



**NORTHERN CORRIDOR
TRANSPORT
OBSERVATORY**
RELIABLE PERFORMANCE DATA

21^{ÈME} EDITION

RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS DU CORRIDOR NORD **2025**



**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

© 2026 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

Verso : Dépôt Intérieur de
Conteneurs de Nairobi

*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 2024-2025 ou janvier-décembre, désigne la période complète concernée, y compris les années/mois initiaux et finaux. Une barre oblique (/) entre deux années, par exemple 2024/25, 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.

REMERCIEMENTS

L'élaboration de la 21ème édition du Rapport de l'Observatoire des Transports du Corridor Nord a été rendue possible grâce à l'Autorité de Coordination des Transports et du Transit du Corridor Nord, par l'intermédiaire de l'Observatoire des Transports du Corridor Nord. Ce rapport reflète les efforts et les contributions collectives de nombreux acteurs des États membres du Corridor Nord.

Nous exprimons notre sincère gratitude à toutes les institutions qui ont fourni des données et une contribution technique, notamment les autorités routières, les autorités fiscales, les associations de transport, les agences gouvernementales et les instituts de statistique.

Nous tenons également à remercier les organes de Politique du Corridor Nord pour leurs orientations stratégiques et leur soutien constants. Nous adressons des remerciements particuliers à TradeMark Africa pour son soutien financier et technique, qui a permis de renforcer la collecte, l'analyse et la communication des données. Nous remercions également le PNUE, le Kuhne Climate Center, la Climate and Clean Air Coalition, le Smart Freight Centre, la Climateworks Foundation et la FIA Foundation, entre autres, pour leur soutien au Programme de Transport Ecologique des Marchandises du Corridor Nord.

Nous saluons le dévouement de l'équipe technique de l'Observatoire des Transports, et de tous les partenaires qui ont contribué à la préparation de ce rapport.

AVANT-PROPOS

Nous avons le plaisir de vous présenter la 21^{ÈME} Edition du rapport de l'Observatoire des Transports du Corridor Nord, qui dresse un bilan complet des performances du Corridor Nord et du Port de Mombasa pour l'année 2025. Ce rapport réaffirme notre engagement à suivre, évaluer et améliorer systématiquement les performances du corridor grâce à la fourniture d'informations opportunes, fiables et étayées par des données probantes, contribuant ainsi à l'élaboration des politiques et au développement régional.

S'inscrivant dans la série établie de l'Observatoire des Transports, cette édition s'appuie sur les rapports précédents et constitue un élément essentiel de notre cadre de suivi des performances. Elle exploite des données exhaustives recueillies auprès des acteurs concernés dans les États membres du Corridor Nord, notamment les autorités routières, les administrations fiscales, les associations de transport, les agences et les instituts de statistique, complétées par des enquêtes de terrain et des analyses logistiques du commerce et des transports. Le rapport présente un large éventail d'indicateurs clés de performance, permettant des comparaisons annuelles et offrant une vision claire des progrès accomplis, des tendances émergentes et des défis persistants. Des données complètes et historiques sur les performances sont accessibles via la plateforme en ligne de l'Observatoire à l'adresse www.top.ttcanc.org.

Ces résultats confirment que le Corridor Nord continue de faire preuve de résilience et d'importance stratégique en tant que voie commerciale et de transport essentielle reliant l'Afrique de l'Est et l'Afrique Centrale aux marchés mondiaux. La croissance continue du trafic de marchandises, conjuguée à des investissements soutenus dans les infrastructures routières, ferroviaires et portuaires, améliore la connectivité et la capacité, et renforce l'efficacité opérationnelle sur l'ensemble du corridor.

Toutefois, des défis persistants subsistent, notamment les déséquilibres commerciaux, la dépendance continue au transport routier, les disparités d'infrastructures entre les États membres et les barrières non tarifaires qui affectent l'efficacité. La levée de ces contraintes sera essentielle pour renforcer la compétitivité et assurer une croissance durable.

Les progrès accomplis témoignent d'une collaboration étroite entre les États membres, les parties prenantes et les partenaires au développement. Nous remercions sincèrement tous les contributeurs pour leur rôle dans la fourniture et la validation des données. Nous restons déterminés à promouvoir un corridor plus efficace, compétitif et durable.

Dr. John Deng Diar Diing
Secrétaire Exécutif

SOMMAIRE EXECUTIF

La 21^{ème} Edition du Rapport de l'Observatoire des Transports du Corridor Nord présente une évaluation complète des performances des transports et du commerce le long du Corridor Nord en 2025. Ce rapport évalue les systèmes de transport multimodaux, notamment routier, ferroviaire, par oléoducs, maritime et fluvial, à l'aide d'indicateurs clés de performance définis dans le cadre de référence de l'Observatoire des Transports du Corridor Nord.

Globalement, les performances du Corridor en 2025 reflètent une forte croissance des volumes de fret, des améliorations modérées des infrastructures et des progrès continus en matière de facilitation des échanges. Le rapport met en lumière plusieurs défis, notamment des inefficacités structurelles persistantes telles que les déséquilibres commerciaux, les disparités d'infrastructures entre les États membres, la dépendance persistante au transport routier, les barrières non tarifaires, les retards opérationnels et l'augmentation des émissions. Pour relever ces défis, le rapport recommande une approche coordonnée et multisectorielle axée sur la modernisation des infrastructures multimodales, le renforcement de la numérisation et de la coordination aux frontières, l'harmonisation des politiques, la promotion d'une production orientée vers l'exportation et le développement d'initiatives de fret vert afin d'améliorer la durabilité et la compétitivité.

Qualité des infrastructures

La qualité des infrastructures demeure inégale le long du corridor. Le Kenya et le Rwanda maintiennent plus de 80 à 90 % de leurs réseaux routiers du Corridor Nord en bon état, tandis que l'Ouganda enregistre environ 82 %. Toutefois, d'importantes lacunes persistent en République Démocratique du Congo (RDC) et au Soudan du Sud, où de larges portions de routes restent non pavées, ce qui accroît les coûts de transport et freine l'intégration régionale.

Des investissements importants sont en cours le long du corridor, notamment la modernisation des routes, l'expansion des Postes Frontières à guichet unique (PFAU), la réhabilitation et l'extension du réseau ferroviaire, ainsi que la modernisation des voies navigables intérieures et des infrastructures portuaires. Le port de Mombasa demeure la principale porte d'entrée, avec un développement continu de ses quais, de sa capacité de manutention de conteneurs et de son intégration aux systèmes logistiques intérieurs.

Volume et Capacité

Le trafic de marchandises au Port de Mombasa a progressé de 10,9 %, atteignant 45,45 millions de tonnes en 2025, contre 40,99 millions de tonnes en 2024. Cette croissance est principalement due aux importations, qui ont atteint 36,03 millions de tonnes, représentant 79,3 % du trafic total et enregistrant une hausse de 20,08 %. À l'inverse, les exportations sont restées modestes à 5,03 millions de tonnes (11,1 %), avec une croissance de seulement 1,29 %, tandis que les volumes de transbordement ont chuté de 28,1 %. Le trafic de conteneurs a augmenté de 5,48 % pour s'établir à 2,11 millions d'EVP (équivalent vingt pieds), avec plus de 35 % de conteneurs vides, ce qui met en évidence d'importantes inefficiences structurelles du commerce régional.

Le trafic de transit via le port a progressé de 18,6 % pour atteindre 15,88 millions de tonnes, l'Ouganda représentant 68,7 % du fret total en transit, suivi par la RDC (11,5 %) et le Soudan du Sud (10 %). Les systèmes multimodaux ont facilité l'évacuation des marchandises : le chemin de fer à écartement standard (SGR) a transporté 7,43 millions de tonnes (soit une hausse de 14 %) et le débit des oléoducs a augmenté de 53,7 % pour s'établir à 9,35 millions de mètres cubes.

Efficacité et Productivité

Malgré les investissements, les indicateurs d'efficacité restent inférieurs aux objectifs. Au Port de Mombasa, le temps de séjour moyen des conteneurs a atteint 106,7 heures, soit plus du double de l'objectif de 48 heures. Les délais de dédouanement et de traitement post-dédouanement se sont élevés en moyenne à 57 heures et 79 heures, respectivement. Le temps d'escale des navires a atteint 192 heures, tandis que leur temps d'attente a culminé à 4,7 jours, dépassant largement l'objectif de 0,3 jour. Ces inefficacités sont dues à la congestion, aux lacunes de coordination et aux retards post-dédouanement.

