Mbarara	Mbale	Luwero	Mubende	Elegu
Jan	936	510	475	269	399	319	146	100
Fév	744	402	452	198	325	364	242	86
Mar	593	462	468	238	348	353	221	58
Avr	892	392	399	308	224	302	186	57
Mai	862	478	443	312	260	268	157	57
Juin	749	403	280	268	276	191	156	32
Juil	778	499	369	257	365	176	184	43
Aou	677	460	457	275	383	176	172	37
Sept	774	-	450	252	337	167	158	45
Oct	896	-	446	290	352	165	199	37
Nov	813	-	531	316	363	170	202	51
Dec	704	-	506	106	304	64	203	25

Source des données: Ministère des Travaux et de Transport, Ouganda, 2024

4.6.4 Conformité aux ponts-bascules en Ouganda

En Ouganda, le pont-bascule de Malaba a enregistré un taux de conformité moyen global de 98 %, tandis que celui de Mbale a enregistré des taux de conformité relativement faibles, en moyenne de 76,9 %, comme le montre le Tableau 21.

Tableau 21: Pourcentage de conformité aux ponts-bascules en Ouganda

Mois	Magamaga	Malaba	Lukaya	Mbarara	Mbale	Luwero	Mubende	Elegu
Jan	86,3	99	92,6	87,8	82,9	83,5	81,9	99,8
Fév	86,2	98	92,8	78,7	78,3	88,7	85,8	97,6
Mar	85,7	98	94,5	84,2	79,6	88,9	85,7	98,0
Avr	85,3	98	91,0	93,9	76,7	89,9	85,2	96,7
Mai	85,2	98	90,9	94,4	76,3	85,6	86,4	96,6
Juin	86,6	99	87,9	92,2	75,5	86,9	86,9	90,1
Juil	86,9	98	83,3	93,1	76,0	83,1	87,2	94,3
Aou	86,9	98	87,0	91,0	75,4	78,9	86,6	94,2
Sept	86,9	-	85,3	90,7	73,9	80,0	86,5	96,6
Oct	87,3	-	93,4	95,0	75,5	82,1	88,2	94,8
Nov	87,7	-	91,6	95,7	76,1	80,7	88,4	96,8
Dec	87,6	-	88,3	92,1	76,2	84,6	89,2	95,8

Source des données: Ministère des Travaux et de Transport, Ouganda, 2024





CHAPITRE CINQ: Tarifs et Coûts

Les tarifs et les coûts de transport sont les frais associés au transport des marchandises et des personnes du point d'origine à la destination le long du Corridor. Ils varient en fonction de la distance de transport, du poids/volume de la cargaison, du nombre de frontières de transit, de l'état des routes et du mode de transport préféré.

Ce chapitre explore les coûts encourus par les négociants, les expéditeurs et les transporteurs lorsqu'ils utilisent le système de transport du Corridor Nord auprès des agences portuaires, ferroviaires et pipelinières, ainsi qu'auprès des entreprises de camionnage et de transport dans les Etats membres du Corridor Nord.

5.1 Redevances portuaires et maritimes au Port de Mombasa

Le Port de Mombasa impose diverses redevances pour les services qu'il fournit aux utilisateurs du Port. Il s'agit notamment des services maritimes et des droits de navire, qui couvrent les droits de pilotage, les services de remorqueur et les services d'amarrage. Des frais d'arrimage s'appliquent aux marchandises générales sèches, aux marchandises en vrac solides et aux marchandises en vrac liquides. Ils sont calculés par tonne portuaire. Ils s'appliquent également aux marchandises conteneurisées, sur base des normes des conteneurs de 20 pieds et 40 pieds, facturés par déplacement vers ou depuis les navires. En outre, les frais de manutention à terre, de quai et de stockage couvrent les coûts associés à la manutention des marchandises du navire à la côte, à l'utilisation des installations portuaires et au stockage des marchandises. Les frais de service général tiennent compte des autres services portuaires essentiels fournis. Les redevances portuaires sont publiées dans le livre tarifaire de l'Autorité des Ports du Kenya (KPA). Certaines redevances portuaires supplémentaires sont décrites à l'Annexe 6 de ce rapport.

5.2 Tarifs et coûts ferroviaires

Au Kenya, les services ferroviaires sont exploités par la Compagnie de Chemin de fer du Kenya (KRC) pour les services de passagers et de marchandises. Le tarif de transport ferroviaire des marchandises varie en fonction du type de cargaison, de la distance, du poids/volume et des

services spécifiques requis. Des frais supplémentaires sont prélevés pour le chargement, le déchargement et le transbordement. Le Kenya s'efforce de moderniser son système ferroviaire, en particulier avec le projet de Chemin de fer à écartement standard (SGR) qui offre une option de transport plus rapide et plus efficace à partir du Chemin de fer à écartement métrique (MGR).

Le tableau 22 ci-dessous indique la redevance standard pour le transport de marchandises par SGR et MGR pour les conteneurs de transit d'importation chargés et à vides.

Tableau 22 : Tarifs de transit des importations par conteneur chargés / à vides (en dollars américains)

Voie ferroviaire	Tarif USD/ conteneur				Réseau
	20 pieds		40 pieds		
	0-30 tonnes	Plus de 30 tonnes	0-30 tonnes	Plus de 30 tonnes	
Kilindini - Malaba	860	960	1110	1260	SGR/ MGR
Kilindini - Kisumu	860	960	1110	1260	SGR/ MGR
Kilindini - Naivasha	650	750	865	1015	SGR
Naivasha - Malaba	350	450	460	610	MGR
Naivasha - Kisumu	350	450	460	610	MGR

Source: Avis tarifaire de KR No. 3 de 2021



Tableau 23 : Tarifs d'importation de conteneurs chargés /à vides localement par conteneur, en USD

Voie ferroviaire	Tarif USD/ conteneur				Réseau
	20 pieds		40 pieds		
	0-30 tonnes	Au delà de 30 tonnes	0-30 tonnes	Au delà de 30 tonnes	
Kilindini - Naivasha	510	610	650	800	SGR
Kilindini - Nairobi	500	600	630	780	SGR
Kilindini - Athi River	500	600	630	780	SGR
Kilindini - Kisumu	860	960	1110	1260	SGR / MGR
Nairobi - Naivasha	150	250	235	385	SGR

Source: Avis tarifaire de KR No. 3 de 2021

Tableau 24 : Tarif de transport des marchandises conteneurisées, dans la direction descendante

Voie ferroviaire	Conteneur pour Exportation		Conteneur Vide		Réseau
	20 pieds	40 pieds	20 pieds	40 pieds	
Malaba - Mombasa	450	690	100	150	MGR / SGR
Kisumu - Mombasa	450	690	100	150	MGR / SGR
Malaba - Naivasha	195	330	50	75	MGR
Kisumu - Naivasha	195	330	50	75	MGR
Malaba - Nairobi	225	385	70	100	MGR
Kisumu - Nairobi	225	385	70	100	MGR
Naivasha - Mombasa	255	360	50	75	SGR
Naivasha - Nairobi	100	150	50	75	SGR
Nairobi - Mombasa	250	350	50	75	SGR
Athi River - Mombasa	250	350	50	75	SGR

Source: Avis tarifaire de KR No. 3 de 2021

5.3 Tarifs de transport par oléoduc

L'Autorité de régulation de l'énergie et du pétrole (EPRA) a approuvé de nouveaux tarifs pour la Compagnie de l'Oléoduc du Kenya (KPC), couvrant la période de contrôle tarifaire de 2022/2023 à 2024/2025. Ces tarifs actualisés visaient à soutenir les projets d'infrastructure et

les coûts d'exploitation, dans l'espoir que ces changements entraînaient des augmentations marginales des prix des carburants pour les consommateurs. Le tarif composite comprend les frais de transport, d'entreposage et de manutention. Le Tableau ci-après montre les tarifs de transport par oléoduc fixés par EPRA.

Tableau 25 : Tarifs de transport par oléoduc fixés par EPRA

Point d'entrée	Point de livraison	2022/2023	2023/2024	2024/2025
Mombasa	Aéroport Moi (USD/m ³)	22,89	23,4	25,29
Mombasa	Jomo Kenyatta Airport (USD/m ³)	22,89	23,4	25,29
Mombasa	Petrocity - Konza (Kshs/m ³)	1.407,40	1.420,73	1.527,48
Mombasa	Terminal Nairobi (Kshs/m ³)	2.526,60	2.582,72	2.791,85
Mombasa	Terminal Nakuru - Local (Kshs/m ³)	3.149,25	3.211,26	3.467,62
Mombasa	Terminal Nakuru - Exportation (USD/m ³)	28,53	29,09	31,42
Mombasa	Terminal Eldoret - Local (Kshs/m ³)	3.801,37	3.869,56	4.175,37
Mombasa	Terminal Eldoret - Exportation (USD/m ³)	34,44	35,06	37,83
Mombasa	Terminal Kisumu - Local (Kshs/m ³)	3.797,69	3.865,84	4.171,37
Mombasa	Terminal Kisumu - Exportation (USD/m ³)	34,41	35,02	37,79

Source: Tarifs d'EPRA, Février 2024

Les tarifs de transport de carburant varient en fonction du volume et de la distance à parcourir. Le tableau 25 ci-dessous présente les tarifs des camions-citernes du dernier kilomètre pour le transport en transit des produits pétroliers de divers dépôts vers différentes destinations.

Tableau 26 : Tarifs de transport des camions-citernes depuis les dépôts pétroliers de la KPC vers les Etats membres

De	A	Montant (USD) 2024
Mombasa	Nairobi	800
Mombasa	Nakuru	1200
Mombasa	Kisumu	1500
Mombasa	Eldoret	1500
Mombasa	Kampala	2200
Nakuru	Kigali	2400
Kisumu	Kigali	2400
Eldoret	Kigali	2400

Source: ACPLRWA et KTA 2024

5.4 Tarifs de transport routier

Le tarif de transport routier couvre tous les coûts et redevances imposés par les transporteurs pour le transport de marchandises du point d'origine à la destination finale le long des différents itinéraires du Corridor Nord. Les tarifs de transport vers diverses destinations varient en fonction de facteurs tels que la distance, l'état des routes et le nombre de passages frontaliers traversés. Le Tableau 27 fournit des tarifs de transport de Mombasa et de Nairobi vers diverses destinations.

Tableau 27 : Tarifs de transport de Mombasa et de Nairobi vers diverses destinations

De	A	Tarifs	Distance	Tarifs/Km
Mombasa	Nairobi	892	481	1,85
Mombasa	Kampala	2.200	1.169	1,88
Mombasa	Kigali	3.500	1.682	2,08
Mombasa	Bujumbura	4.100	1.957	2,10
Mombasa	Goma	5.500	1.838	2,99
Mombasa	Bunia	5.500	1.666	3,30
Mombasa	Butembo	5.500	1.746	3,15
Mombasa	Juba	4.000	1.662	2,41
Nairobi	Mombasa	698	481	1,45
Nairobi	Kampala	1.800	688	2,62
Nairobi	Kigali	2.700	1.201	2,25
Nairobi	Goma	5.000	1.357	3,68
Nairobi	Butembo	5.000	1.265	3,95
Nairobi	Bunia	5.000	1.185	4,22

Source: Association des Transporteurs du Kenya (KTA), 2024.

Les tarifs de transport vers les destinations en République Démocratique du Congo (RDC) étaient élevés par rapport aux destinations dans d'autres Etats membres, avec une moyenne de plus de 3 USD par kilomètre. Cela pourrait être attribué au mauvais état des infrastructures, entre autres facteurs.

5.4.1 Tarifs de Transport d'autres origines vers diverses destinations

Les tarifs de transport dans le sens aller par rapport au Port de Mombasa étaient beaucoup plus élevés par rapport aux tarifs dans le sens entrant. Cela peut être dû à de faibles volumes de fret à l'exportation. Les tarifs de transport de différentes origines vers des destinations dans les États membres sont indiqués dans le Tableau 28.

Tableau 28 : Tarifs de transport d'autres origines vers diverses destinations

De	A	Tarifs	Distance	Tarifs/km
Kampala	Mombasa	1.000	1.169	0,86
Kampala	Nairobi	700	688	1,02
Kampala	Juba	3.200	653	4,90
Kampala	Bujumbura	3.500	788	4,44
Kampala	Kigali	1.800	513	3,51
Kampala	Goma	3.500	669	5,23
Kampala	Bunia	3.000	718	4,18
Kampala	Butembo	3.600	577	6,24
Kampala	Kisangani	5.500	1.200	4,58
Kigali	Bujumbura	1.000	275	3,64
Kigali	Mombasa	1.700	1.682	1,01
Kigali	Nairobi	1.300	1.201	1,08
Kigali	Kampala	700	513	1,36
Kigali	Goma	800	156	5,13
Kigali	Bunia	1.000	697	1,43
Kigali	Butembo	3.300	556	5,94
Goma	Mombasa	2.300	1.838	1,25
Goma	Nairobi	1.900	1.357	1,40
Goma	Bujumbura	2.100	431	4,87
Goma	Kampala	1.600	669	2,39
Bunia	Mombasa	1.800	1.666	1,08
Bunia	Nairobi	1.500	1.040	1,44
Bunia	Kampala	1.500	718	2,09
Bunia	Butembo	1.700	251	6,77
Butembo	Nairobi	1.800	1.265	1,42
Butembo	Kampala	1.400	577	2,43
Butembo	Mombasa	3.100	1.746	1,78

Source: UNTA, ATIB, ACPLRWA et FEC Congo, 2024

5.4.2 Nombre de voyages aller-retour de l'origine à la destination en un mois

La Charte de la Communauté du port de Mombasa et du Corridor Nord a fixé un objectif annuel de 120.000 km de distance parcourue par camion, comme indication de l'utilisation efficace des camions. Le tableau ci-dessous reprend le nombre moyen de voyages allers-retours des camions, à partir de différentes origines vers diverses destinations.

Tableau 29 : Nombre de voyages aller-retour entre le point d'origine et la destination au cours d'un mois

De	A	Nombre de voyages aller-retour	Distance (Km)	Tarif/Km
Mombasa	Nairobi	10	481	1,85
Mombasa	Kampala	3	1169	1,88
Mombasa	Kigali	2	1682	2,08
Mombasa	Bujumbura	2	1957	2,10
Mombasa	Goma	2	1848	2,99
Mombasa	Juba	2	1662	3,30
Nairobi	Goma	2	1357	3,15
Nairobi	Kigali	3	1201	2,41
Kampala	Kigali	5	513	1,45
Kampala	Goma	4	669	2,62
Kigali	Goma	5	156	2,25
Kigali	Bujumbura	6	275	3,68
Bujumbura	Goma	4	431	3,95

Source: UNTA, ATIB, ACPLRWA et FEC Congo 2024

L'itinéraire Mombasa-Kampala, à titre d'exemple, comptait en moyenne trois voyages allers-retours par mois, soit 84.168 km par an. Cela représente un déficit de 35.832 km par rapport à l'objectif de 120.000 km fixé par la Charte de la Communauté du port de Mombasa et du Corridor Nord. Ce déficit s'explique notamment par les retards aux différents nœuds de transport et par le faible volume de marchandises.



Container truck along Mombasa road in Kenya
© Artzzz | Dreamstime.com

CHAPITRE SIX: Temps de Transit et Retards

Cette section se focalise sur les temps de transit pour le transport des marchandises depuis les points d'origine jusqu'aux frontières ou aux destinations finales, ainsi que des moyens d'accroître l'efficacité du Corridor. Le temps de transit est calculé à partir du moment où les marchandises sont dédouanées ou quittent le point d'origine jusqu'à l'heure d'arrivée à la frontière ou à la destination. L'indicateur de temps de transit comprend le temps de mouvement réel et les retards encourus aux différents nœuds de transit et emplacements.