Le long du corridor, les performances des ponts-bascules sont restées satisfaisantes, avec des temps de passage moyens d'environ 4 minutes et des taux de conformité supérieurs à 95 % au Kenya. Malgré ces points forts, l'efficacité globale demeure limitée par les retards portuaires, les lacunes de coordination et les goulets d'étranglement après dédouanement, ce qui souligne la nécessité d'une meilleure intégration opérationnelle.

Tarifs et Coûts

Les coûts de transport restent élevés et variables. Les tarifs de transport routier des marchandises varient de 1,8 à 2,4 USD par km sur les principaux axes routiers au Kenya et en Ouganda et dépassent 3 USD par km pour les liaisons avec la RDC en raison de la faiblesse des infrastructures et des problèmes de sécurité. L'écart entre les tarifs de fret à l'import et à l'export, comme par exemple 0,86 USD par km pour l'axe Kampala-Mombasa, témoigne de déséquilibres commerciaux persistants et d'une utilisation inefficace du fret de retour.

Temps de Transit et Retards

Les temps de transit le long de ce Corridor restent supérieurs aux normes établies, avec des retards persistants observés sur les axes principaux reliant Mombasa à des destinations intérieures telles que Malaba, Busia, Kampala et au-delà. Ces retards sont principalement dus aux procédures frontalières, aux arrêts aux ponts-bascules, aux contrôles administratifs et à des pannes de véhicules occasionnelles. L'analyse des données de suivi des marchandises révèle des écarts entre le temps de trajet réel et les durées de suivi électronique, indiquant des inefficacités dans les processus d'activation et de désactivation des systèmes de suivi. Bien que la mise en place de Postes Frontières à Arrêt Unique (PFAU) et d'outils numériques ait amélioré la coordination, les postes de passage frontaliers à fort trafic continuent de souffrir de congestion, ce qui accroît l'imprévisibilité du transit et le coût du transport.

Commerce Intrarégional

Les performances du commerce intrarégional restent mitigées, marquées par une dépendance persistante aux importations et une diversification limitée des exportations. Les barrières non tarifaires continuent d'accroître les temps et les coûts de transit. Cependant, l'analyse montre qu'une réduction de 10 % des délais de transit pourrait potentiellement diminuer les coûts commerciaux de 4,21 %, ce qui démontre le potentiel important de réformes ciblées.

Emissions des Gaz à Effet de Serre

Les émissions liées au transport de marchandises le long du Corridor Nord continuent d'augmenter, sous l'effet d'un trafic dense et de la prédominance du transport routier. L'enquête de référence 2024/2025 estime les émissions totales à environ 3,96 millions de tonnes d'équivalent CO₂ (MMtCO₂e) par an, dont 65 % (2,59 MMtCO₂e) sont imputables au Kenya, suivi de l'Ouganda (21 %) et du Rwanda (9 %), tandis que le Soudan du Sud, le Burundi et la RDC contribuent dans une moindre mesure. Les émissions de polluants atmosphériques sont estimées à 20 298 tonnes par an, principalement du NO_x (> 94 %), avec des contributions moindres des PM₁₀ et du carbone noir.

Le trafic de marchandises s'élève en moyenne à 29.172 véhicules par jour, dont 60 % de poids lourds, ce qui souligne la dépendance au transport routier longue distance. Environ 45 % des trajets sont effectués à vide, ce qui accroît la consommation de carburant et les émissions. Les inefficacités telles que les trajets de retour à vide et le vieillissement des flottes de camions aggravent encore les émissions, soulignant la nécessité d'une transition vers des systèmes de transport de marchandises plus écologiques et plus efficaces.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	iii
AVANT-PROPOS	iv
SOMMAIRE EXECUTIF	v
SIGLES ET ABBREVIATIONS	xvii
1. INTRODUCTION	1
1.1 Le Corridor Nord	1
1.2 Observatoire des Transports du Corridor Nord	2
2. QUALITE DES INFRASTRUCTURES	5
2.1 Introduction	5
2.2 Ports et Voies Navigables Intérieures	5
2.2.1 Le Port de Mombasa	5
2.2.2 Voies Navigables Intérieures	6
2.3 Réseau Routier	9
2.3.1 Etat des Routes au Burundi	9
2.3.2 Etat des Routes en République Démocratique du Congo	10
2.3.3 Etat des Routes au Kenya	11
2.3.4 Etat des Routes au Rwanda	12
2.3.5 Etat des Routes au Soudan du Sud	13
2.3.6 Etat des Routes en Ouganda	14
2.4 Ponts-bascules	15
2.5 Les Postes Frontières	18
2.6 Dépôts Intérieurs des Conteneurs	20
2.7 La Voie ferrée	20

2.8	Réseau d'oléoducs	21
3.	VOLUME ET CAPACITE	24
3.1	Débit de marchandises au Port de Mombasa	25
3.2	Trafic de conteneurs au Port de Mombasa.....	28
3.3	Volume de transit par le Port de Mombasa	29
3.4	Trafic de conteneurs aux Dépôts Intérieurs des Conteneurs de Nairobi et de Naivasha	31
3.4.1	Dépôt Intérieur de Conteneurs de Nairobi	31
3.4.2	Dépôt Intérieur de Conteneurs de Naivasha.....	31
3.5	Débit Total au Port de Kisumu	32
3.6	Débit par voie ferroviaire	33
3.6.1	Kenya	33
3.6.2	Ouganda	34
3.7	Débit par oléoducs	35
3.8	Répartition des parts du transport modal au Port de Mombasa.....	36
4.	EFFICACITE ET PRODUCTIVITE	37
4.1	Temps d'attente des navires au Port de Mombasa	37
4.2	Temps de rotation des navires	38
4.3	Temps de séjour des marchandises importées conteneurisées au Port de Mombasa	39
4.4	Temps de Séjour des Marchandises Conteneurisées dans les Dépôts Intérieurs de Conteneurs	41
4.4.1	Dépôt Intérieur de Conteneurs de Nairobi	41
4.4.2	ICD de MAGERWA	42
4.5	Temps de la mainlevée douanière de KRA et temps pris après la mainlevée	

	douanière au Port de Mombasa	42
4.6	Temps de dédouanement et retards de la RRA au port de Mombasa	43
4.7	Temps douaniers et retard d'URA au Port de Mombasa.	44
4.8	Performances des ponts-basculés	45
	4.8.1 Kenya.	45
5.	TAUX ET COÛTS.	48
	5.1 Frais portuaires et maritimes au Port de Mombasa	48
	5.2 Tarifs et coûts ferroviaires	50
	5.2.1 Kenya.	50
	5.2.2 Ouganda.	52
	5.3 Tarifs et coûts de transport par oléoducs	53
	5.4 Tarifs de transport routier	55
	5.5 Tarifs de transport vers différentes destinations	57
6.	TEMPS DE TRANSPORT ET RETARDS	59
	6.1 Temps de Transit du Port de Mombasa vers Différentes Destinations.	59
	6.2 Temps de transit au Burundi.	61
	6.3 Temps de transit au Kenya	61
	6.4 Temps de transit au Rwanda.	62
	6.5 Temps de transit en Ouganda.	63
	6.6 Retards sur le Corridor Nord.	65
	6.7 Temps de passage des frontières et des ponts-basculés.	66
7.	COMMERCE INTRAREGIONAL.	67
	7.1 Commerce du Burundi.	67
	7.1.1 Commerce formel	67
	7.1.2 Les dix principaux partenaires commerciaux du Burundi.	69
	7.1.3 Commerce informel.	70