6.1. Temps de transit au Kenya

Les principaux itinéraires de transit du Corridor Nord au Kenya sont les frontières de Mombasa à Busia/Malaba, en passant par Nairobi. La figure 9 donne les temps de transit pour le transport de marchandises du Port de Mombasa aux frontières de Busia et de Malaba.

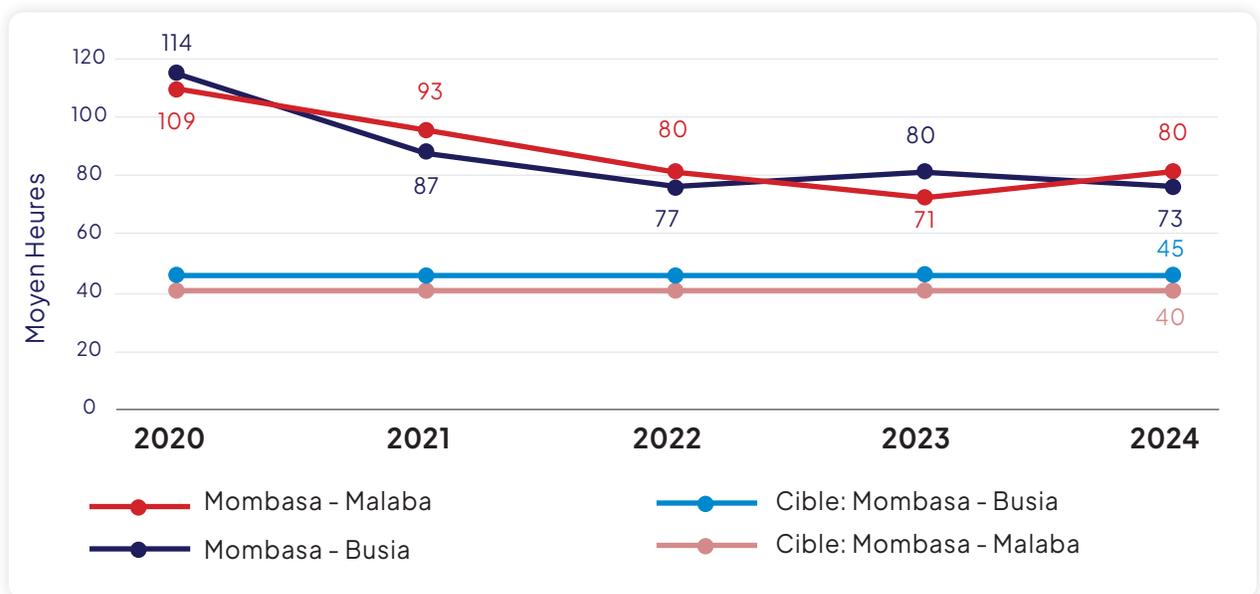


Figure 9 : Temps de transit moyen de Mombasa aux frontières du Kenya, en heures

En 2024, les temps de transit moyens entre Mombasa et les frontières de Malaba et de Busia ont dépassé les objectifs fixés, respectivement de 35 heures et 33 heures. Cela pourrait s'expliquer par des retards causés par des embouteillages dus à la modernisation en cours sur certains tronçons routiers, des arrêts pour des raisons personnelles et des embouteillages anticipés aux frontières, entre autres. La Figure 10 présente les temps de transit entre Mombasa et différentes destinations.

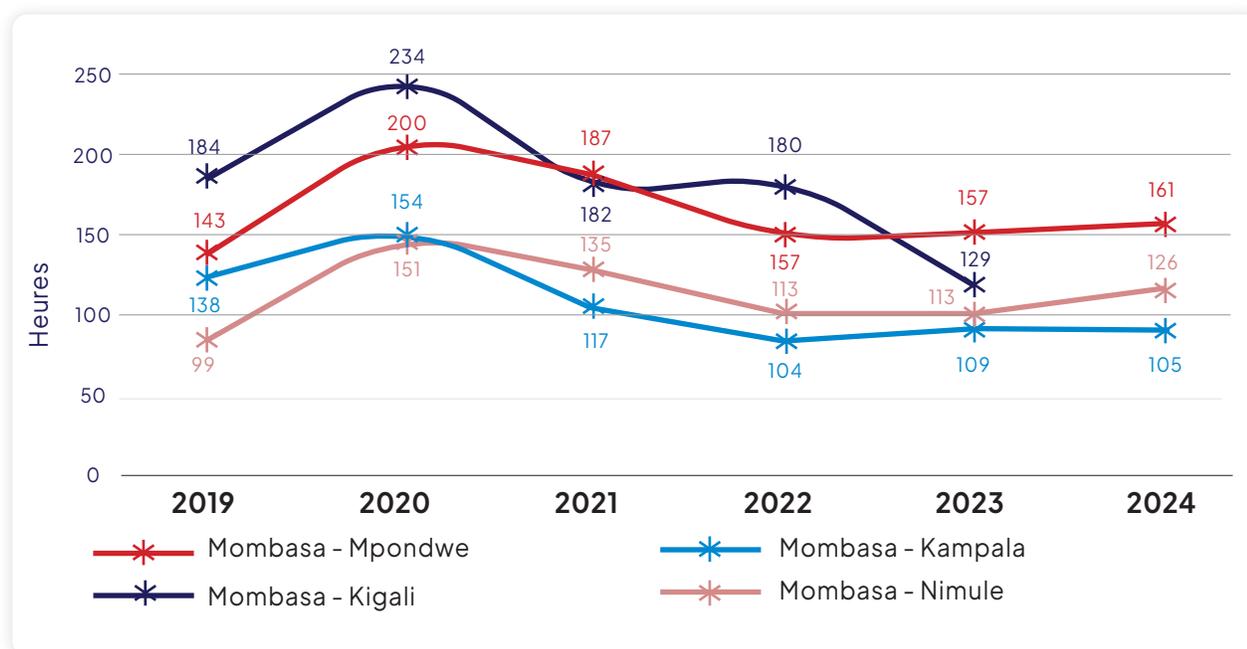


Figure 10 : Temps de transit moyen de Mombasa vers diverses destinations en heures

Source de Données : RECTS, 2020–2024

**Des données manquent

En 2024, l'itinéraire de transit de Mombasa à Kampala a enregistré une réduction de 4 heures, passant de 106 heures à 105 heures en 2024. Mombasa à Nimule et Mombasa à Mpondwe ont signalé une augmentation respectivement de 14 heures et 4 heures.

6.2. Temps de transit en Ouganda

L'itinéraire Busia-Gatuna a connu des temps de transit moyen de 31,2 heures à 102,9 heures, tandis que de Busia à Mpondwe il fallait un peu moins de temps (37,7 à 87,3 heures). Cela reflète la façon dont le mouvement de marchandises le long de ces routes est assez volatile en raison de plusieurs limitations logistiques et réglementaires.

Beaucoup moins de camions sont traités à Busia par rapport à Malaba, car ce dernier itinéraire est préféré par la plupart des transporteurs. A Busia, les contrôles de police, les problèmes de sécurité et même les problèmes personnels des conducteurs comme les pauses prolongées et la nécessité d'une meilleure coordination avec les prestataires de services logistiques entraînent une augmentation des retards de transit.

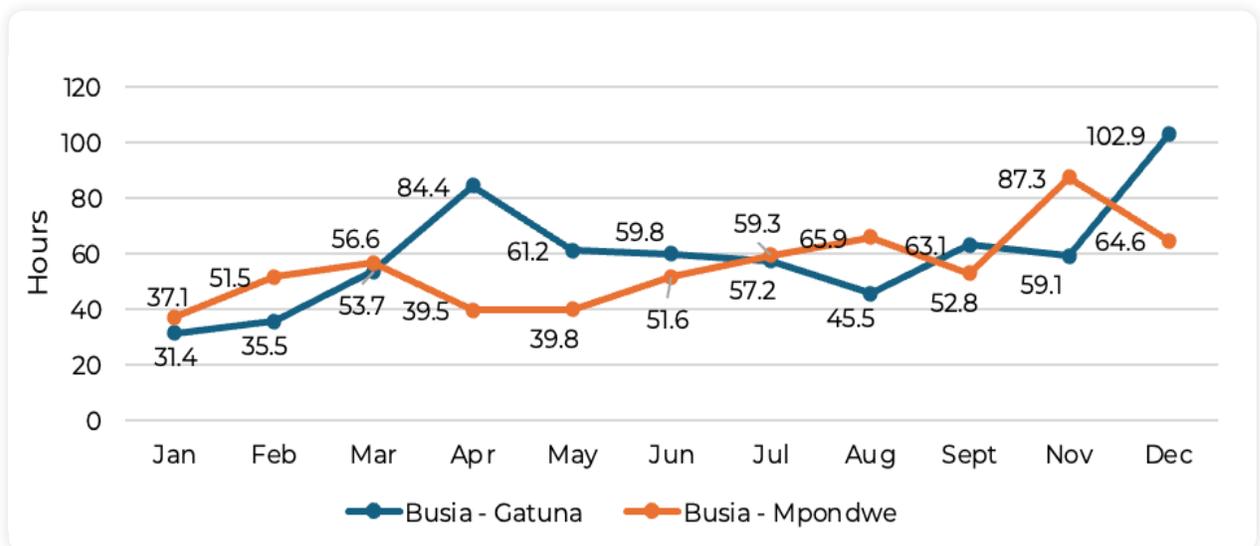


Figure 11 : Temps de transit moyen en Ouganda à partir de la frontière de Busia

Source de Données: RECTS, 2024

La frontière de Malaba est une voie d'entrée principale vers l'Ouganda, en particulier pour les camions se dirigeant vers Kampala et les régions avoisinantes, ainsi que vers des points frontaliers tels qu'Elegu, Gatuna et Mpondwe. Les temps de voyage le long de ces itinéraires diffèrent en raison de facteurs tels que la distance et d'autres variant pour chaque itinéraire.

En 2024, les temps de transit vers Kampala n'ont pratiquement pas changé, les temps de transit n'ayant pas connu d'amélioration notable. Cependant, un temps de transit global a été signalé pour la plupart des itinéraires, ce qui suggère l'existence des inefficacités croissantes dans la performance du Corridor Nord. Cette augmentation des temps de transit indique des inefficacités qui continuent de miner l'efficacité de la performance du Corridor Nord.

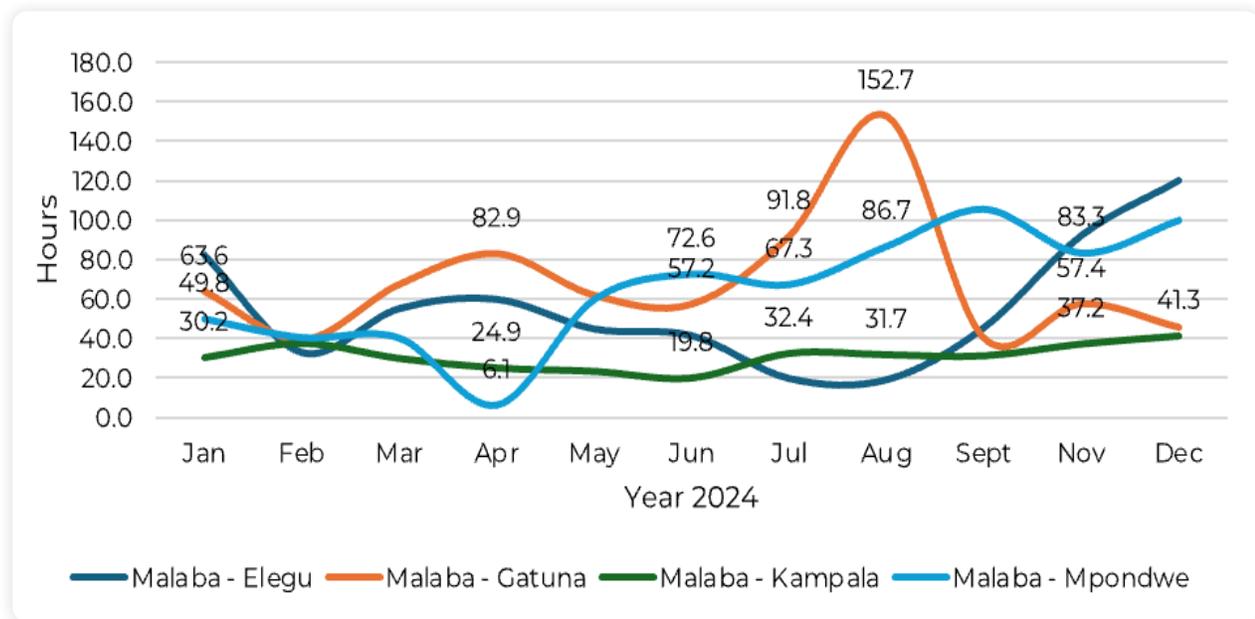


Figure 12: Temps de transit moyen en Ouganda depuis la frontière de Malaba

Source de Données: RECTS, 2024

6.3. Retards le long du Corridor Nord

Les données de l'enquête sur téléphone mobile ont confirmé les emplacements des arrêts, le temps y passé et les raisons des arrêts le long du Corridor nord en 2024. Le Tableau 30 montre que 312 chauffeurs de camion qui se sont arrêtés à la frontière de Malaba au Kenya ont passé en moyenne 8,4 heures.

Tableau 30: 10 principaux emplacements d'arrêts le long du Corridor Nord

Emplacements d'arrêts	Pays	Nombre d'arrêts	Temps médian (hrs)	Rate/Km
Frontière de Malaba	Kenya	312	8,4	1,85
Port de Mombasa	Kenya	290	6,2	1,88
Ville d'Eldoret	Kenya	260	5,7	2,08
Frontière de Busia	Kenya	240	7,9	2,10
Dépôt Intérieurs de Conteneur de Nairobi	Kenya	220	4,3	2,99
Ville de Kampala	Ouganda	190	5,6	3,30
Frontière de Nimule	Soudan du Sud	160	9,2	3,15
Bungoma	Kenya	145	3,5	2,41
1 l'entrée de Juba	Soudan du Sud	120	10,1	1,45
Ville de Gulu	Ouganda	115	6,8	2,62

Source de données : mobiles de l'ACTTCN, 2024

Au Soudan du Sud, les points d'arrêt à l'entrée de Juba et à la frontière de Nimule ont enregistré des temps médians de passage respectifs de 10,1 et 9,2 heures. Ces arrêts prolongés étaient dus à la longueur des procédures de contrôle à la frontière, à la sécurité des marchandises et aux restrictions imposées aux camions de traverser le pont de Juba pendant la journée. La Figure 13 montre la fréquence des arrêts le long du corridor..