7.2	Commerce formel au Kenya	71
7.2.1	Les dix principales destinations des exportations du Kenya	72
7.3	Commerce au Rwanda	74
7.3.1	Commerce formel	74
7.3.2	Commerce informel	77
7.4	Commerce du Soudan du Sud	77
7.5	Commerce en Ouganda	78
7.5.1	Commerce formel	78
7.5.2	Commerce informel	80
7.6	Barrières Non Tarifaires au Commerce	80
7.6.1	Barrières Non Tarifaires liées au commerce le long du Corridor Nord	81
7.6.2	Impact des Barrières Non Tarifaires sur les coûts de transit le long du Corridor Nord	81
7.6.3	Impact des Barrières Non Tarifaires sur les Flux Commerciaux le long du Corridor Nord	83
8.	EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE	86
9.	RECOMMANDATIONS	89
	REFERENCES	92
	ANNEXES	94
	Annexe 1: Etat des Routes au Burundi	94
	Annexe 2: État des Routes en RDC	95
	Annexe 3: État des Routes au Kenya	97
	Annexe 4 : État des Routes au Rwanda	101
	Annexe 5: État des Routes au Soudan du Sud	105
	Annexe 6: État des Routes en Ouganda	107
	Annexe 7 : Sélection des Redevances Portuaires et Maritimes au Port de Mombasa	111

Liste des Tableaux

Tableau 1 : Indicateurs Macroéconomiques du Corridor Nord	3
Tableau 2 : Indice International de Rugosité (IRI)	9
Tableau 3 : Etat des tronçons routiers du Corridor Nord au Burundi	10
Tableau 4 : Etat des tronçons routiers du Corridor nord au Kenya	11
Tableau 5 : Etat des routes au Rwanda	12
Tableau 6 : Etat des Routes en Ouganda	14
Tableau 7 : Limites de charge maximale admissible par essieu	15
Tableau 8 : Ponts-bascules dans les États membres du Corridor Nord	16
Tableau 9 : Postes frontières le long du Corridor Nord	18
Tableau 10 : Etat du réseau MGR au Kenya	21
Tableau 11 : Débits des Oléoducs au Kenya	22
Tableau 12 : Capacité des installations de stockage d'oléoducs KPC	23
Tableau 13 : Débit annuel du Port de Mombasa en tonnes métriques, en 2025	27
Tableau 14 : Trafic de conteneurs transitant par le Port de Mombasa	28
Tableau 15 : Volume de Transit par le Port de Mombasa	30
Tableau 16 : Trafic du Dépôt de Conteneurs Intérieur de Nairobi en EVP	31
Tableau 17 : Trafic du Dépôt de Conteneurs Intérieur de Naivasha : 2021-2025 (EVP)	31
Tableau 18 : Performances du Port de Kisumu	32
Tableau 19 : Débit du SGR de 2020 à 2025	33
Tableau 20 : Débit du MGR Kenya en 2025	33
Tableau 21 : Débit du MGR Ouganda en 2025	34
Tableau 22 : Débit d'Oléoducs en M3 en 2025	35

Tableau 23 : Répartition des parts de transport modal au Port de Mombasa	36
Tableau 24 : Trafic Journalier Moyen aux Ponts-bascules	45
Tableau 25 : Pourcentage de conformité aux ponts-bascules au Kenya	46
Tableau 26 : Frais Portuaires au Port de Mombasa	49
Tableau 27 : Frais Portuaires au Port de Mombasa après la période de franchise	49
Tableau 28 : Tarif par conteneur en transit à l'importation (conteneurs chargés/vides)	50
Tableau 29 : Taux d'importation locale de conteneurs chargés/vides par conteneur	51
Tableau 30 : Tarifs pour le transport des marchandises conteneurisées, dans le sens descendant	51
Tableau 31 : Tarifs ferroviaires pour les marchandises conteneurisées en Ouganda	52
Tableau 32 : Tarifs ferroviaires pour le transport des marchandises diverses en Ouganda	52
Tableau 33 : Tarifs ferroviaires pour les produits pétroliers importés en Ouganda	53
Tableau 34 : Tarifs des oléoducs publiés par EPRA	54
Tableau 35 : Tarifs de transport des camions pétroliers à partir des dépôts pétroliers de KPC vers les Etats membres	54
Tableau 36 : Tarifs de transport à l'étranger vers différentes destinations	55
Tableau 37 : Tarifs de transport vers différentes destinations	57
Tableau 38 : Temps de Transit de Mombasa vers Différentes Destinations le long du Corridor Nord	60
Tableau 39 : Temps de transit moyen (en heures) au Kenya	61
Tableau 40 : Temps de transit au Rwanda – 2025 (en heures)	62
Tableau 41 : Temps de transit moyen (en heures) en Ouganda	63
Tableau 42 : Commerce Informel du Burundi en 2025	70
Tableau 43 : Echanges commerciaux formels entre le Kenya et les autres États membres (en dollars américains)	74

Tableau 44 : Importations et exportations formelles du Rwanda en 2025	75
Tableau 45 : Commerce informel avec les autres Etats membres du Corridor Nord	77
Tableau 46 : Commerce d'Importations Formelles en provenance du Soudan du Sud 2025 . . .	78
Tableau 47 : Commerce Intrarégional Formel avec les États membres du Corridor Nord	78
Tableau 48 : Commerce informel en Ouganda (en dollars américains)	80
Tableau 49 : Impact des obstacles non liés au transport sur les coûts de transport :	
estimations du modèle de gravité structurelle	82
Tableau 50 : Impact des BNT sur le flux du commerce: estimations du modèle de	
gravité structurelle	84
Tableau 51 : Résumé des résultats de l'enquête de référence sur les émissions de GES le	
long du Corridor Nord.	88

Liste des Figures

Carte 1 : Itinéraires de transport multimodal du Corridor Nord	4
Figure 1 : Débit de marchandises au Port de Mombasa en tonnes	25
Figure 2 : Part en Pourcentage du Trafic du Port de Mombasa en 2025.	26
Figure 3 : Temps d'attente des navires avant l'accostage au Port de Mombasa (en jours)	38
Figure 4 : Temps de rotation des navires	39
Figure 5 : Temps moyen annuel de séjour des marchandises importées conteneurisées (en heures)	40
Figure 6 : Temps moyen de séjour des marchandises (ICDN) 2025	41
Figure 7 : Durée moyenne de séjour du défibrillateur automatique implantable MAGERWA (en heures).	42
Figure 8 : Temps pris entre la mainlevée douanière et après la mainlevée (en heures).	43
Figure 9 : Temps pris après la mainlevée, temps de la mainlevée et retards de traitement des documents (en heures).	44
Figure 10 : temps pris après la mainlevée d'URA, temps de la mainlevée et retards de traitement des documents (en heures).	45
Figure 11 : Fréquence des arrêts des conducteurs par rapport à la durée médiane des arrêts (en heures) le long du Corridor Nord	65
Figure 12 : Temps moyen de passage aux ponts-basculés et aux frontières le long du Corridor Nord	66
Figure 13 : Commerce formel du Burundi en 2024 et 2025	68
Figure 14 : Principales destinations des exportations du Burundi en 2025.	69
Figure 15 : Principales sources d'importations du Burundi en 2025	70

Figure 16 : Commerce total du Kenya 2023-2025	71
Figure 17 : Principales destinations des exportations du Kenya en 2025.	72
Figure 18 : Principales sources d'importations du Kenya en 2025	73
Figure 19 : Principales destinations des exportations du Rwanda en 2025	76
Figure 20 : Principaux pays importateurs pour le Rwanda en 2025.	76
Figure 21 : Principaux Pays d'Exportation pour l'Ouganda en 2025.	79
Figure 22 : Principaux pays importateurs pour l'Ouganda en 2025.	79

SIGLES ET ABBREVIATIONS

ACPLRWA	Association des Chauffeurs des Poids Lourds au Rwanda
ACTTCN	Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord
AfCFTA	Accord de la Zone libre Echange Continentale Africain
ASYCUDA	Système automatisé de traitement des données douanières
ATTTCN	Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord
BAD	Banque Africaine de Développement
BADEA	Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique
BNT	Barrière Non Tarifaire
CAR	République Centrafricaine
COVID-19	Coronavirus 2019
EAC	Communauté de l'Afrique de l'Est.
EIB	Banque européenne d'investissement
EMDEs	Marchés Emergents et d'Economies en Développement
EPRA	Autorité de Régulation de l'Energie et du Pétrole
FMI	Fonds Monétaire International
FSD	Renforcement du Secteur Financier
GoK	Gouvernement du Kenya
GVW	Poids brut du véhicule
HSWIM	Pesage Routier Dynamique à Grande Vitesse
ICBT -CTI	Commerce Transfrontalier Informel
ICD	Dépôt Intérieur de Conteneurs
IRI	Indice International de Rugosité
IWT	Transport par voie navigable
KeNHA	Autorité des Routes Nationale des routes du Kenya
KfW	Banque allemande de développement
Km	Kilomètre
KOJ	Jetée pétrolière de Kisumu
KOSF	Installations de stockage de pétrole Kipevu
KOT	Terminal pétrolier de Kipevu
KPA	Autorité des Ports du Kenya
KPC	Compagnie d'oléoduc Kenya
KPRL	Installations de stockage de pétrole Kipevu

KRA	Autorité des Recettes du Kenya
KTA	Association des transporteurs du Kenya
LPG	Gaz de pétrole liquéfié
MGR	Chemin de fer à voie métrique
MoWT	Ministère des Travaux Publics et des Transports de l'Ouganda
MPNCCC	Charte de la Communauté du Port de Mombasa et du Corridor Nord
MT	Tonnes
NC	Corridor Nord
NCTO	Observatoire des transports du Corridor Nord
NMT	Transport non motorisé
NTSA	Autorité Nationale de Transport et de Sécurité
OFID	Fonds OPEP pour le développement international
OPEC	Organisation des pays exportateurs de pétrole
OSBP - PFAU	Poste frontière à arrêt unique
PBC	Contrats de maintenance basés sur la performance
PIB	Produit intérieur brut
PIP	Proposition initiée par le secteur privé
PPP	Partenariat public-privé
PS	Station de Pompage
RDC	République Démocratique du Congo
RECTS	Système Electronique Régional de Suivi des Cargaisons
RMLF	Fonds d'Entretien Routier
RRA	Office des Recettes du Rwanda
RTDA	Office Rwandais de Développement des Transports.
SGR	Chemin de fer à écartement standard
TAH	Autoroute Transafricaine
TDU	Territoire Douanier Unique
TEUs	Conteneur équivalent vingt pieds
TMA	TradeMark Africa
TOP	Project d'Observatoire des transports
TPL	Tonnes de port en lourd
URA	Office des Recettes de l'Ouganda
URC	Compagnie de chemin de fer de l'Ouganda
USD	Dollars Américains



1. INTRODUCTION

1.1 Le Corridor Nord

Le Corridor Nord est un corridor de transit multimodal reliant par voie terrestre le Burundi, la République Démocratique du Congo (RDC), le Rwanda, le Soudan du Sud et l'Ouganda au Port de Mombasa, au Kenya. Cet axe facilite la circulation des biens et des personnes par la route, le rail, les oléoducs et les voies navigables intérieures. Le corridor est coordonné par l'Autorité de Coordination des Transports et du Transit du Corridor Nord (ACTTCN), dont les missions comprennent la facilitation des échanges commerciaux, la promotion de la fluidité des déplacements transfrontaliers, la transformation du corridor en un pôle de développement par l'attraction des investissements et la mise en œuvre de stratégies de croissance économique et sociale durable, tout en accordant la priorité à la préservation de l'environnement.

Le port de Mombasa constitue la principale porte d'entrée maritime vers l'arrière-pays des Etats membres du Corridor Nord. Les infrastructures de soutien du corridor comprennent des réseaux routiers, des ponts-bascules, des postes frontières à guichet unique, des systèmes ferroviaires,

des oléoducs, des voies navigables intérieures et des Dépôts Intérieurs des Conteneurs (ICD). Ensemble, ces infrastructures favorisent un transport de marchandises efficace, réduisent les délais et renforcent la connectivité régionale.

1.2 Observatoire des Transports du Corridor Nord

L'Observatoire des transports du Corridor Nord est un outil de suivi qui évalue la performance du Corridor afin d'éclairer l'élaboration de politiques publiques. Il suit des indicateurs clés de performance répartis en huit catégories : qualité des infrastructures, volume et capacité, efficacité et productivité, tarifs et coûts, temps de transit et retards, commerce intrarégional, sécurité routière et émissions du transport de marchandises. La plateforme en ligne est accessible à l'adresse suivante : <https://top.ttcanc.org>.

Les données relatives à la performance du Corridor sont collectées auprès de diverses sources, telles que des enquêtes sur le transport routier, des données électroniques issues des systèmes d'information des acteurs concernés, des rapports sur le commerce et la logistique des transports, etc. Ces données sont ensuite traitées, analysées, compilées, validées, publiées et diffusées aux parties prenantes.

1.3 Contexte macro-économique

La croissance du PIB mondial s'est établie en moyenne à 2,7 % en 2025, soutenue par le ralentissement de l'inflation, l'amélioration des conditions financières et l'ajustement progressif des chaînes d'approvisionnement mondiales. En Afrique Subsaharienne, la croissance du PIB a atteint environ 4,0% en 2025, grâce à la baisse de l'inflation, à l'amélioration de la production agricole dans plusieurs pays et à une reprise progressive des investissements et des services. Cette performance reflète l'amélioration de la demande intérieure et les réformes politiques visant à renforcer la productivité, l'investissement et la compétitivité commerciale (Banque Mondiale, 2026¹). Cependant, la croissance en Afrique Subsaharienne demeure vulnérable aux chocs externes, notamment à la volatilité des prix des matières premières, au resserrement des conditions financières mondiales, aux risques climatiques et aux incertitudes géopolitiques.

La performance économique de la région du Corridor Nord est restée globalement stable. Le Rwanda a enregistré le taux de croissance le plus élevé (7,0 %), suivi de l'Ouganda (6,3 %), de la RDC (5,1 %), du Kenya (4,9 %) et du Burundi (4,6 %). La croissance du Soudan du Sud a quant à elle reculé de 23,8 %. Cette croissance a été principalement tirée par l'agriculture, les services, le maintien des investissements, l'activité industrielle, le développement des infrastructures, la demande intérieure

1 Perspectives économiques mondiales de la Banque mondiale – Rapport de janvier 2026

croissante et la performance du secteur minier. À l'inverse, le ralentissement de la croissance du PIB du Soudan du Sud est imputable à des difficultés structurelles qui affectent l'investissement et la diversification économique, avec une croissance projetée de 48,8 % en 2026. Le tableau 1 récapitule les indicateurs macroéconomiques du Corridor Nord.

Tableau 1: Indicateurs Macroéconomiques du Corridor Nord

Pays	Croissance du PIB réel (en %)			Population	Surface (Km2)
	2024	2025 (Estimate)	2026 (Forecast)	(en million) 2025	
Burundi	3,9	4,6	4,9	14,05	27.834
RD Congo	6,5	5,1	5,1	111,73	2.344.860
Kenya	4,7	4,9	4,9	56,43	582.644
Rwanda	7,2	7	7,2	14,26	26.338
Soudan du Sud	-7,2	-23,8	48,8	11,94	644.329
Ouganda	6,1	6,3	6,4	50,02	241.038
			Total	258.43	3.867.045

Source : Banque mondiale, Perspectives économiques mondiales, janvier 2026, annexe statistique et tableaux de prévisions pour les pays à faible revenu.

Ethiopia

Carte 1: Itinéraires de transport multimodal du Corridor Nord



Som

Tanzania

Indian Ocean



2. QUALITE DES INFRASTRUCTURES

Travaux de construction sur l'autoroute Nairobi-Nakuru aux échangeurs de Muhuri et Kamandura. Photo : KeNHA

2.1 Introduction

La qualité des infrastructures et des équipements de transport varie considérablement d'un État membre du Corridor Nord à l'autre. Ce chapitre analyse l'état des ports, des voies ferrées, des routes, des voies navigables intérieures, des oléoducs et gazoducs, des ponts-bascules, des terminaux intermodaux et des postes frontières le long du Corridor Nord. Il met en lumière les améliorations en cours et prévues pour optimiser l'efficacité du corridor.