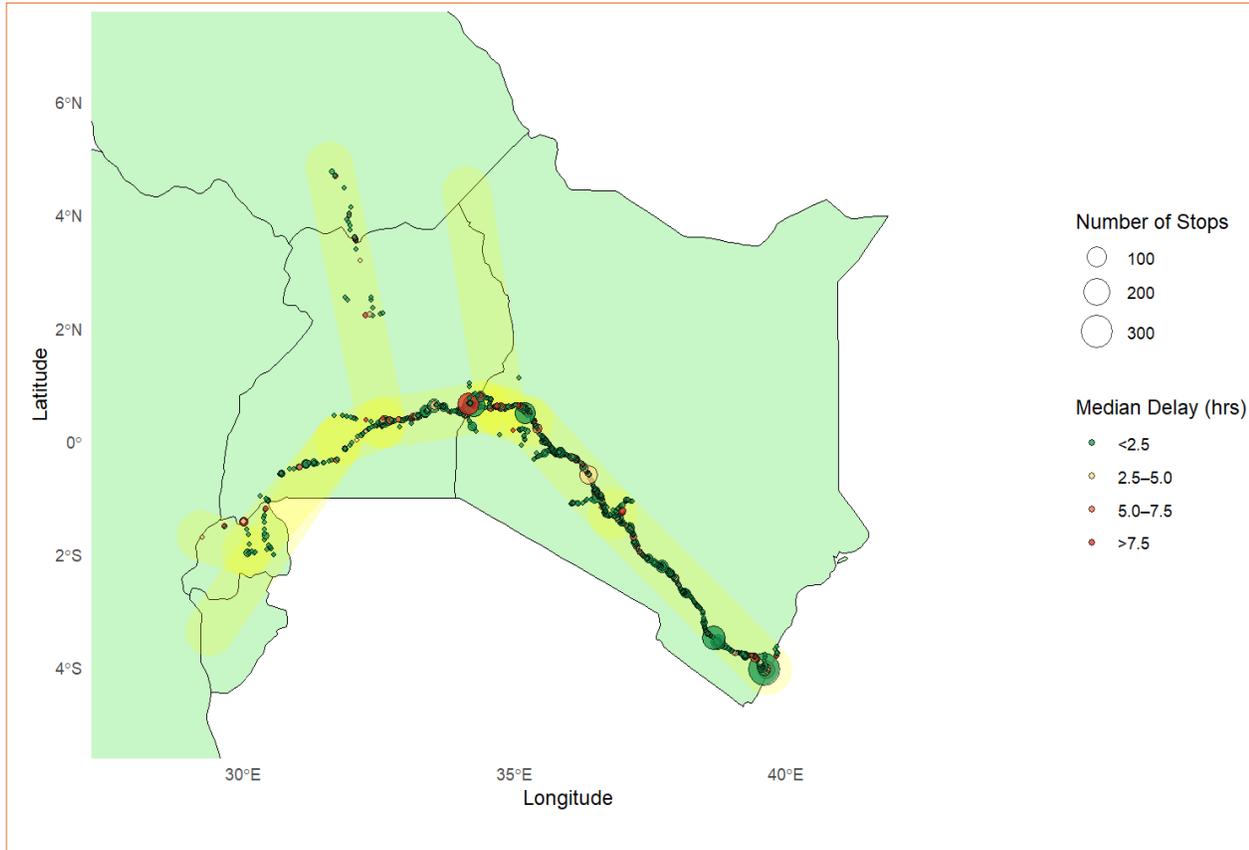


Figure 13: Fréquence des arrêts par motifs d'arrêt

Source de données: mobiles de l'ACTTCN, 2024

6.4. Temps de passage des frontières

Les Etats membres du Corridor Nord ont investi dans le développement de postes frontières à arrêt unique afin de rationaliser les opérations de dédouanement, de faciliter les échanges commerciaux et de réduire les temps de transit. L'indicateur de temps de passage aux frontières mesure le temps entre l'entrée d'un camion dans la zone douanière à la frontière du pays de sortie et sa sortie après avoir finalisé toutes les formalités de dédouanement du pays d'entrée. La Figure 14 présente les temps moyens de passage et d'attente aux frontières de Busia, Malaba et Katuna/Gatuna, sur le Corridor Nord.

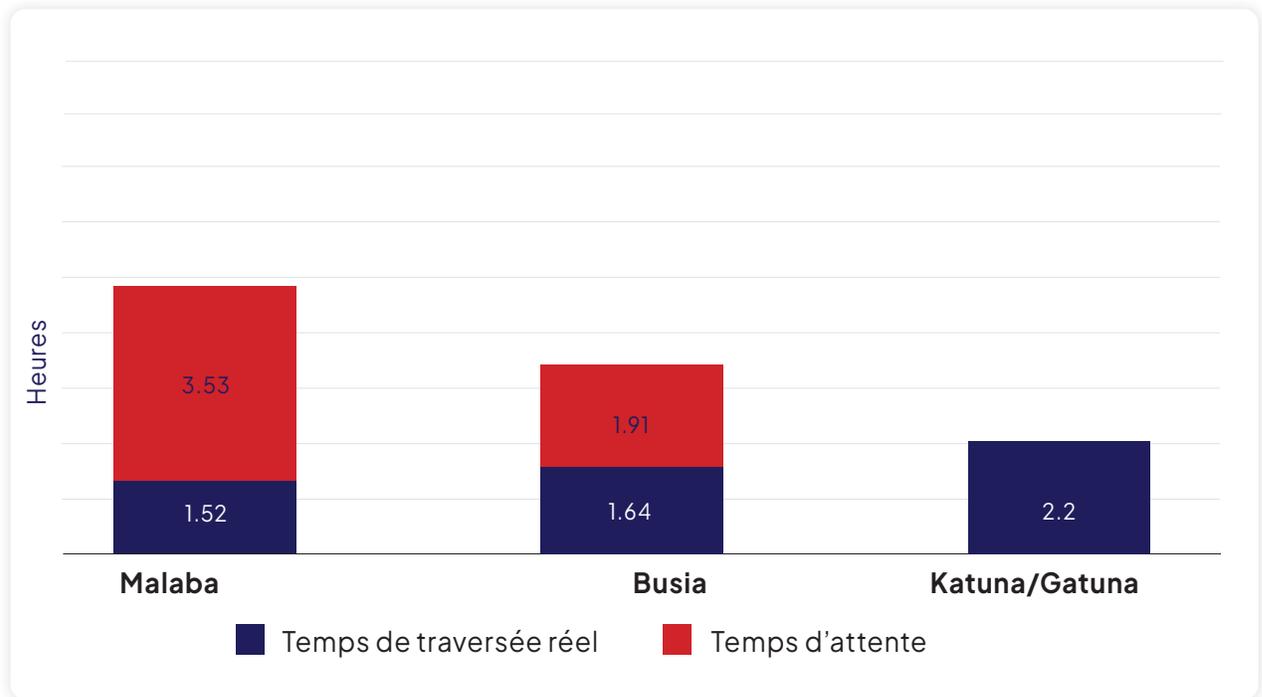


Figure 14: Temps moyen de traversée des frontières du Corridor Nord

Source des données: Enquête de l'ACTTCN sur la traversée des frontières

Le temps de passage réel à la frontière de Malaba était en moyenne de 1,52 heure, celui de Busia de 1,64 heure et celui de Katuna/Gatuna de 2,2 heures. Le temps de passage aux frontières d'Elegu/Nimule était plus long, de 48 heures, en raison, entre autres, des procédures de dédouanement qui sont manuelles.

La Figure 15, montre que les camions-citernes et les camions-bennes ont pris le moins de temps à franchir toutes les frontières, comparativement aux camions conteneurisés, qui ont mis plus de temps. Cela peut s'expliquer par les différents régimes de dédouanement des marchandises auxquels sont soumises les différentes catégories de camions. Les camions-citernes et les camions-bennes sont généralement autorisés avec un bon de sortie « Non » et ne sont pas soumis à des vérifications, tandis que la plupart des marchandises conteneurisées sont autorisées avec un bon de sortie « Oui », ce qui fait qu'elles sont soumises à des vérification.

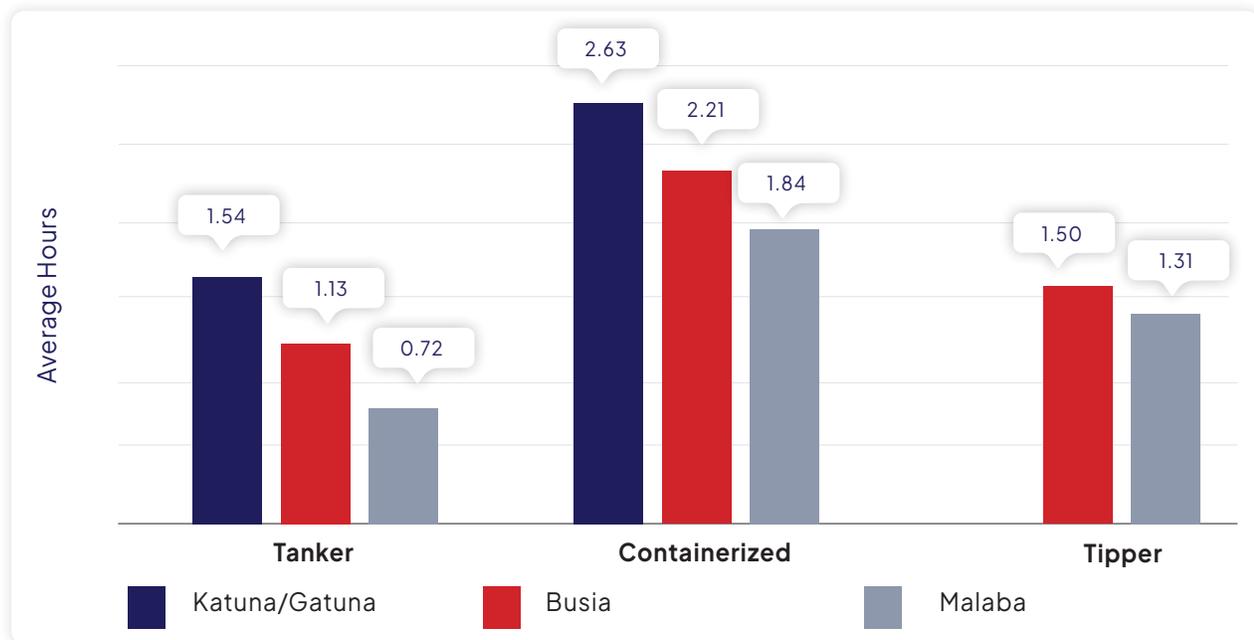


Figure 15: Temps moyen de passage des frontières par type de véhicule à Busia et Malaba

Source des données: Enquête de l'ACTTCN sur la traversée des frontières

La Figure 16 illustre le temps moyen de passage des frontières par jour de la semaine. Les mardis, mercredis et jeudis ont enregistré le temps moyen de passage le plus rapide pour les camions aux frontières. Aux frontières de Busia et de Malaba, le temps de passage global a augmenté vers le week-end, c'est-à-dire du vendredi au dimanche.

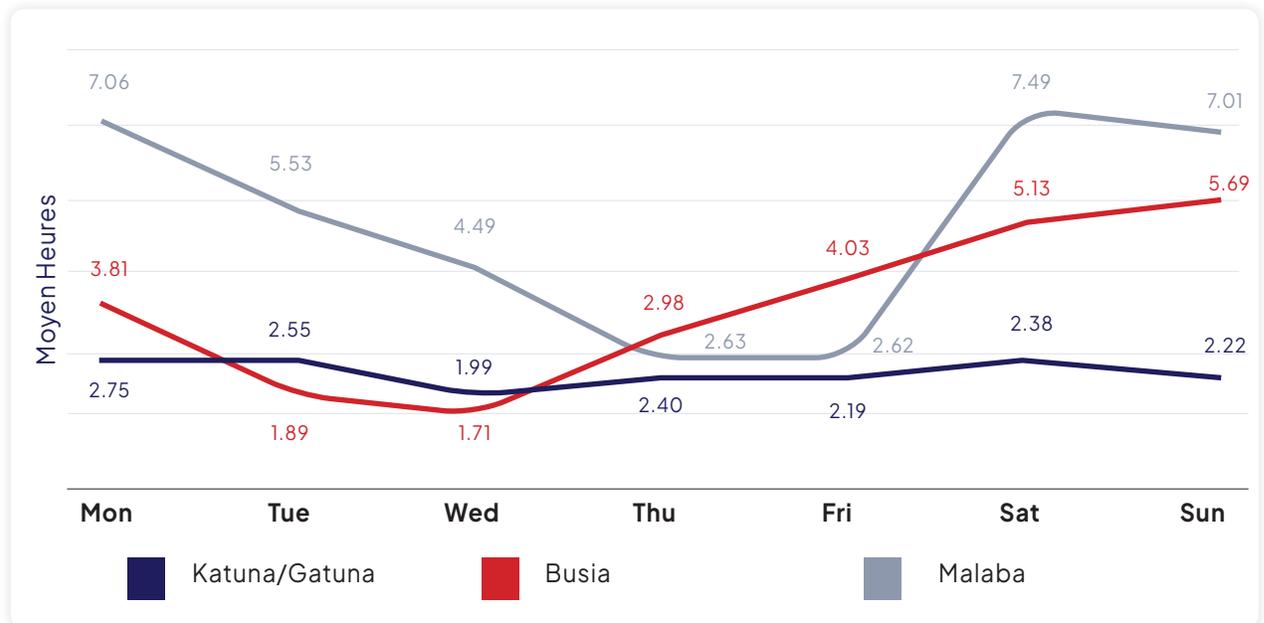


Figure 16: Temps moyen total de passage de la frontière par jour de la semaine

Source des données: Enquête de l'ACTTCN sur la traversée des frontières

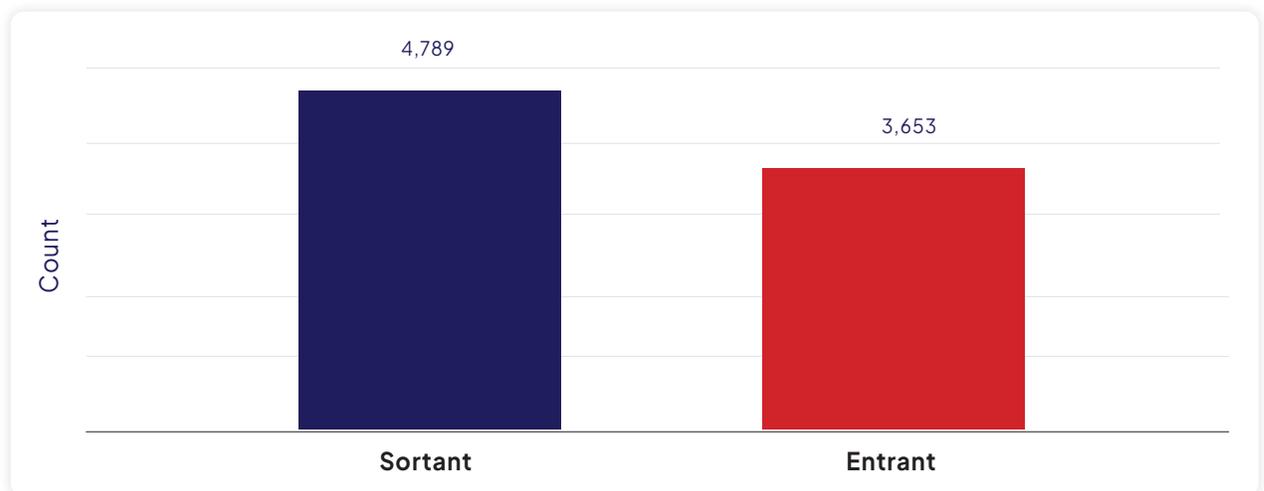


Figure 17: Dénombrement du trafic à la frontière de Busia

Source: Enquête de l'ACTTCN sur le passage des frontières, 2025

Selon la figure 15 ci-dessus, le nombre de camions sortants pour la frontière de Busia était de 4.789 tandis que les camions entrants étaient de 3.653.

SAFE JOURNEY
BON VOYAGE
URUGENDO RUHIRE

Democratic
Republic of Congo ↑

REPUBLIQUE RWANDA
REPUBLIC OF RWANDA
REPUBLIQUE DU RWANDA

URUGENDO RUHIRE
URUGENDO RUHIRE

COURT BORDER POST

Informational poster with text and graphics, including a map and various symbols, likely providing travel or health information.