2.2 Ports et Voies Navigables Intérieures

2.2.1 Le Port de Mombasa

Le Port de Mombasa est la principale porte d'entrée maritime vers l'Afrique de l'Est et Centrale. Il dessert notamment le Burundi, la RDC, le Kenya, le Rwanda, le Soudan du Sud, l'Ouganda, la Tanzanie, la Somalie et l'Éthiopie. Son chenal d'accès, d'une largeur de 300 mètres à son point le plus étroit et d'une profondeur de 15 mètres, est doté d'un bassin de retournement de 600 mètres de diamètre, conçu pour permettre la navigation en toute sécurité des grands navires.

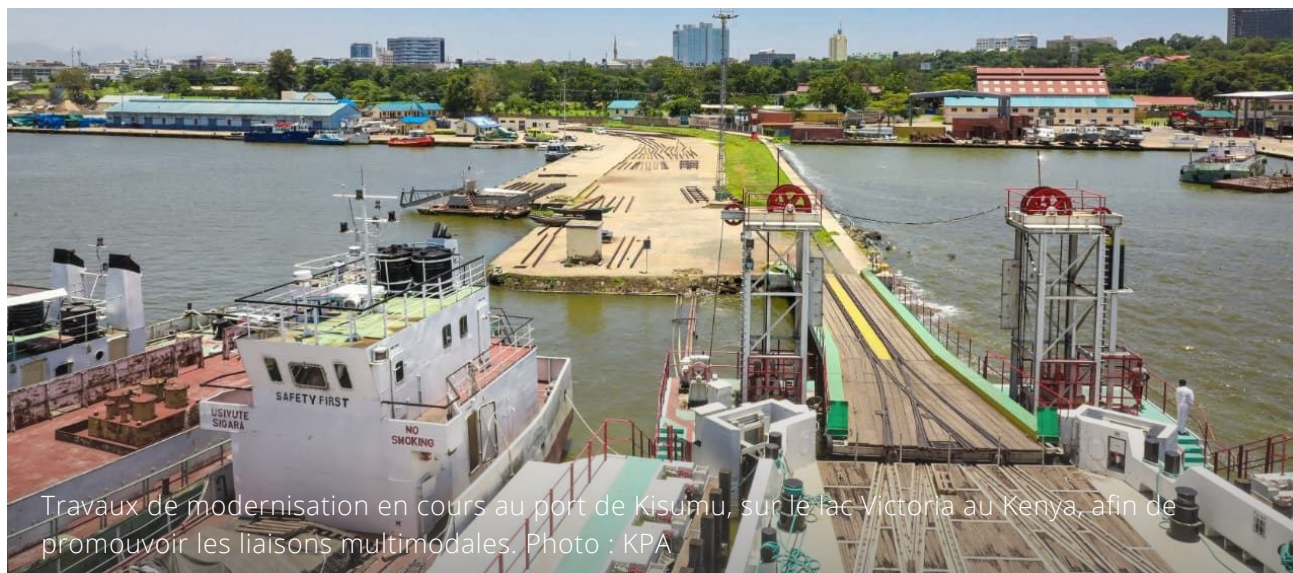
L'infrastructure portuaire comprend 22 postes à quai en eau profonde, d'un tirant d'eau de 13 à 15 mètres, pour une longueur totale de quais de 4,144 km. Elle inclut sept (7) postes à conteneurs, douze (12) postes à quai pour cargaisons conventionnelles et trois (3) postes à quai pour cargaisons liquides au nouveau terminal pétrolier de Kipevu (KOT), en plus du terminal pétrolier de Shimanzi, dédié aux huiles alimentaires. Le nouveau KOT peut accueillir simultanément trois navires d'un port en lourd (TPL) maximal de 170 000 tonnes. Le port est équipé d'installations de manutention modernes et d'un système d'exploitation intégré pour une gestion efficace des cargaisons. Il est conçu pour traiter 2,2 millions d'EVP par an.

Pour répondre à la demande croissante de fret, l'Autorité Portuaire du Kenya (KPA) développe le quai 19B, qui ajoutera 300 000 EVP à la capacité portuaire, et le quai 1 du port franc de Dongo Kundu, conçu pour traiter à la fois les conteneurs et les marchandises conventionnelles. Les investissements prévus comprennent également la réhabilitation des quais 1 à 5, 7 à 10 et 11 à 14, ainsi que le développement du quai 23.

Le port est parfaitement intégré à un vaste réseau routier, ferroviaire et d'oléoducs, garantissant une évacuation fluide des marchandises et renforçant l'efficacité du commerce régional. Outre ses opérations de fret, il abrite également un terminal de croisière moderne et respectueux de l'environnement, consolidant ainsi son rôle de plaque tournante maritime majeure.

2.2.2 Voies Navigables Intérieures

Le Corridor Nord traverse certaines des voies navigables intérieures les plus stratégiques d'Afrique, formant un réseau multimodal naturel à travers la région des Grands Lacs. Parmi les principaux plans d'eau navigables figurent les lacs Victoria, Albert, Édouard, Kivu et Tanganyika, ainsi que le Nil et le fleuve Congo. Ces voies navigables offrent des solutions de transport économiques et



respectueuses de l'environnement pour le fret et les passagers, favorisant l'intégration régionale et la transformation économique.

Burundi

Le Burundi a réalisé des progrès considérables dans le renforcement du transport fluvial. Le port de Bujumbura, sur le lac Tanganyika, a été modernisé et transformé en une plateforme régionale de pointe, augmentant sa capacité de manutention annuelle de 350 000 à 850 000 tonnes. Ces améliorations, conjuguées à des progrès en matière de normes de sécurité, d'infrastructures de navigation et d'efficacité opérationnelle, ont renforcé la connectivité du Burundi aux réseaux régionaux de transport lacustre.

République Démocratique du Congo (RDC)

Le dragage du Port de Kalundu, sur le Lac Tanganyika, pour accueillir des navires plus grands a permis d'augmenter sa capacité de manutention de marchandises de 800 à 4 000 tonnes. Afin de développer le transport fluvial, le Corridor Nord a signé un protocole d'accord avec la RDC pour soutenir la modernisation du Port de Kisangani sur le Fleuve Congo. Par ailleurs, les projets de modernisation des Ports de Bukavu et de Goma, sur le Lac Kivu, sont en cours de réalisation par la RDC.

Kenya

Le Port de Kisumu, sur le Lac Victoria, a été revitalisé grâce à l'agrandissement de sa cour de triage, la réparation du système de drainage, la réhabilitation des voies d'accès et la pose d'une voie ferrée à écartement métrique pour le raccordement au pont ferroviaire. D'autres travaux sont prévus, notamment l'extension du quai et la construction d'un entrepôt. Le Port de Kisumu dispose d'un terminal pétrolier permettant le transbordement de pétrole via les navires MV Uhuru I et II, exploités par la Kenya Railways Corporation (KRC).



Le port de Rubavu sur le lac Kivu au Rwanda a été lancé en décembre 2024. Photo de RTDA

Rwanda

Sur le Lac Kivu, le Port de Rubavu est pleinement opérationnel et traite environ 1 400 tonnes de fret par jour, grâce à une plateforme logistique dotée de 5 000 m² d'entrepôts sous douane et de chambres froides. Le Port de Rusizi est achevé à 96 %, avec une capacité projetée de 2,3 millions de tonnes de fret et 2,7 millions de passagers par an. Des projets de modernisation des Ports de Karongi et de Nkora sont en cours. Par ailleurs, l'ACTTCN apporte une assistance technique à l'Agence Rwandaise de Développement des Transports afin de renforcer ses capacités en matière de transport maritime.

Soudan du Sud

Le Soudan du Sud modernise le transport fluvial sur le Nil à travers l'amélioration des ports de Juba, Bor et Malakal. Le Port de Juba fait l'objet d'une réhabilitation progressive visant à remédier au vieillissement des infrastructures et à l'envasement, parallèlement à un débroussaillage intensifié des obstacles à la navigation et à son intégration au nouveau Plan directeur du réseau routier urbain. Le Port de Bor a bénéficié d'investissements dans la protection contre les inondations, le traitement des eaux et le renforcement des berges. Au Port de Malakal, la réhabilitation des installations de stockage est achevée.

Ouganda

En Ouganda, dans le cadre du Projet Multinational de Communications et de Transport Maritimes du Lac Victoria, le plan directeur et la route de liaison du futur Port de Bukasa sur le Lac Victoria ont été achevés, ouvrant la voie à la construction. Le terminal pétrolier de Mahathi à Kawuku, sur le Lac Victoria, est opérationnel ; il comprend un quai de 256 mètres, une capacité de stockage de 70 millions de litres et deux barges de ravitaillement en carburant (MV Elgon et MV Kabaka Mutebi II). La modernisation du Port de Ntoroko sur le Lac Albert est également terminée.



Jetée de Port Bell sur le lac Victoria en Ouganda



2.3 Réseau Routier

Le réseau routier du Corridor Nord s'étend sur environ 13 732 km et couvre le Burundi (567 km), la République Démocratique du Congo (4 162 km), le Kenya (1 407 km), le Rwanda (1 039 km), le Soudan du Sud (3 543 km) et l'Ouganda (3 014 km). Le Corridor Nord utilise l'indice international de rugosité (IRI)² pour évaluer la qualité de roulement de son réseau routier, comme indiqué dans le tableau 2. Des rapports détaillés d'inspection de l'état des routes pour chaque État membre sont joints en annexe.

Tableau 2: Indice International de Rugosité (IRI)

Etat	Très bon	Bon	Assez bon	Mauvais	Très mauvais
IRI (mm/m)	< 2	2-3,99	4-5,99	6-10	> 10

2.3.1 Etat des Routes au Burundi

En République du Burundi, les routes désignées du Corridor Nord comprennent Akanyaru-Haut (via Kayanza-Bujumbura) jusqu'à Gatumba, Gasenyi (via Kirundo-Ngozi) jusqu'à Bujumbura, Ruhwa (via Rugombo-Nyamitanga) jusqu'à Bujumbura et Akanyaru-Bas (via Ngozi-Nyangungu) jusqu'à Gitega.

La plupart des routes du Corridor Nord au Burundi sont des routes à deux voies asphaltées d'une largeur moyenne de 3,0 mètres, à l'exception des tronçons Nyamitanga-Bujumbura et Ngozi-Gitega, dont les voies sont plus larges (3,5 mètres). Le tableau 3 présente l'état des tronçons routiers recensés le long du Corridor Nord au Burundi.

² L'indice international de rugosité (IRI) est une norme mondialement reconnue pour mesurer l'état de la chaussée. Un IRI faible indique des routes lisses et bien entretenues, tandis qu'un IRI élevé signale un mauvais état, souvent caractérisé par des nids-de-poule et des creux. L'IRI mesure le mouvement vertical de la suspension d'un véhicule roulant à 80 km/h, divisé par la distance parcourue. Il fournit ainsi une représentation numérique de la rugosité et de la qualité globale de la route.

Tableau 3: Etat des tronçons routiers du Corridor Nord au Burundi

Etat	IRI	Longueur (Km)
Très Bon	<2	189
Bon	2-3,99	321
Très Mauvais	> 10	23
Longueur totale		533

Source des données: Agence Routière du Burundi

Le Burundi a réalisé des progrès notables dans le renforcement de ses infrastructures de transport, 96 % des tronçons de la route du Corridor Nord étant en bon état. Les initiatives en cours et planifiées portent sur des améliorations ciblées des infrastructures, notamment l'achèvement des travaux de drainage et de stabilisation des talus le long des tronçons Akanyaru Haut-Kayanza (21,12 km), Kayanza-Bugarama (59,55 km) et Bugarama-Bujumbura (34,65 km). D'autres interventions comprennent la modernisation de la signalisation routière horizontale et verticale sur certains axes, ainsi que la réhabilitation et l'élargissement du tronçon Bujumbura-Gatumba (18,92 km). Malgré ces progrès, le tronçon Akanyaru-Bas-Ngozi (23 km) demeure le principal point noir des infrastructures au Burundi, car il n'est toujours pas revêtu et est en mauvais état, ce qui nuit à l'efficacité et à la sécurité du corridor.

Dans le cadre du Plan National de Développement (2018-2027), le Burundi accorde la priorité à la modernisation de son réseau routier national afin de le mettre en conformité avec les normes techniques de la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC). Pour renforcer l'efficacité logistique régionale et la sécurité routière, le plan prévoit également la construction d'une station de relais routier (SRR) à Bugarama.

2.3.2 Etat des Routes en République Démocratique du Congo

En RDC, les routes du Corridor Nord sont situées dans la partie orientale du pays et comprennent les sections routières clés suivantes :

- 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

La plupart des tronçons de route du Corridor Nord dans l’est de la RDC ne sont pas revêtus et sont en mauvais état, ce qui limite considérablement l’efficacité du corridor, augmente les coûts de transport et freine l’intégration régionale. Sur les 2 511 km de routes en RDC, seuls 292 km étaient en bon état.

2.3.3 Etat des Routes au Kenya

Les principaux axes routiers du corridor nord au Kenya sont:

- Mombasa – Nairobi – Kisumu – Busia
- Mombasa – Nairobi – Eldoret – Malaba

En outre, les itinéraires suivants sont inclus dans l’accord révisé:

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

De manière générale, 82 % des routes du Corridor nord au Kenya sont généralement en bon état, comme le montre le tableau 4.

Tableau 4: Etat des tronçons routiers du Corridor nord au Kenya

Etat	IRI	Longueur (Km)
Très bon	<2	605
Bon	2-3,99	553
Assez bon	4-5,99	249
Longueur totale		1.407

Source des données: KeNHA

En 2025, le Kenya a entamé le dédoublement de la route Rironi – Nakuru – Mau Summit. Ce projet vise à améliorer la sécurité routière, fluidifier le trafic, réduire les temps de trajet et renforcer la connectivité régionale. Les travaux de la chaussée principale au niveau de l'échangeur Rironi – James Gichuru Road (A8) (25,3 km) sont terminés, tandis que la construction des échangeurs et des passages souterrains est en cours. Le tronçon Kwa Jomvu – Mariakani (30,4 km) est en cours d'aménagement en une route à quatre voies avec voies de dépassement, voies de desserte, infrastructures pour les modes de transport non motorisés et aires de stationnement pour camions.

Le Kenya prévoit également de moderniser le tronçon Kisumu-Busia, la route Kimaeti-Lwakhakha et d'améliorer les infrastructures aux postes frontières de Malaba et de Lwakhakha, dans le cadre du projet d'autoroute Kisumu-Busia / Kakira-Malaba et Busitema-Busia. Par ailleurs, la modernisation des tronçons Lesseru-Kitale et Morpus-Lokichar est en cours.

2.3.4 Etat des Routes au Rwanda

Les routes du Corridor Nord au Rwanda sont Kagitumba à Akanyaru haut, Kagitumba à Rusizi, Gatuna à Rusizi, Gatuna à Rubavu, Rusizi à Bugarama et Cyanika à Rubavu. Le tableau 5 montre que 94 % des tronçons routiers signalés au Rwanda sont en bon état.

Tableau 5 : Etat des routes au Rwanda

Etat	IRI	Longueur (Km)
Très bon	<2	468
Bon	2-3,99	413
Assez bon	4-5,99	61
Longueur totale		942

Source des données: RTDA, 2025

Le Rwanda modernise les routes Base-Butaro-Kidaho (63 km), Prince House-Giporoso-Masaka (10 km) et Nyacyonga-Mukoto (36 km). Les études de faisabilité et les conceptions techniques détaillées pour les tronçons Kigali-Muhanga et Cyanika-Musanze ont été achevées et sont en cours de passation des marchés. De même, les avant-projets détaillés des tronçons routiers Huye-Akanyaru Haut, Muhanga-Huye, Kayonza-Kigali et Rusizi-Bugarama ont été finalisés. Des travaux de réhabilitation sont en cours sur le premier tronçon de 11 km de Rusizi Bugarama. La mobilisation de fonds est en cours pour Huye-Akanyaru, Muhanga-Huye et Kayonza-Kigali et le reste de la section Rusizi-Bugarama.