CHAPITRE SEPT : Commerce Intrarégional

Le commerce intra-régional est le commerce effectué à l'intérieur d'une région ou d'une zone géographique spécifique, englobant les échanges entre pays. C'est un moteur de croissance économique, d'intégration régionale et d'une plus grande autonomie économique entre les nations. Ce chapitre se concentrant sur la valeur totale des échanges commerciaux entre les Etats membres du Corridor Nord pour l'année 2024.

7.1. Commerce formel au Burundi

La valeur totale des échanges commerciaux du Burundi en 2024 était de 1,197 milliard USD, soit une baisse de 14,94 % par rapport aux chiffres de 2023 (1,40 milliard USD). La Figure 18 reprend la valeur du commerce formel du Burundi en 2024.

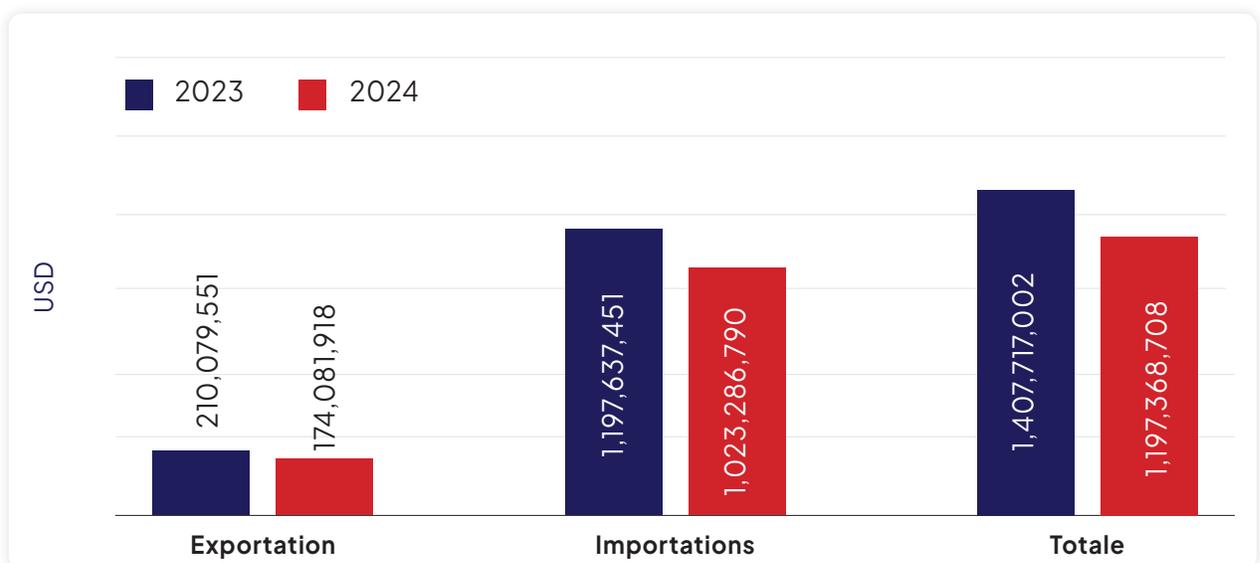


Figure 18: Comparaison du commerce formel du Burundi en 2023 et 2024

Source: Institut National des Statistiques du Burundi (INSBU), 2023 et 2024

La valeur des importations a diminué de 1,197 milliard USD en 2023 à 1,023 milliard USD en 2024, tandis que la valeur des exportations a diminué de 0,210 milliard USD en 2023 à 0,174 milliard USD en 2024. Les échanges commerciaux du Burundi avec les autres Etats membres du Corridor Nord, évalués à 186,80 millions USD, soit 15,6 % du total des échanges formels, ont enregistré une baisse marginale en 2024. La Figure 19 illustre la part du commerce intrarégional formel du Burundi.

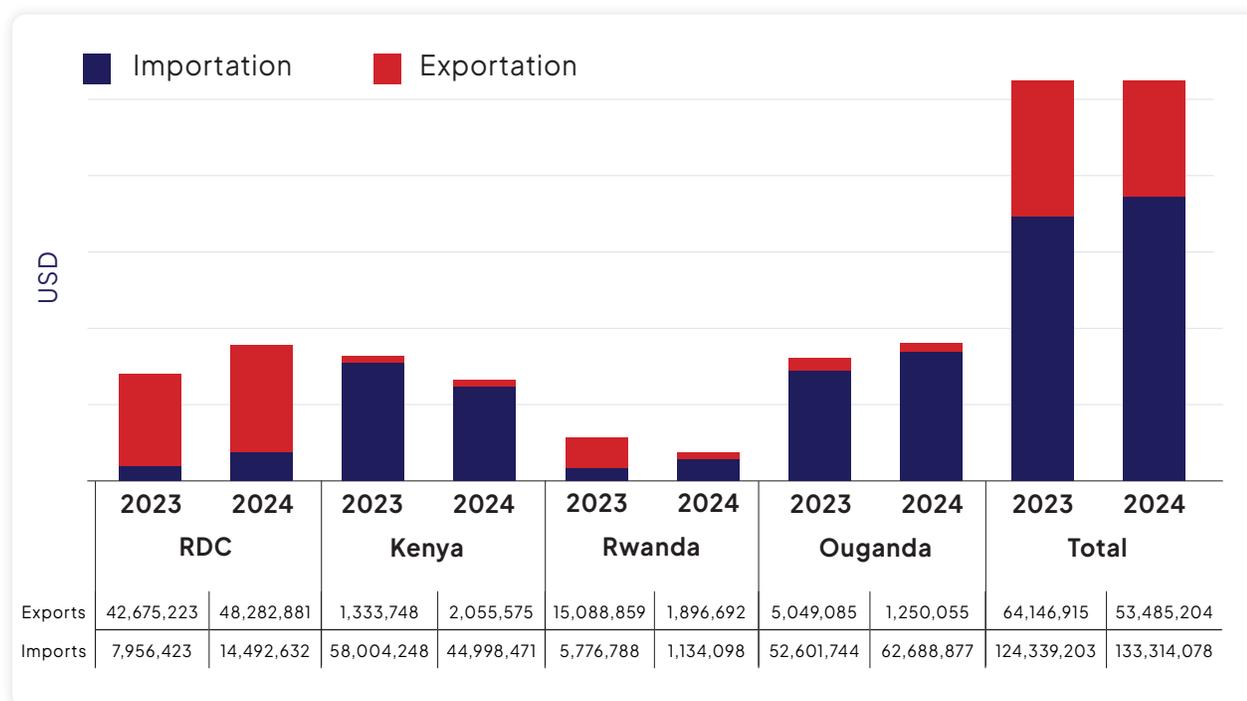


Figure 19 : Commerce formel du Burundi avec les Etats membres du Corridor Nord en 2024

Source: Institut National des Statistiques du Burundi (INSBU), 2023 et 2024

En 2024, les importations ont augmenté de 7% du total des échanges commerciaux intrarégionaux, tandis que les exportations ont diminué de 17%, en raison d'une réduction des exportations vers le Rwanda et l'Ouganda. Le Kenya, l'Ouganda et la RDC étaient les principaux partenaires commerciaux du Burundi dans la région du Corridor Nord, représentant respectivement 25%, 34% et 34% du total des échanges intrarégionaux.

Le commerce informel au Burundi a atteint une valeur totale de 140,7 millions de dollars US en 2024, jouant un rôle important dans l'économie du pays et fournissant des moyens de subsistance à de nombreuses personnes. La Figure 20 illustre le commerce informel au Burundi en 2024.

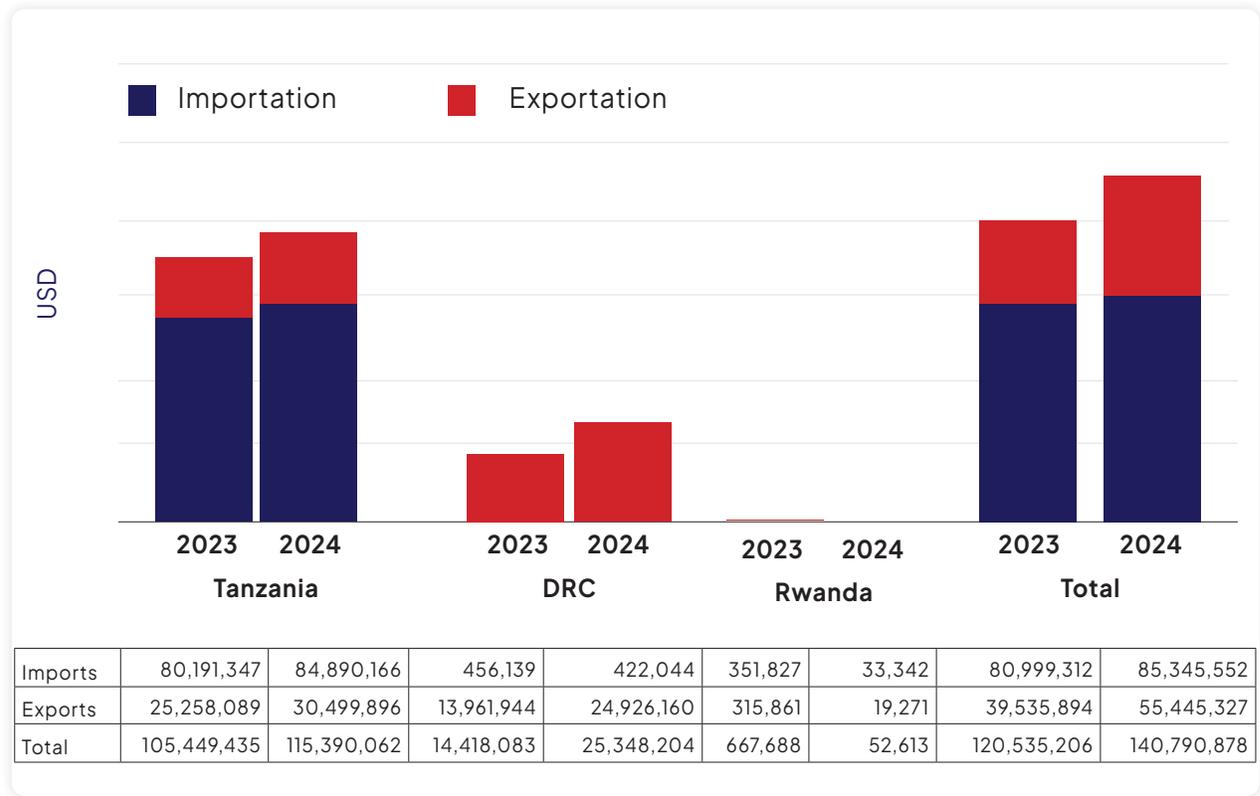


Figure 20: Echanges commerciaux informels entre le Burundi, la Tanzanie, la RDC et le Rwanda en 2023-2024

Source: INSBU 2023 and 2024

En 2024, le Burundi a davantage échangé de manière informelle avec la Tanzanie, représentant 82 % du total des échanges informels, pour un montant de 115 millions de dollars US. Les échanges avec la RDC ont connu une augmentation significative, les exportations étant prédominantes, tandis que le Rwanda a enregistré des échanges informels minimes avec le Burundi.

A l'échelle mondiale, le Burundi exporte davantage vers les Emirats arabes unis et la RDC, leurs exportations combinées dépassant celles des autres principales destinations. La Figure 21 illustre les 10 principales destinations des exportations burundaises en 2024.

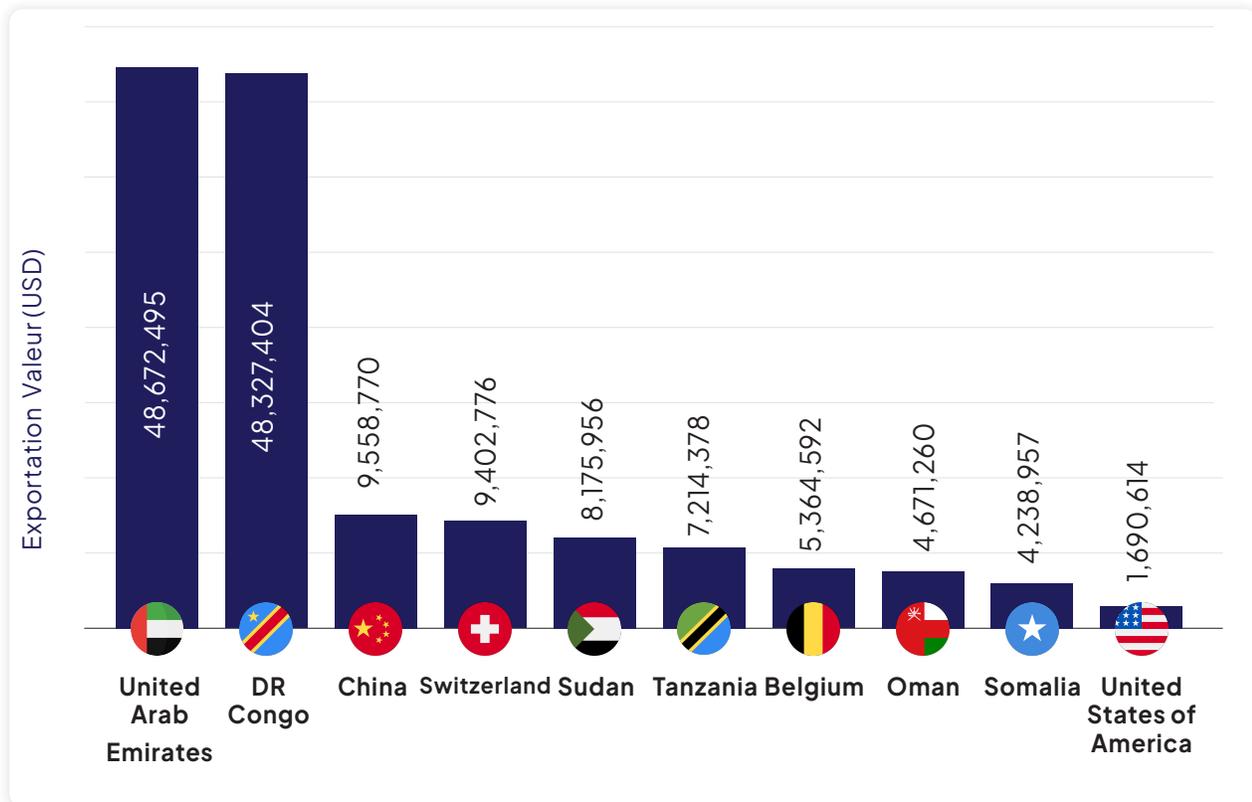


Figure 21 : Principales destinations des exportations du Burundi en 2024 (USD)

Source: INSBU 2024

La principale destination des exportations du Burundi était les Emirats arabes unis (EAU) en 2024, avec des exportations d'une valeur de 48,7 millions USD. La République démocratique du Congo (RDC) suivait de près, en deuxième position, avec des exportations évaluées à 48,3 millions USD. Parmi les autres destinations importantes figuraient la Chine (9,6 millions USD), la Suisse (9,4 millions USD), le Soudan (8,2 millions USD) et la Belgique (5,4 millions USD).

D'une manière générale, le Burundi a importé davantage de pays asiatiques, car cinq pays asiatiques figurent dans le top des 10 pays des importations burundaises. La Figure 22 illustre les 10 principales destinations des importations du Burundi en 2024.