Route Nimule Juba au Soudan du Sud. Photo prise par les médias de l'État d'Equatoria-Oriental

2.3.5 Etat des Routes au Soudan du Sud

Les sections sud-soudanaises du Corridor Nord comprennent plusieurs routes clés : Nadapal à Juba via Kapoeta et Torit ; Nimule à Juba via Nesitu ; et Kaya à Juba via Yei, Juba à Wau via Yei et Yambio, Juba à Bor via Mangala, Juba à Rumbek via Terekeka et Yirol, Juba à Aweil via Rumbek, Juba à Wau via Rumbek, Juba à Kuwajok via Wau, Tertinya à Juba via Torit, Kaya à Rumbek via Yei, Lasu à Juba via Yei, Lasu à Yambio via Yei, et Juba à Bentiu via Rumbek, Juba à Marakal via Mangala et Bor. Juba à Wau via Mundri et Yambio,

La plupart des routes du Corridor Nord du Soudan du Sud ne sont pas pavées en raison de diverses contraintes. Le tronçon Nimule-Juba (198 km) est détérioré et nécessite une réhabilitation. La route Juba-Nadapal (365 km) est dans un état critique et requiert une refonte complète.

La route Terekeka-Yirol-Rumbek (333 km) est en cours de modernisation, tandis que la route Nimule-Juba fait l'objet de travaux d'entretien et d'un doublement prévu afin de gérer l'augmentation du trafic de poids lourds, d'améliorer la sécurité et de réduire les embouteillages. Parmi les autres interventions prévues figurent la modernisation de la route Bor-Ayod-Malakal-Renk pour la liaison Nord-Sud et de la route Rumbek-Wau.



Pont Karuma réhabilité sur la route Kampala - Gulu en Ouganda. Photo du MoWT

2.3.6 Etat des Routes en Ouganda

Les tronçons routiers du Corridor Nord en Ouganda comprennent 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 ; De Malaba à Elegu en passant par Tororo et Gulu : de Malaba à Bunagana en passant par Kampala et Kabale ; Malaba à Vura en passant par Tororo ; Malaba à Arua en passant par Tororo ; Malaba à Ntoroko en passant par Kampala et Fort Portal ; Malaba à Madi Opei en passant par Tororo ; Malaba à Afogi Moyo 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 Oraba en passant par Tororo ; Busia à Arua via Tororo; Busia à Goli en passant par Tororo ; Busia à Vura en passant par Tororo ; Busia à Elegu en passant par Tororo et Gulu ; Busia à Bunagana en passant par Kampala et Kabale ; De Busia à Cyanika en passant par Kampala et Kabale ; de Kasese à Mirama Hills en passant par Ishaka et Ntungamo ; de Kasese à Mpondwe ; et de Kasese à la rivière Ishasha en passant par Katunguru. D'après le tableau 6, 82 % des tronçons routiers recensés en Ouganda sont en bon état.

Tableau 6: Etat des Routes en Ouganda

Etat	IRI	Longueur (Km)
Très bon	<2	425
Bon	2-3,99	1.451
Assez bon	4-5,99	363
Mauvais	6-10	59
Longueur totale		2.298

Source des données: Ministère des Travaux et de Transport (MoWT), 2025

Pour maintenir et améliorer la qualité des infrastructures routières du Corridor Nord, l'Ouganda entreprend des travaux de construction et de réhabilitation sur le tronçon Kiganda-Kitenga, ainsi que des travaux de réhabilitation sur les tronçons Kampala – Lugazi, Mbarara (Bushenyi Junction) – Ntungamo, Mityana – Kiganda, Agwata – Lira – Ayer – Kamdini et Karuma – Olwiyo – Packwach – Nebbi.



2.4 Ponts-bascules

Les Etats membres du Corridor Nord ont adopté la Loi de 2016 sur le contrôle de la charge des véhicules de la Communauté d'Afrique de l'Est (Loi de l'EAC de 2016), qui établit des limites de poids uniformes dans toute la région afin de protéger les routes. La surcharge³ accélère la détérioration des routes et augmente les coûts d'entretien. Le tableau 7 présente les limites de charge par essieu le long du Corridor Nord.

Tableau 7 : Limites de charge maximale admissible par essieu

Type d'essieu	Nombre de pneus sur l'essieu	Type de pneu	Limite admissible
Simple	2	Conventionnel	8
Simple	4	Conventionnel	10
Tandem	8	Conventionnel	18
Tandem	4	Super Simple	16
Tandem	12	Conventionnel	24
Tandem	6	Super Simple	22,5
Simple relevable	4	Conventionnel	10
Simple relevable	2	Super Simple	8,5

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

³ « Surcharge » désigne une charge par essieu, une charge provenant d'un groupe d'essieux ou un poids total autorisé en charge d'un véhicule qui dépasse les limites légales prescrites pour ce véhicule ou pour une portion de route publique donnée.

Tous les véhicules dont le poids brut est égal ou supérieur à 3,5 tonnes doivent être pesés aux stations de pesage désignées. La loi de 2016 de la CAE relative au contrôle du chargement des véhicules fixe un PTAC maximal de 56 tonnes. Cette législation autorise également les véhicules en surcharge sur certains essieux à réorganiser leur chargement afin de respecter les limites par groupe d'essieux sans encourir d'amende, à condition que le poids total ne dépasse pas la limite prescrite. Une marge de 5 % au-dessus de la limite de charge admissible par essieu est tolérée pour compenser les éventuels déplacements de chargement pendant le transport ; toutefois, cette tolérance ne s'applique pas au poids brut du véhicule. Le tableau 8 présente l'état d'avancement de la mise en œuvre des ponts-basculés dans les États membres du Corridor Nord.

Tableau 8 : Ponts-basculés dans les États membres du Corridor Nord

Etats membres	Nombre de ponts-basculés le long du Corridor Nord	Emplacement	Etat d'avancement et initiatives en cours
Burundi	Pas de ponts-basculés		Le Burundi a promulgué une loi visant à réglementer la surcharge des véhicules et prévoit, dans sa phase de mise en œuvre, de déployer des ponts-basculés mobiles. Le pays a officiellement sollicité l'assistance technique de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) pour faciliter ce déploiement.
RDC	Pas de ponts-basculés		
Kenya	Sept ponts-basculés le long du Corridor Nord	<ul style="list-style-type: none"> • Dongo Kundu • Mariakani • Athi-River (Mlolongo) • Suswa • Gilgil • Webuye • Busia 	<p>Six (6) ponts-basculés sont actuellement en service sur le HSWIM.</p> <p>Suswa fonctionne comme un pont-basculé statique.</p>

Etats membres	Nombre de ponts-bascules le long du Corridor Nord	Emplacement	Etat d'avancement et initiatives en cours
	Dix stations de pesage virtuelles ont été installées et intégrées à des emplacements sélectionnés le long du réseau routier du Corridor Nord.	<ul style="list-style-type: none"> • Ahero • Eldoret • Makutano • Malaba • Cheptiret • Deux (2) le long de la rocade sud • Kamagambo • Kajjado • Mau Summit • Malili • Mwatate 	Le Kenya a également installé 26 ponts-bascules virtuels à travers le pays, dont 10 stratégiquement positionnés le long des axes du Corridor Nord afin d'améliorer l'efficacité et de contrôler la conformité du chargement des véhicules.
Rwanda	Pont-bascule non opérationnel.	Un pont-bascule nouvellement construit à Ntoma, dans le district de Nyagatare, n'est cependant pas encore opérationnel.	Le gouvernement rwandais a mandaté un cabinet de conseil pour l'installation et la mise en service d'équipements de pesage. Huit sites pour des ponts-bascules mobiles ont été identifiés. Un autre pont-bascule devrait être construit sur la route Kigali-Huye, dans le district de Muhanga.
Soudan du Sud	Un (1) pont-bascule statiques	Nimule	Opérationnel dans le cadre d'un accord de partenariat public-privé (PPP)
Ouganda	Huit (8) ponts-bascules statiques	<ul style="list-style-type: none"> • Malaba • Lukaya • Mbarara • Mubende • Mbale • Luwero • Magamaga • Ibanda 	Huit (8) ponts-bascules statiques sont opérationnels. Au pont-bascule de Magamaga, le développement du pesage en mouvement est en cours.