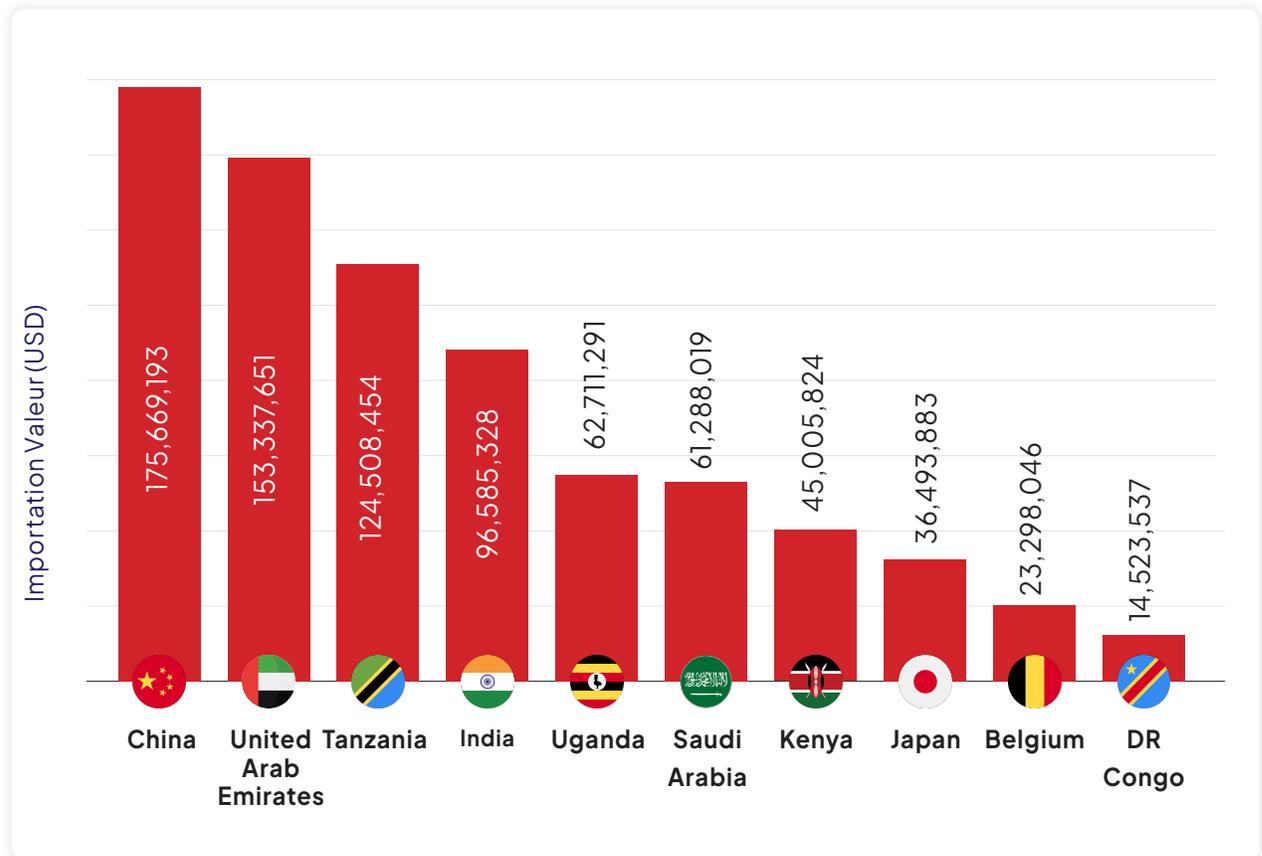


Figure 22 : Principaux pays importateurs du Burundi en 2024 (USD)

Source: INSBU 2024

La Chine a constitué la principale source des importations du Burundi en 2024, avec des importations d'une valeur de 175,7 millions USD. Les Emirats arabes unis (EAU) venaient en seconde place avec des importations évaluées à 153,3 millions USD, tandis que la Tanzanie se classait troisième avec 124,5 millions USD. Les autres sources importantes d'importations comprenaient l'Inde (96,6 millions USD), l'Ouganda (62,7 millions USD) et l'Arabie saoudite (61,3 millions USD).

7.2. Commerce Formel au Kenya

La valeur globale des échanges commerciaux du Kenya en 2024 est passée de 28,5 milliards USD en 2023 à 29,7 milliards USD. La Figure 23 présente la valeur totale des échanges commerciaux du Kenya en 2024 par rapport à 2022 et 2023.

7.2.1. Commerce total du Kenya Total, en USD

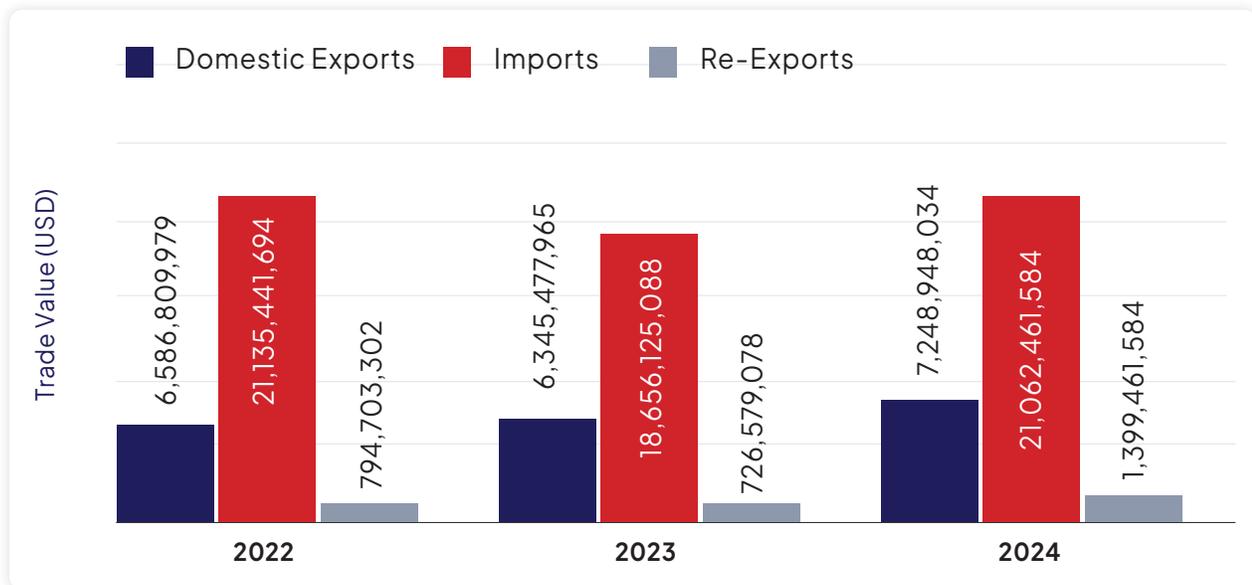


Figure 23: Commerce total du Kenya de 2022 à 2024 (en USD)

Source: KNBS 2024

En 2024, les importations représentaient 71 %, les exportations nationales 24 % et les réexportations constituaient 5 % du commerce total au Kenya.

7.2.2. Les 10 premiers partenaires commerciaux du Kenya en 2024 (en USD)

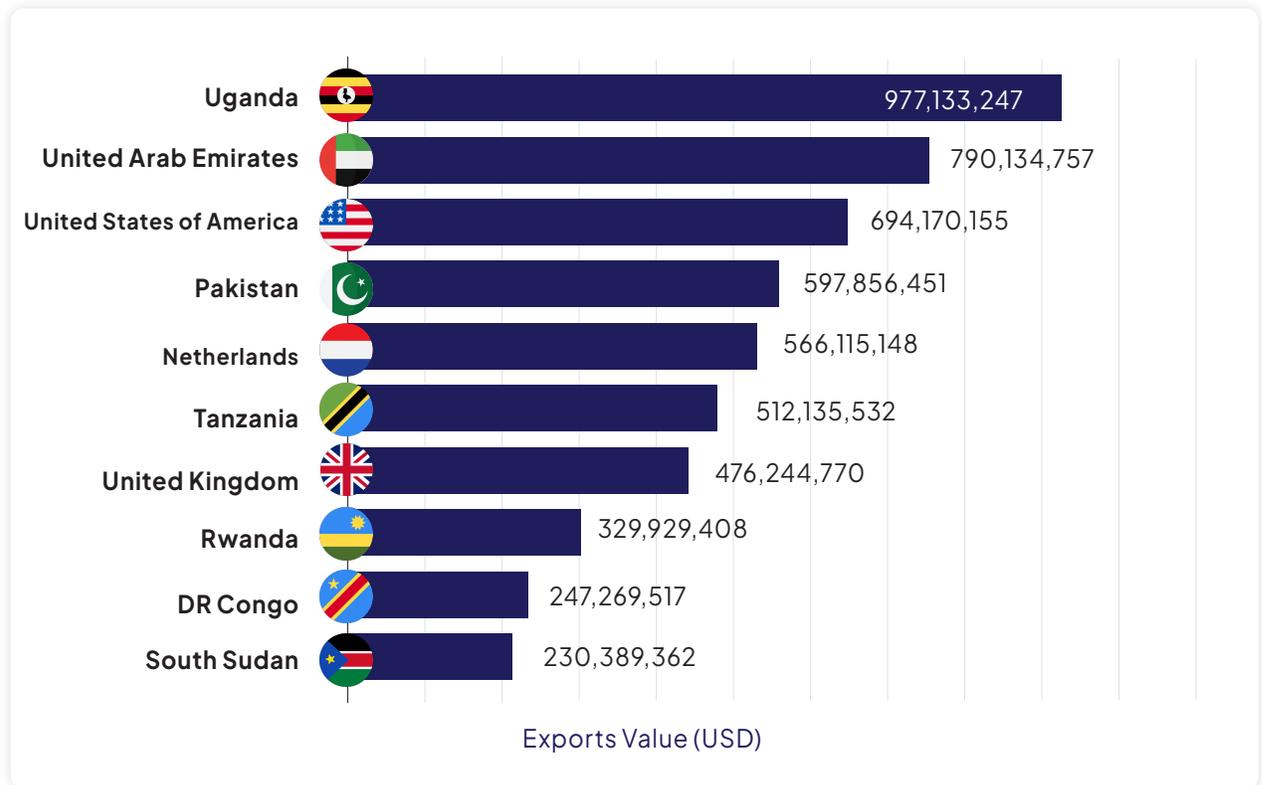


Figure 24: Principales destinations des Exportations du Kenya en 2024

Data Source: KNBS 2024

En termes d'importations, le Kenya a principalement fait les échanges commerciaux avec la Chine, qui à elle seule représentant 31 % des importations en 2024. Dans l'ensemble, la Chine, les Emirats arabes unis, l'Inde et la Malaisie étaient les principaux partenaires commerciaux du Kenya. Au sein de la région africaine, les principaux partenaires commerciaux du Kenya étaient l'Ouganda et la Tanzanie, comme le montre la figure ci-après.

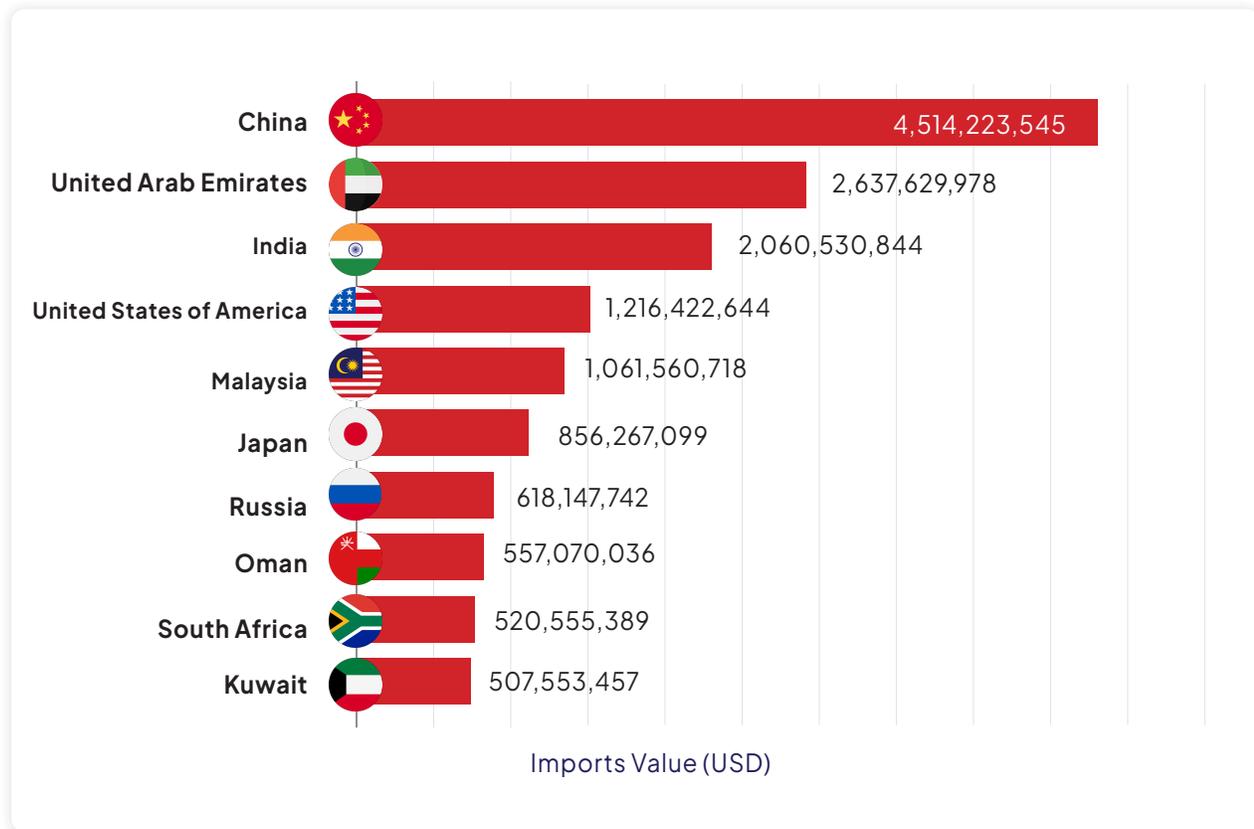


Figure 25: Les principales sources des importations du Kenya en 2024

Data Source: KNBS 2024

7.2.3. Total des échanges commerciaux du Kenya avec les Etats membres du Corridor Nord en 2024

La valeur totale des échanges commerciaux du Kenya avec les autres Etats membres du Corridor Nord était estimée à 1,6 milliard d'USD en 2024. Le Table 31 présente la valeur des échanges commerciaux du Kenya avec les Etats membres concernés.

Tableau 31: Commerce formel entre le Kenya et les autres Etats membres du Corridor Nord, en USD

Pays	Domestic Exports	Imports	Re-exports	Total
Burundi	50.216.832.00	73.314	8.711.094	59.001.240
RDC	212.513.750	27.058.442	34.755.767	274.327.959
Rwanda	288.305.879	26.065.858	41.623.528	355.995.266
Soudan du Sud	192.266.295	101.894	38.123.067	230.491.256
Ouganda	890.152.765	266.200.226	86.980.482	1.243.333.473
Grand Total	1.633.455.522	319.499.734	210.193.939	2.163.149.194

Source: Bureau national des Statistique du Kenya (KNBS), 2024

Le premier partenaire commercial du Kenya dans la région était l'Ouganda, avec une valeur totale des échanges commerciaux s'élevant à 1,2 milliard USD. Les principaux produits échangés étaient le thé, le café, le ciment, les machines, le pétrole et les médicaments, entre autres. Le Kenya est un exportateur net dans la région, ses exportations représentant 76 % de la valeur totale des échanges.

7.3. Commerce intrarégional formel au Rwanda

Le total du commerce intra-régional formel du Rwanda avec les autres Etats membres du Corridor Nord en 2024 était évalué à 1,47 milliard USD. Cela représente une croissance de 79% si l'on compare avec les chiffres de 2023. Le Tableau 32 est une illustration du commerce intrarégional du Rwanda pour l'année 2024.

Tableau 32 : Importations et exportations formelles du Rwanda en 2024 (en USD)

	Importations (USD)		Exportations (USD)		Valeur totale du commerce (USD)		% Change
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	
Burundi	2.139.364	1.022.297	16.917.318	22.305.391	19.056.682	23.327.688	22%
RD Congo	21.246.928	38.433.125	173.423.271	887.367.580	194.670.199	925.800.704	376%
Kenya	357.688.861	267.715.441	2.903.051	5.982.434	360.591.912	273.697.875	-24%
Soudan du Sud	975.564	60.239	23.530.482	8.011.881	24.506.046	8.072.120	-67%
Ouganda	187.886.559	220.910.823	34.359.826	18.697.350	222.246.385	239.608.173	8%
Total Général	569.937.276	528.141.924.6	251.133.948	942.364.636	821.071.224	1.470.506.561	79.1%
Part en pourcentage	69,4%	35,9%	30,6%	64,1%	100%	100%	

Source de données: Banque Nationale du Rwanda

Au Rwanda, les importations ont représenté 36% tandis que les exportations combinées aux réexportations ont constitué 64 %. Le principal partenaire commercial du Rwanda dans la région était la RDC, avec une valeur commerciale totale de 925,8 millions USD, suivie du Kenya et de l'Ouganda avec respectivement 273,7 millions USD et 239,6 millions USD.

7.3.1. 10 partenaires commerciaux du Rwanda

En 2024, les exportations du Rwanda étaient davantage vers les Etats membres du Corridor Nord, tandis que ses importations provenaient principalement de la Chine, de l'Inde et des Emirats arabes unis. Les Figure 26 et Figure 27 présentent respectivement les 10 principales destinations des exportations et des importations du Rwanda en 2024.

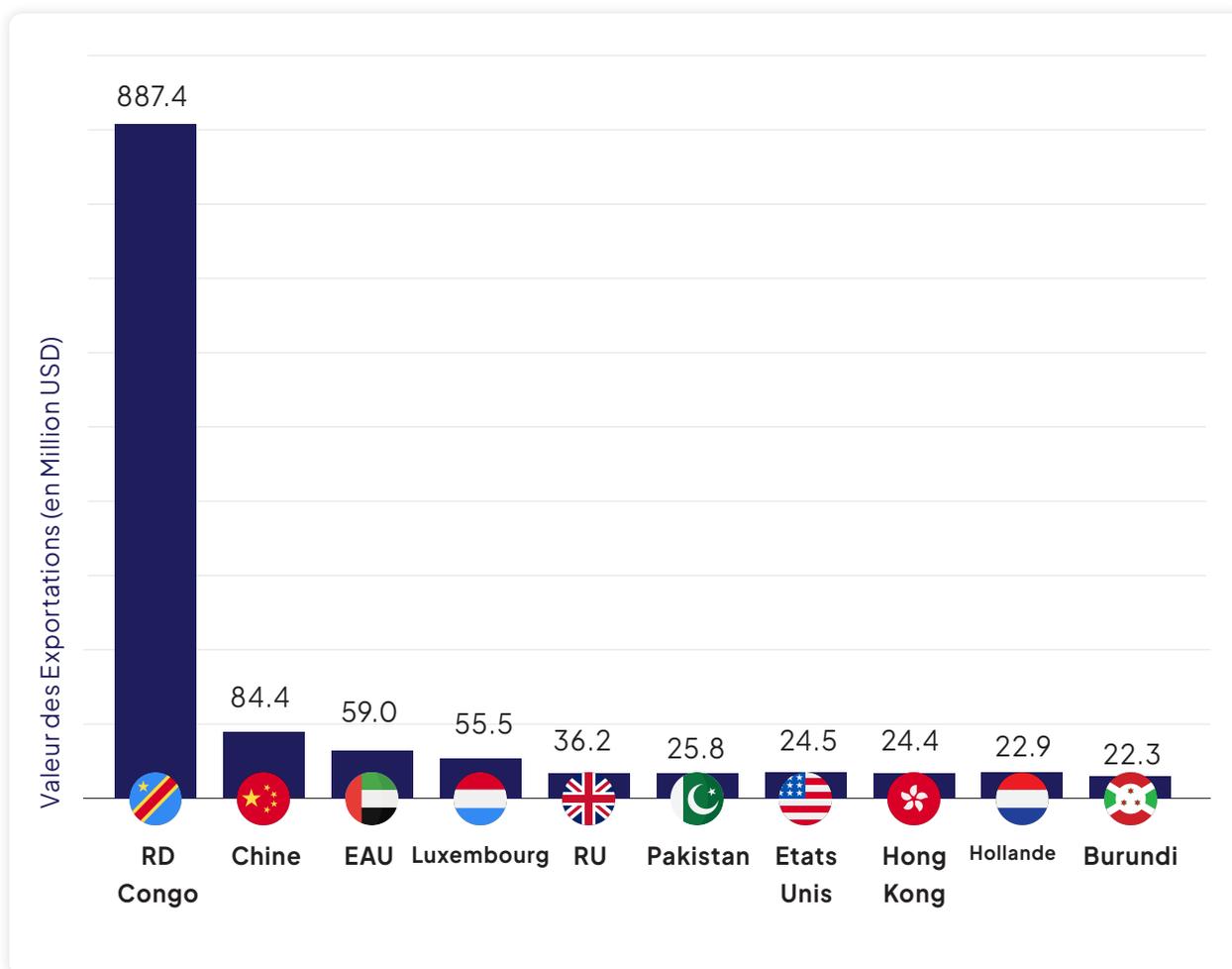


Figure 26 : Principales destinations des exportations du Rwanda en 2024 (USD)

Source de données: Banque Nationale du Rwanda

Les exportations du Rwanda vers la RDC, avait une valeur de 887,4 millions USD, soit près du triple de la valeur des neuf principales destinations susmentionnées. Les principaux produits d'exportation étaient le thé, les huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, le café, les minerais d'étain et leurs concentrés, les huiles végétales telles que l'huile de palme et ses fractions (à l'exclusion des versions brutes et chimiquement modifiées), les céréales et le ciment, entre autres.

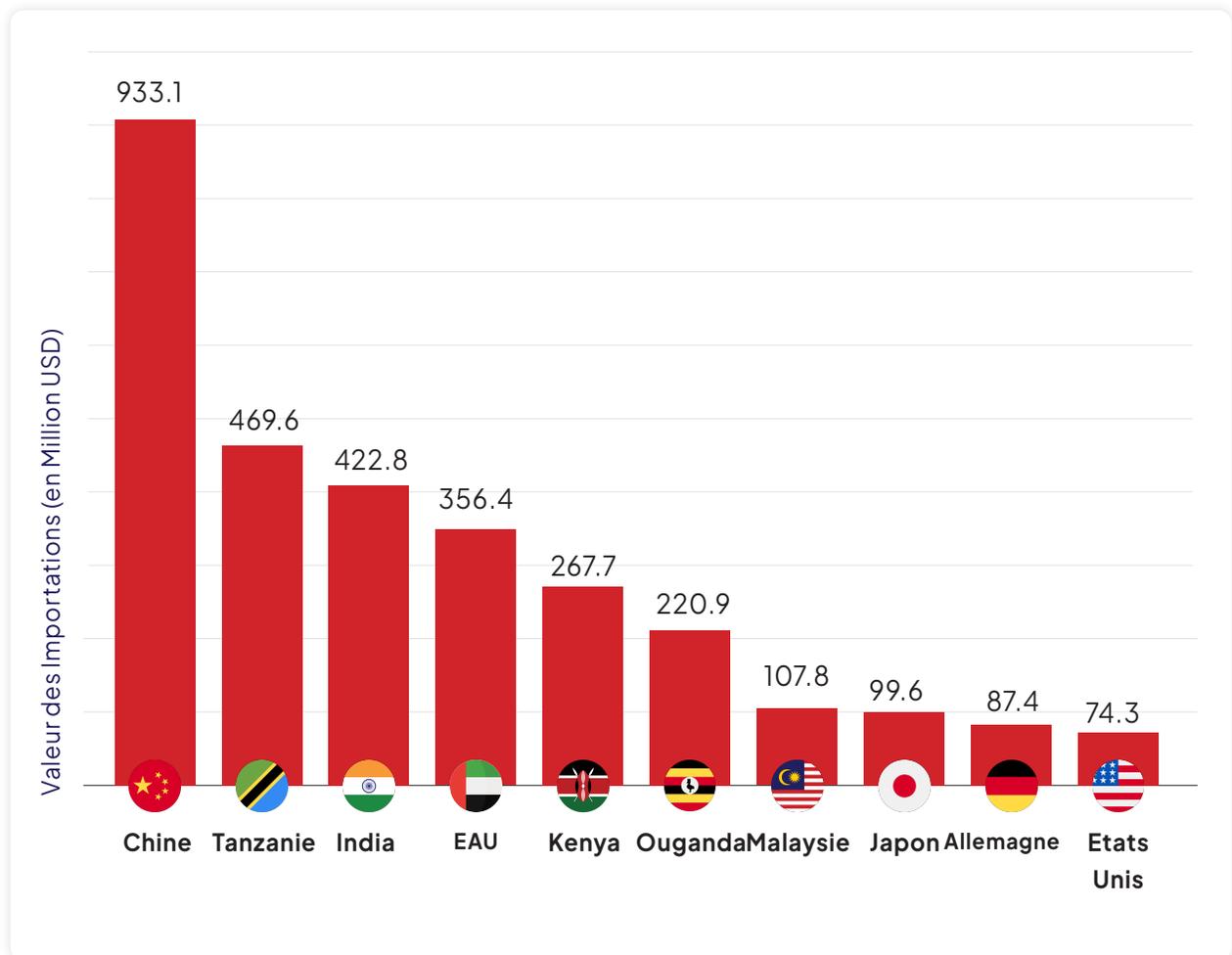


Figure 27 : Principaux pays importateurs de Rwanda en 2024 (USD)

Source de données: Banque Nationale du Rwanda

Pour ce qui est des échanges commerciaux au sein de la région de l'EAC, le Rwanda a importé davantage de la Tanzanie, du Kenya et d'Ouganda. Les principales marchandises importées

comprenaient les huiles de pétrole et les huiles de minéraux bitumineux (à l'exclusion du biodiesel, du brut, des huiles usagées), des céréales, des huiles végétales, des sucres, de l'électronique, des médicaments, entre autres.

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

Le total du commerce informel pour le Rwanda était évalué à 889,4 millions USD en 2024. Sur ce total, 82 % étaient composés des exportations et 18 % des importations. Le Rwanda a échangé davantage avec la Tanzanie, représentant 53 % du total du commerce informel, tel que repris dans le Tableau 33 ci-dessous.

Tableau 33 : Commerce informel entre le Rwanda et les autres États membres du Corridor Nord en USD

	Exportations Informelles (USD)	Importations Informelles (USD)	Total du commerce informel	Total de la part du commerce informel
Burundi				
RD Congo	145.444.106	38.433.125	183.877.231,21	21%
Tanzanie**	5.057.610	469.633.903	474.691.512,40	53%
Ouganda	8.731.234	220.910.823	229.642.057,00	26%
Total Général	159.396.415	730.000.147	889.396.562	
Total des parts du commerce Informel	18%	82%	100%	

Source de Données: Banque Nationale du Rwanda

**La Tanzanie n'est pas membre du Corridor Nord

Les principales importations et exportations informelles échangées entre le Rwanda et les pays voisins en 2024 comprenaient le bétail, la viande et les produits carnés, les légumes, le poisson, les céréales, l'huile végétale, les produits laitiers, les fruits, les pommes de terre et le manioc, ent.

7.5. Commerce intrarégional formel en Ouganda

En 2024, la valeur totale du commerce intrarégional formel de l'Ouganda s'élevait à 2,81 milliards USD, les exportations contribuant à hauteur de 68 % et les importations à hauteur de 32 %. Le Kenya était le principal partenaire commercial, se taillant une part de 51%, suivi du Soudan du Sud à 19% et de la RDC à 18 %. Le Tableau 46 donne les détails des flux commerciaux entre l'Ouganda et les autres Etats membres du Corridor Nord.

Tableau 34: Commerce intrarégional formel de l'Ouganda avec les autres Etats membres du Corridor Nord

Etat membre	Exportationss	Importations	Total de la valeur commerciale	Parts en pourcentage
Burundi	72.382.423	1.948.450	74.330.873	3%
Dr. Congo	478.138.990	23.410.130	501.549.120	18%
Kenya	597.185.975	835.733.920	1.432.919.896	51%
Rwanda	268.794.977	10.589.323	279.384.300	10%
South Sudan	490.043.247	34.665.336	524.708.583	19%
Grand Total	1.906.545.614	906.347.158	2.812.892.773	100%
Percentage Share	68%	32%		

Source des données: Bureau des Statistiques de l'Ouganda (UBOSS), 2024

7.5.1. Principaux partenaires commerciaux de l'Ouganda

En 2024, les principales importations de l'Ouganda provenaient de la Chine, de Tanzanie, des Emirats arabes unis et d'Inde. Ses exportations étaient destinées davantage vers les Emirats arabes unis. Les Figure 28 et Figure 29 présentent respectivement les principales destinations des importations et des exportations de l'Ouganda.

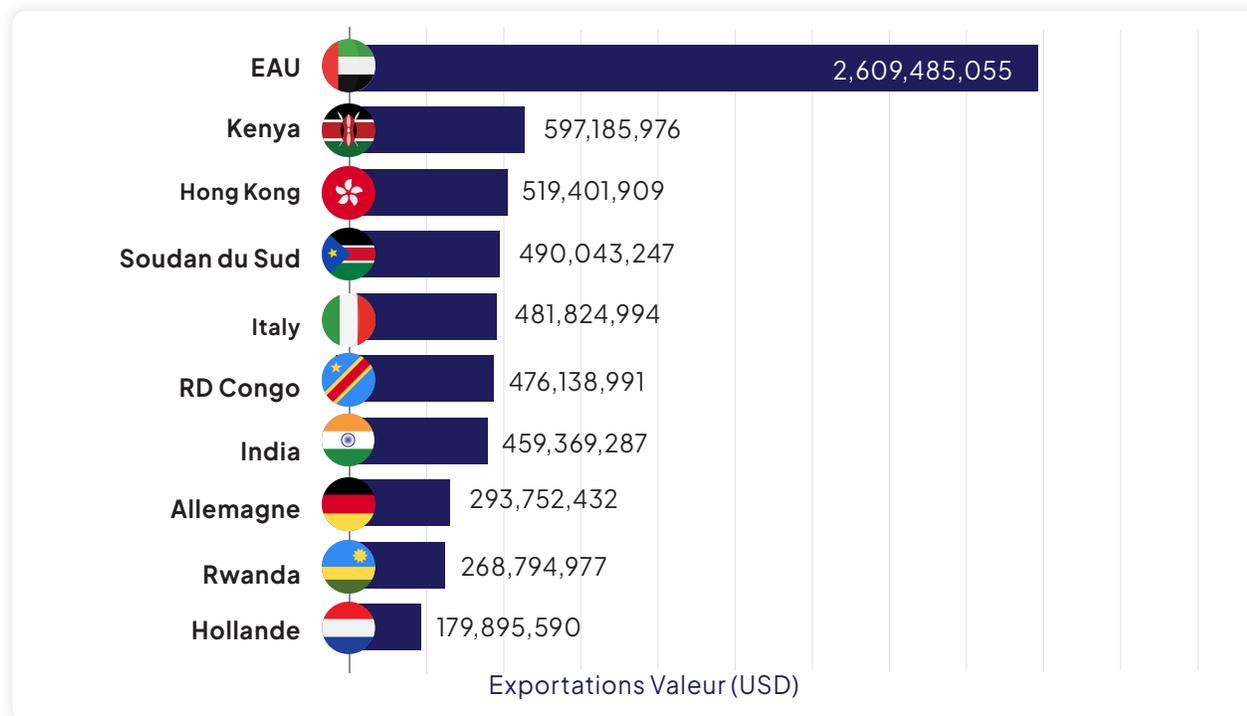


Figure 28: Principaux pays d'exportation de l'Ouganda en 2024

Source des données: Bureau des Statistiques de l'Ouganda (UBOSS), 2024

Parmi les dix principales destinations des exportations figuraient quatre Etats membres du Corridor Nord, à savoir, le Kenya, le Soudan du Sud, la RDC et le Rwanda. Outre la Tanzanie, l'Ouganda s'approvisionnait également en marchandises auprès d'autres pays africains tels que le Kenya, l'Afrique du Sud, le Burkina Faso, le Mali et le Mozambique.

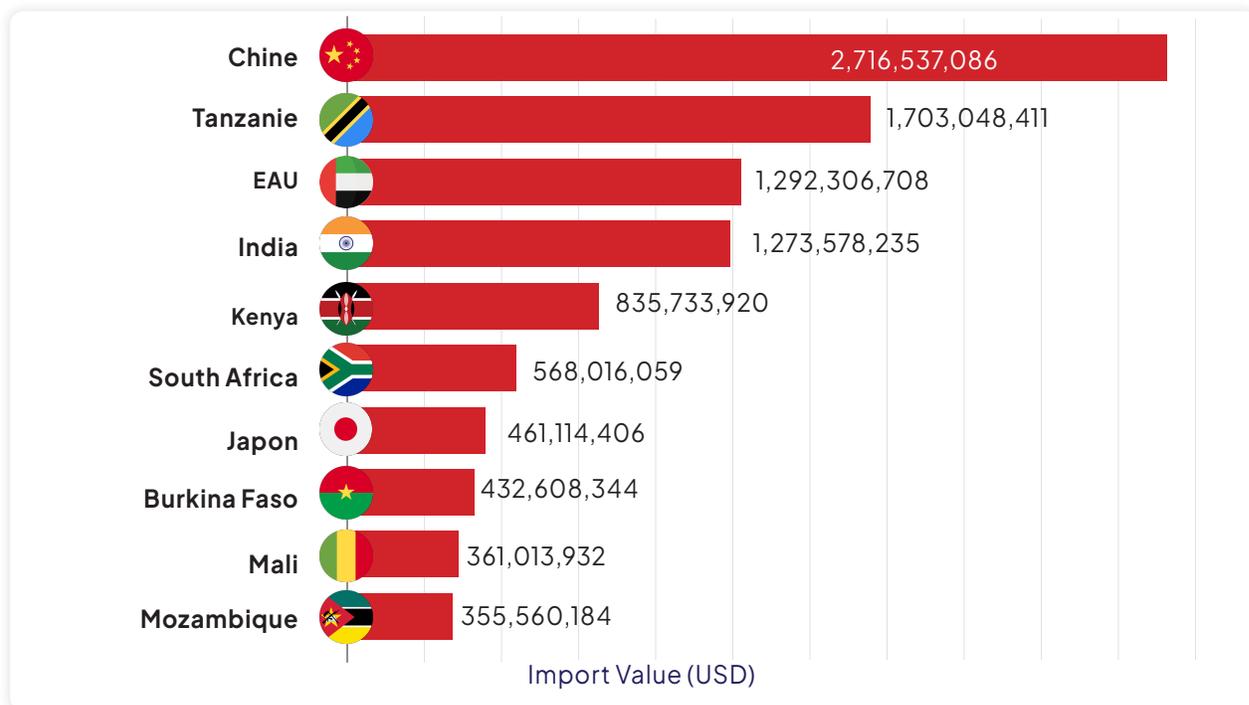


Figure 29: Principaux pays d'importation de l'Ouganda en 2024

Source des données: Bureau des Statistiques de l'Ouganda (UBOSS), 2024

7.6. Commerce informel intrarégional de l'Ouganda

La valeur totale du commerce informel de l'Ouganda était de 669,8 millions USD en 2024. Les exportations représentaient 85 % tandis que les importations occupaient 15 %. La RDC était le principal partenaire commercial informel, avec 54 % de la valeur totale du commerce informel. Le Tableau 35 présente le commerce informel en Ouganda.

Tableau 35: Commerce informel en Ouganda, en USD

État membre	Exportations	Importations	Commerce Total Valeur	Pourcentage
RDC	338.894.377	20.650.267	359.544.644	54%
Kenya	123.105.899	70.829.526	193.935.425	29%
Rwanda	17.920.926	1.820.975	19.741.902	3%
Soudan du Sud	91.220.923	5.364.873	96.585.796	14%
Grand Total	571.142.125	98.665.641	669.807.766	100%
Part en pourcentage	85%	15%		

Source des données: Bureau des Statistiques de l'Ouganda (UBOSS), 2024



A road accident near Mau Summit in Kenya
©KeNHA on x.com

CHAPITRE HUIT : Sécurité Routière

Afin de protéger et de prévenir les accidents et les décès sur la route pour les usagers du Corridor Nord, l'Autorité de coordination de Transit et de transport du Corridor nord (ACTTCN) a cartographié les points noirs, proposé des mesures correctives et mené des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière afin de promouvoir des pratiques de conduite sûres, un entretien responsable des véhicules et favoriser une culture d'utilisation responsable de la route le long du corridor. En outre, l'Autorité du Corridor Nord a plaidé pour le développement d'aires de repos sécurisées pour les chauffeurs routiers, la création d'une base de données sur les accidents de la route pour la gestion des données de sécurité routière et l'harmonisation des lois et réglementations en matière de sécurité routière entre les Etats membres.

Le présent chapitre se focalise sur les accidents et des décès sur la route dans les États membres du Corridor Nord. Il décrit également les stratégies de sécurité routière mises en œuvre par les États membres pour réduire les accidents de la route.

8.1. Sécurité Routière au Kenya

Le Kenya a enregistré un total de 802 décès le long du Corridor Nord en 2024. Au total, il a été estimé que 61 décès par 100 km de routes du Corridor Nord ont eu lieu chaque année en 2024. Par rapport à la distance, les tronçons routiers Athi River-Rironi, Rironi-Gilgil et Timboroa-Eldoret étaient les plus dangereux, ayant enregistré respectivement 149, 85 et 58 décès. Le Tableau 36 présente le nombre d'accidents et de décès sur les routes du Corridor Nord au Kenya.

Tableau 36 : Accidents et décès le long des itinéraires du Corridor Nord au Kenya

Section de route	Longueur en km	Nombre d'accidents	Décès
Mombasa-Miritini	12	8	8
Miritini - Maji Ya Chumvi	39	17	17
Maji Ya Chumvi - Bachuma Gate	54	6	6
Bachuma Gate - Voi	55	25	36
Voi - Mtito Andei	96	16	16
Voi - Mwatate - Taveta	110	8	8
Mtito Andei -Sultan Hamud	123	20	24
Sultan Hamud- Athi River	85	50	54
Athi River- Rironi	61	143	149
Rironi -Gilgil	91	70	85
Gilgil- Mau summit	96	60	84
Mau Summit - Kisumu	124	75	85
Kisumu - Busia	112	48	50
Mau Summit-Timboroa	56	17	33
Timboroa - Eldoret	62	46	58
Eldoret - Webuye	72	40	44
Webuye -Malaba	60	41	45
Total	1.308	690	802

Source: Autorité de la Sécurité des Transport du Kenya (NTSA), 2024

Sur le nombre total de 690 accidents survenus en 2024, 248 véhicules utilitaires impliqués. Le Tableau 37 montre que davantage d'accidents se sont produits du samedi au mardi, entre 3 h et 6 h du matin et entre 15 h et minuit. Cela étant du principalement à une mauvaise visibilité, la fatigue du conducteur et une conduite agressive.

Tableau 37 : Nombre de décès par heure de la journée et jour de la semaine au Kenya, 2024

Heure du Jour	Dim	Lun	Mar	Mer	Jeu	Ven	Sam	Total
00:01 - 3:0	6	5	24	4	3	1	11	54
3:00 - 6:00	21	10	35	10	12	8	18	114
15:00 - 18:00	12	9	12	6	10	8	11	68
18:00 - 21:00	23	17	11	13	13	15	27	119
18:00 - 21:00	10	35	11	8	12	10	25	111
9:00 - 15:00	25	27	14	16	22	20	11	135
21:00 - 23:59	24	11	15	13	17	12	30	122
Non déterminé	8	7	10	10	7	20	17	79
Total	129	121	132	80	96	94	150	802

Source: Autorité de la Sécurité des Transport du Kenya (NTSA), 2024

Au Kenya, le Plan d'action national pour la sécurité routière 2023–2027 et le Plan stratégique 2023–2027 de l'Autorité Nationale de Transport et de Sécurité (NTSA) stipulent l'un de objectifs à d'atteindre est la réduction de 50 % du nombre de décès et de blessés graves d'ici 2030. Parmi les stratégies fondamentales de sécurité routière au Kenya, on peut citer:

- i. Mise en place d'un Fonds national pour le transport et la sécurité routière ;
- ii. Suivi continu des points noirs identifiés et mise en œuvre des mesures correctives proposées.
- iii. Amélioration des dispositifs de sécurité routière tels que les ralentisseurs de vitesse, les ronds-points et les refuges pour piétons, et mise en œuvre du Manuel d'aménagement des rues urbaines pour orienter la conception de routes plus sécurisées ;
- iv. Développement de stations d'arrêt et de repos équipées pour accompagner les conducteurs de longue distance ;
- v. Application de contrôles périodiques des véhicules pour garantir leur bon état technique et réglementation de l'importation de véhicules d'occasion afin de réduire les accidents de la route et les émissions.
- vi. Campagnes de sensibilisation à la sécurité routière sur les réformes des limitations de vitesse, telles que le contrôle automatique des excès de vitesse et l'obligation du port du casque dans le secteur des bodaboda (taxis motos) afin de réduire le nombre de victimes.
- vii. Programmes scolaires d'éducation à la sécurité routière.
- viii. Création de centres nationaux d'intervention d'urgence après un accident
- ix. Création d'une base de données nationale sur la sécurité routière.

CHAPTER NINE:

Recommandations

Le processus d'élaboration du rapport de l'Observatoire des transports comprend la collecte et l'analyse des données, ainsi que l'élaboration et la validation du rapport par les parties prenantes des Etats membres du Corridor Nord. Lors de cette validation, la méthode d'analyse des données et les conclusions du rapport sont présentées aux parties prenantes pour examen, affinement et validation. Des recommandations sont formulées à partir des défis et des conclusions présentés afin d'assurer une circulation fluide des marchandises, de promouvoir le commerce et de soutenir l'intégration régionale.

Infrastructures:

- Le Soudan du Sud devrait réhabiliter et élargir la route Nimule-Juba afin de réduire les coûts de transport, et adopter et mettre en œuvre la loi de l'EAC de 2016 sur le contrôle de la charge des véhicules (VLC) afin de prévenir les dommages prématurés à son réseau routier.
- La République Démocratique du Congo (RDC) devrait moderniser son réseau routier pour le rendre praticable en toutes saisons dans l'Est du pays aux fins d'améliorer l'accessibilité et réduire le coût des affaires.
- Le Kenya devrait accorder la priorité à l'achèvement du contournement routier /voie réservée aux petits véhicules et réaménager la circulation aux postes-frontières de Malaba et de Busia afin de réduire les embouteillages et les retards.
- Le Kenya et l'Ouganda devraient accorder des droits de circulation sur le Chemin de fer à écartement métrique (MGR) à Malaba afin d'améliorer la connectivité et de réduire les embouteillages.
- L'Ouganda et le Kenya devraient envisager le développement de la frontière de Namayingo et le Kenya de mettre à niveau la route d'accès à la frontière de Lwakhakha afin de rendre fluide la circulation aux frontières de Malaba et de Busia.

- Les Etats membres sont exhortés à accélérer le développement des Stations d'arrêt et de repos (RSS) identifiées afin d'améliorer le bien-être des conducteurs et de renforcer la sécurité routière et la sécurité des marchandises.
- Le Kenya et l'Ouganda devraient mettre à jour les cartes de navigation du lac Victoria afin d'améliorer la sécurité.
- L'Ouganda est appelé à accélérer la réhabilitation de la ligne de chemin de fer à voie métrique Tororo-Gulu afin de faciliter le transport de marchandises vers la RDC et le Soudan du Sud.
- L'Ouganda et le Kenya devraient œuvrer pour le développement de la route Moroto-Lodwar.
- La compagnie de l'Oléoduc du Kenya (KPC) devrait collaborer avec l'Autorité des Routes nationales du Kenya (KeNHA), l'Autorité des Routes urbaines du Kenya (KURA) et les gouvernements des Comtés de Kisumu et d'Uasin Gishu pour améliorer les routes d'accès aux dépôts de carburant de Kisumu et d'Eldoret afin de réduire les retards.
- Le Burundi, la RDC, le Rwanda et le Soudan du Sud sont exhortés d'installer des ponts-basculés pour protéger leurs infrastructures routières.

Efficacité et Productivité

- Le Soudan du Sud devrait moderniser la frontière de Nimule et automatiser les processus de dédouanement afin de réduire les retards.
- Les Etats membres sont appelés à œuvrer pour la mise en place de portails intelligents aux postes frontières afin de réduire le temps de passage des camions.
- L'Autorité des Recettes de l'Ouganda (URA) devrait s'attaquer aux problèmes d'interruption des systèmes en adoptant des stratégies de récupération proactives et robustes.
- L'Autorité des Ports du Kenya (KPA) et l'Autorité des Recettes du Kenya (KRA) devraient s'attaquer aux problèmes d'interruption des systèmes au port de Mombasa afin d'accélérer le dédouanement et l'évacuation des marchandises.
- L'Autorité des Recettes du Kenya (KRA) et la Compagnie de l'Oléoduc du Kenya (KPC) devraient intégrer leurs systèmes afin de rationaliser les opérations dans les dépôts de carburant et de réduire les temps de rotation des camions.
- Le Kenya exhorté devrait intégrer des systèmes de gestion des ponts-basculés pour permettre l'échange automatique de données et éviter ainsi la pesée multiple des camions en transit.

- L'Ouganda devrait installer des systèmes de pesage routier dynamique à grande vitesse (HSWIM) sur toutes ses stations de ponts-basculés afin de réduire les retards des camions liés aux pesages aux ponts-basculés statiques et de garantir la conformité avec la loi de l'EAC de 2016 sur le contrôle de la charge des véhicules.
- Le Burundi, la République Démocratique du Congo (RDC) et le Soudan du Sud devraient mettre pleinement en œuvre le Système régional électronique de suivi des marchandises (RECTS) pour un suivi en temps réel des marchandises, et ainsi améliorer la transparence et déterminant les délais de transit.
- Le Burundi, la République Démocratique du Congo (RDC) et le Soudan du Sud devraient rejoindre le Territoire Douanier Unique afin de permettre le partage des déclarations douanières et autres informations douanières connexes entre les Etats membres.
- Les autorités des recettes devraient rendre pleinement opérationnels l'échange et l'utilisation d'images de marchandises scannées afin d'éviter les scannages multiples aux frontières et les détournements de marchandises.
- Le Soudan du Sud devrait supprimer les 40 dollars USD facturés par camion au pont-basculé de Nimule.
- Les Etats membres du Corridor Nord devraient harmoniser les redevances routières afin de créer un marché régional des transports qui est plus efficace et intégré.

Commerce Régional

- Les Etats membres du Corridor Nord devraient mettre en œuvre des politiques et des stratégies favorisant le commerce intrarégional et l'augmentation des exportations.
- L'ACTTCN devrait collaborer avec les Etats membres pour surveiller et résoudre les Barrières non tarifaires existants et émergents.

Sécurité Routière

- L'ACTTCN devrait accélérer les études et le développement des bases de données sur les accidents de la route dans les Etats membres.
- L'ACTTCN en collaboration avec les Etats membres pour mener régulièrement des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière afin de réduire le nombre d'accidents de la route et le nombre de décès liés aux accidents le long du Corridor.

Annexes

Annexe 1: Etat des Routes au Burundi

Tronçon- De	Tronçon vers	Longueur (Km)	IRI	Etat actuel	IRI	Nombre de voies	Largeur des voies	Traffic Volume Projections
Gasenyi	Gashoho	66,98	Bon	Bon	2,10	2	3	931
Gashoho	Ngozi	40,56	Bon	Bon	3,94	2	3	1538
Ngozi	Kayanza	31,10	Bon	Bon	3,91	2	3	1920
Kanyaru Haut	Kayanza	23	Bon	Bon	3,50	2	3	525
Kayanza	Bugarama	59,55	Bon	Bon	2,38	2	3	2536
Bugarama	Bujumbura	35	Bon	Bon	3,88	2	3	4324
Bujumbura	Gatumba	18,92	Excellent	Excellent	1,80	2	3,5	5630
Ruhwa	Nyamitanga	49,46	Excellent	Excellent	1,67	2	3,5	2470
Nyamitanga	Gihanga	11,49	Excellent	Excellent	1,73	2	3,5	2470
Gihanga	Bujumbura	19,86	Excellent	Excellent	1,64	2	3,5	2891
Kanyaru Bas	Ngozi	23	Mauvais	Assez bon	12,48	2	3	238
Ngozi	Gitega	84	Excellent	Excellent	1,80	2	3,5	1227
Gitega	Bugarama	65	Bon	Bon	3,71	2	3	2000
Aéroport	Bujumbura	5,3	Excellent	Excellent	1,64	4	3,5	5852

Annexe 2 : Etat des routes en RDC

	ITINERAIRE	Classification de la route	Longueur (Km)	IRI	Etat actuel (Km)			Largeur des voies (m)	No. des voies
					Bon	Moyen	Mauvais		
1. Axe Bukavu - Kindu - Kisangani									
1	Bukavu - Burhale	RN2	55		15	40	40	7	1x2
	Burhale - Shabunda - Lubile	RPS03	386		51	56	279	7	1x2
	Lubile - Kalima - Mali	RN32	144		88	0	12	7	1x2
	Mali - Kindu	RN31	43		43	0	0	7	1x2
	Mali - Lubutu	RN3	344		77	37	230	7	1x2
	Lubutu - Kisangani (Madula)	RN3	220					7	1x2
	Lubutu - Osokari Walikale	RN3	221		190	21	0	7	1x2
	Walikale - Hombo	RN3	107		0	17	90	7	1x2
	Hombo - Miti	RN3	93		51	0	42	7	1x2
2. Axe Bukavu - Uvira									
2	Bukavu - Kamanyola	RN5	55		15	20	20	7	1x2
	Kamanyola - Uvira	RN5	86		0	86	0	7	1x2
	Uvira - Kamvivira - Front Burundi	RN30	17		0	17	0	7	1x2
3. Axe Kisangani - Beni - Kasindi									
3	Kisangani - Niania - Komanda	RN4	668				328	7	1x2
	Komanda - Luna	RN4	72		5	33	34	7	1x2
	Luna - Beni	RN4	60		60	0	0	7	
	Beni - Kasindi	RN4	80		54	26	0	7	1x2
	Komanda - Bunia - Mahagi	RN27	265		248	17	0	7	1x2
	Komanda - Bunia	RN27	75		58	17	0	7	
	Bunia - Mahagi - Goli	RN27	190		190	0	0	7	

	ITINERAIRE	Classification de la route	Longueur (Km)	IRI	Etat actuel (Km)			Largeur des voies (m)	No. des voies
					Bon	Moyen	Mauvais		
4. Axe Kisangani - Isiro - Aru									
4	Kisangani - Niania	RN4	340					7	1x2
	Niania - Isiro	RN25	232		51	112	59	7	1x2
	Isiro - Watsa - Aru	RN26	494		125	154	215	7	1x2
5. Axe Beni - Butembo - Goma									
5	Beni - Ndomula	RN2	132		95	37	0	7	1x2
	Ndoluma - Rutshuru - Goma	RN2	246	1,67	244	0	2	7	1x2
	Goma - Sake - Mirova	RN2	48		21	27	0	7	1x2
	Minova - Kavumu - Bukavu	RN2	150		56	44	50	7	1x2
	Rutshuru - Bunagana	RN28	27		9	18	0	7	1x2
	Rutshuru - Ishasha	RP1035	63		12.6	33	17.4	7	1x2

Annexe 3 : Etat des routes au Kenya

Route	Tronçon routier	Longueur (Km)	IRI
Busia – Kisian –Kisumu – Mau Summit	Kisumu – Busia	102	3,3
	Kisumu Bypass	13	2,5
	Mau Summit Kisian	155	2,5
Malaba – Mombasa (A8) Road	Malaba – Webuye	56,5	1,97
	Webuye – Eldoret	68	2,41
	Eldoret – Timboroa	65	1,77
	Timboroa – Mau Summit	39	2,36
	Mau Summit – Gilgil	101	2,5
	Gilgil – Rironi	86	2,5
	Rironi-James Gichuru Road Junction (A8) Road	27	1,74
	James Gichuru Road Junction – Nairobi Southern Bypass Interchange (Ole Sereni) (A8) Road	12	2,45
	Nairobi Southern Bypass Interchange (Ole Sereni) – Athi River Interchange (A8) Road	20	2,27
	Nairobi Southern Bypass (Kikuyu – Ole Sereni)	29	1,17
	Athi River – Kyumvi (A8) Road	21	1,85
	Kyumvi – Sultan Hamud (A8) Road	65	2,01
	Sultan Hamud – Makindu (A8) Road	60	2,08
	Makindu – Mtito Andei (A8) Road	63	1,51
	Mtito Andei – Tsavo River (A8) Road	49	2,77
	Tsavo River- Voi (A8) Road	47	2,65
	Voi-Bachuma Gate(A8) Road	52	2,05
	Bachuma Gate –Maji Ya Chumvi Road (A8) Road	54	1,69
	Maji Ya Chumvi – Mariakani (A8) Road	8	2,41
	Mariakani – Kwa Jomvu(A8) Road	33,9	3,28
Kwa Jomvu- Mombasa(A8) Road	8,93	1,55	
		1235	

Annexe 4 : Etat des routes au Rwanda

S/N	Nom du projet	Longueur (Km)
1	Travaux de génie civil pour la construction des installations portuaires à Rusizi	N/A
2	Trois ans d'entretien de la route Rusizi - Buhinga - Tyazo	50,4
3	Trois ans d'entretien route Crete Congo Nil-Buhinga	31
4	Trois ans d'entretien de la route Tyazo - Karongi - Rubengera	83
5	Trois ans d'entretien de la route Rubengera-Gisiza	25
6	Trois ans d'entretien de la route Rusizi - Bugarama - Ruhwa	61
7	Trois ans d'entretien de la route Kigali - Musanze paved	83,1
8	Trois ans d'entretien de la route Kigali - Gatuna paved	78
9	Trois ans d'entretien de la route Nyakinama - Musanze - Cyanika et de la route esphaltée Musanze - Rubavu	102
10	Trois ans d'entretien de la route Gisiza - Pfunda	48
11	Trois ans d'entretien de la route Kitabi - Crete Congo Nil	30
12	Trois ans d'entretien de la route Huye-Kitabi	53
13	Trois ans d'entretien de la route Muhanga - Ngororero - Mukamira (111Km) et du pont Meru - Nyabarongo (21km)	132
14	Trois ans d'entretien de la route Kigali-Muhanga-Huye-Akanyaru	175
15	Trois ans d'entretien de la route Gabiro-Kagitumba et Nyagatare-Tabagwe Karama	213
16	Réhabilitation et élargissement de la route Nyange-Muhanga	24
19	Mise à niveau de la route Base-Butaro-Kidaho	63
20	Mise à niveau de la route Nyacyonga-Mukoto	36

Annexe 5 : Redevances portuaires et maritimes au port de Mombasa

Type de coût ou de frais encourus	Frais minimums en USD	Notes
Pilotage	150.00	
Exemption de permis de pilotage pour les mouvements entrants, sortants et internes des navires	2,000.00	Le certificat reste valable un (1) an à compter de sa date d'émission
SERVICES DE NAVETTE	300 par navette	Supplément de 15,00 USD par tranche de 30 minutes ou partie de celle-ci pour le remorqueur commandé et présent au moment du service mais non utilisé par le navire sans faute de l'Autorité
SERVICES D'AMARRAGE		
Amarrage, désamarrage ou tout autre service d'amarrage pour les navires de 100 GT et plus	200.00	RORO, Transporteurs de voitures et navires à passagers facturés au taux de quatre-vingts pour cent
Les navires de moins de 100 tonneaux de jauge brute doivent payer une redevance fixe par opération	150.00	
L'équipe d'amarrage a reçu l'ordre d'être et est présente au moment du service, mais n'est pas utilisée par le navire dans les 30 minutes sans qu'il y ait faute de la part de l'Autorité	3.30 per 30 minutes	
REDEVANCES D'ECLAIRAGE ¹	150.00	Navires, autres que ceux exemptés ou payant une redevance annuelle

¹ Veuillez noter que les navires qui résident dans un port kenyan doivent payer une redevance annuelle. Les frais facturés sont de 600 USD payables annuellement à l'avance

Type de coût ou de frais encourus	Frais minimums en USD	Notes
DROITS PORTUAIRES ET PORTUAIRES ²	150.00	Les transporteurs de voitures et les navires à passagers seront facturés à 80 % du tarif
AMARRAGE, BALISAGE ET MOUILLAGE		
Navires à quai, quais ou jetées	0.26	Par mètre par heure ou partie de celle-ci
Navires à bouées, ou navires RORO	0.13	
Navires et encrage	0.07	
APPROVISIONNEMENT EN EAU DOUCE		
Via shore Hydrants	10,00	Tarif par tonne ou partie de tonne
Encours d'eau par barge ou remorqueur(s)	15,00	
L'approvisionnement en cours d'eau commandé et présent au moment du service, mais qui n'a pas été utilisé par le navire dans les 30 minutes, sans faute de la part de l'Autorité, sera facturé par la suite	100,00 per each 30 minutes	
NAVIRES DESARMES facturés par semaine de sept (7) jours calendaires		
Navires jusqu'à 10.000 GT	10,00	
Navires à plus de 10.000 GT	20,00	
AMARRAGE, BOUEES ET JETEEES PRIVES		
Installation utilisée pour les bateaux exerçant des activités commerciales dans le port de Mombasa	5.000,00	Tarif par an ou partie d'année
Installation utilisée pour les bateaux exerçant des activités commerciales en dehors du port de Mombasa	1.000,00	Tarif par an ou partie d'année
Installation utilisée pour les embarcations privées et les yachts (non commerciale)	300,00	Tarif par an ou partie d'année
REDEVANCE DE SECURITE	100,00	Navires autres que ceux qui paient une redevance annuelle

² Les navires qui résident dans un port kenyan peuvent demander à payer une redevance annuelle. Les frais facturés sont de 600 USD payables annuellement à l'avance



TRANSIT TIMES & DELAYS

01

VESSEL WAITING TIME BEFORE BERTH

Description: The average time taken by the ship before Berthing. It is measured from the time the vessel arrives at the fairway buoy to the time at its first berth.

Formula: Time at Berthing minus Time of Arrival at Port Area.

03

TIME FOR CUSTOMS CLEARANCE AT THE DOCUMENT PROCESSING CENTER DPC

Description: This is the time it takes to have an entry lodged by a clearing agent passed by customs.

Formula: Time of Passing of Entry Minus Time of Registration of Entry.

04

TIME TAKEN AT MOMBASA ONE STOP CENTER

Description: Average time of document processing at One Stop Center.

Formula: Time at Entry Release Order generation minus Time at Passing Entry.

09

WEIGHBRIDGE CROSSING TIME

Formula: Departure Time from the weighbridge minus Arrival Time at the weighbridge.

10

BORDER POST CROSSING TIME

Description: Time taken by transit cargo to cross the Border
Formula: Departure Time from the border minus Arrival Time at the border.

11

TIME FOR CUSTOM PROCEDURE AT DESTINATION

Description: It's the average time taken to complete custom process at the destination after cargo arrival.

Formula: End Time of the last process minus start Time of the first process.

12

TRANSIT TIME

Description: Time taken by transit cargo to move from origin (Port) to destination country e.g. Uganda, Rwanda etc.

Formula: Time of arrival minus time of departure (Based on Road/GPS based Surveys data)

02

SHIP TURNAROUND TIME

Description: The average time spent by the ship in the port area. It is measured from the time the vessel arrives

Formula: Time at Exit minus Time at Entry in the Port Area.

05

AVERAGE CARGO DWELL TIME AT THE PORT

Description: It is the measure of time that elapse from the time cargo is offloaded from the vessel at the port to the time it leaves the port premises after all permits and clearances have been obtained.

Formula: Exit Time from the port Minus Arrival Time from the port.

06

TRANSIT TIME WITHIN THE INLAND CONTAINER DEPOT ICD / INLAND PORT

Formula: Departure Time from the ICD minus Arrival Time at the ICD.

07

TRANSIT TIME PER ROUTE PER MODE OF TRANSPORT

Description: Time taken by transit cargo to move from one node to another e.g. from Mombasa to Malaba Nodes are points along the corridors like weigh-bridges, border-posts, ports.

Formula: Time of arrival (Destination Node) minus time of departure (Node of Origin).

08

DELAY AFTER CUSTOMS RELEASE AT THE PORT OF MOMBASA

Description: Refers to the period it takes to evacuate cargo from the port after it is officially released.

Formula: Time at exit of cargo at the Port gate minus Time of Entry Release Order generation.

01

TRANSPORT COST PER ROUTE AND PER MODE

Description: Summation of charge by transporter and other cargo handling charges incidental to transportation per Route and/or per section.

03

ROAD FREIGHT CHARGE

Description: The indicator captures the different tariff charges by transporters per road and/or per section.

04

RETURN OF EMPTY CONTAINERS GRACE PERIOD, PENALTIES, AND DEPOSIT

Description: Published tariffs by Stakeholders.

02

PORT TRANSIT CHARGES

Description: Published tariffs by Stakeholders.

05

RAIL FREIGHT CHARGE

Description: Tariff charged by railway operator per section and/or per route.

RATES & COSTS





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

Telephone: +254 729 923574

E-mail: tta@ttcanc.org



RAPPORT ANNUEL

www.ttcanc.org