2.5 Les Postes Frontières

L'Accord du Transit et des Transports du Corridor Nord (ATTCN) désigne des points de passage frontaliers spécifiques afin de faciliter le transit et le trafic interétatique. Les États partenaires de l'EAC ont promulgué la loi sur les Postes Frontières à Guichet Unique (PFAU) en 2016 afin de fournir un cadre juridique pour la mise en place et le fonctionnement des PFAU dans toute la région. Dans le cadre du modèle des PFAU, les services de contrôle frontalier des deux pays opèrent sous un même toit et effectuent des inspections et des dédouanements coordonnés. L'objectif est de faciliter le commerce, de fluidifier la circulation des biens et des personnes, de réduire les coûts de transaction et d'accélérer la prestation de services au sein de l'EAC et avec les pays voisins. Le tableau 9 présente les principaux postes frontières opérationnels le long du Corridor Nord.

Tableau 9 : Postes frontières le long du Corridor Nord

	Border	Status
Kenya /Tanzanie		
1	Namanga/Namanga	PFAU sur les deux côtés
2	Lunga Lunga/Horohoro	
3	Taveta/Holili	PFAU sur les deux côtés
4	Isebania/Sirari	
Kenya / Ouganda		
5	Malaba/Malaba	PFAU sur les deux côtés
6	Busia/Busia	PFAU sur les deux côtés
7	Lwakhakha/Lwakhakha	
8	Suam River	PFAU en cours de construction
9	Lokiriama/Nakiloro	
Kenya / Soudan du Sud		
10	Nadapal	
Ouganda / Soudan du Sud		
11	Elegu/Nimule	

	Border	Status
12	Oraba / Kaya	
13	Moyo / Kajo-Keji	
Ouganda / RDC		
14	Goli/Mahagi	
15	Mpondwe/Kasindi	PFAU sur le côté de l'Ouganda
16	Paidha/Padea	
17	Ishasha	
18	Ntoroko	
19	Vurra	
20	Bunagana/ Bunagana	Etude de faisabilité pour le PFAU finalisé
Ouganda / Rwanda		
21	Katuna/ Gatuna	PFAU sur les deux côtés
22	Kyanika/Cyanika	PFAU sur les deux côtés
23	Mirama Hills/Kagitumba	PFAU sur les deux côtés
Rwanda / Burundi		
24	Nemba/Gasenyi	PFAU sur les deux côtés
25	Akanyaru	
26	Ruhwa	PFAU sur les deux côtés
Rwanda / RDC		
27	Rubavu/Goma	PFAU sur les deux côtés
28	Rusizi / Ruzizi	PFAU en cours de construction
Burundi/ RDC		
29	Gatumba / Kavimvira	

Source: Observatoire des Transports du Corridor Nord



2.6 Dépôts Intérieurs des Conteneurs

Les Dépôts Intérieurs à Conteneurs (ICD) étendent la portée opérationnelle des ports maritimes vers l'arrière-pays en facilitant le dédouanement des marchandises. Le Kenya exploite les TCI de Nairobi et de Naivasha, reliés à Mombasa par les réseaux ferroviaire et routier, avec des capacités respectives de 450 000 et 120 000 EVP par an.

Au Rwanda, les Magasins Généraux du Rwanda (MAGERWA) et la Plateforme Logistique de Kigali (DP World) traitent plus de 50 000 EVP par an, facilitant les opérations de transbordement et les procédures de dédouanement. Conformément aux normes logistiques internationales, MAGERWA a lancé un vaste programme de modernisation de ses installations visant à améliorer ses performances opérationnelles, à garantir le respect des meilleures pratiques internationales et à promouvoir le développement durable.

L'Ouganda dispose de plusieurs ICD, notamment à Gulu, Mukono, Maina et le ICD multiple, ce dernier gérant 50 000 EVP par an. D'autres installations, notamment Bolloré, Unifreight et Spedag Interfreight, offrent des services d'entrepôt sous douane, contribuant collectivement à la capacité de manutention annuelle totale de l'Ouganda, qui dépasse 200 000 EVP.

2.7 La Voie ferrée

L'infrastructure ferroviaire du Corridor Nord comprend à la fois le Chemin de Fer à Ecartement Métrique (MGR) et le Chemin de Fer à Ecartement Standard (SGR). Le réseau MGR du Corridor Nord au Kenya couvre 1 506,08 km de ligne principale. Le réseau SGR s'étend sur 592 km, de Mombasa à Naivasha via Nairobi, avec des prolongements prévus jusqu'à Malaba via Kisumu. Le **Tableau 10** présente l'état actuel et la capacité des segments ferroviaires MGR au Kenya.

Tableau 10: Etat du réseau MGR au Kenya

Section	Longueur en Km	Etat
Mombasa – Malaba	1.082,18	Opérationnel
Nakuru – Kisumu	216,7	Opérationnel
Leseru – Kitale	64,9	Opérationnel
Voi – Taveta	118,6	N'est pas opérationnel
Naivasha ICD - Longonot	23,7	Opérationnel

Source: Compagnie de Chemin de fer du Kenya

Afin d'améliorer la connectivité ferroviaire et l'efficacité du transport de marchandises, le Kenya développe, réhabilite, modernise et entretient son réseau ferroviaire et les infrastructures connexes. Parmi les initiatives clés figurent les préparatifs de la construction des phases 2B et 2C de la ligne à Ecartement Standard (SGR), reliant Naivasha à Kisumu (262 km) et de Kisumu à Malaba (107 km). Le Kenya a également achevé la réhabilitation du tronçon Longonot-Malaba (phase 2) de la ligne à Ecartement Métrique (MGR) ainsi que du tronçon entre les gares de Mombasa et de Miritini. La reconstruction du terminal de marchandises de Mariakani est en cours.

Le réseau ferroviaire ougandais MGR s'étend sur 1 266 km, dont 269 km de ligne principale sont opérationnels. Des projets de réhabilitation sont en cours sur les lignes Kampala-Malaba et Tororo-Gulu, actuellement en travaux (114 km sur 325 sont achevés). Une fois terminée, cette ligne facilitera le transport de marchandises vers le nord de l'Ouganda, le Soudan du Sud et la République Démocratique du Congo (RDC). Dans le cadre de sa Vision 2040, l'Ouganda prévoit de développer un réseau SGR de 1 724 km réparti sur trois axes principaux : Malaba-Kampala (273 km), reliant le Kenya ; Tororo-Gulu-Nimule / Gulu-Pakwach-Vurra (751 km), reliant le Soudan du Sud et la RDC ; et Kampala-Bihanga / Mirama Hills-Bihanga-Kasese-Mpondwe (662 km), reliant le Rwanda et la RDC. La Uganda Railways Corporation (URC) est confrontée à des défis majeurs, notamment une pénurie de locomotives et de wagons.

2.8 Réseau d'oléoducs

Le réseau d'oléoducs du Corridor Nord prend sa source aux terminaux pétroliers de Shimanzi et de Kipevu, situés dans le Port de Mombasa, et s'étend sur 1 342 km, reliant Konza, Nairobi, Nakuru, Eldoret et Kisumu. Il dispose d'une capacité de débit annuelle de 14 millions de mètres cubes et assure la liaison avec les pays de transit grâce au transbordement par pétrolier depuis ses terminaux intérieurs.

Le terminal pétrolier de Kisumu (KOJ), sur le Lac Victoria, renforce la connectivité régionale en reliant le réseau d'oléoducs du Kenya au terminal pétrolier de Mahathi, en Ouganda. Le terminal KOJ est doté d'un quai de 95 mètres et d'une capacité de stockage de 45 millions de litres, permettant une distribution transfrontalière fluide des produits pétroliers. Le **Tableau 11** présente les débits des oléoducs au Kenya.

Tableau 11 : Débits des Oléoducs au Kenya

Segments d'oléoducs	Date de finalisation	Distance (KM)	Diamètre (Inches)	Débit (m3/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)



Le Kenya a augmenté sa capacité de chargement aux raffineries de Kenya Petroleum Refineries Limited (KPRL) (8 travées), à Nakuru, Eldoret, Kisumu et Konza (11 travées), grâce à la transition d'un système de chargement par le haut à un système moderne de chargement par le bas. L'augmentation de la capacité de l'oléoduc IV vers l'Ouest du Kenya a permis d'accroître les débits à plus de 500 m³/h. L'intégration aux systèmes douaniers et à la gestion numérique des files d'attente des camions a réduit les délais de dédouanement et rationalisé les opérations d'expédition. Une politique de gestion des volumes de remplissage, associée à une surveillance automatisée des stocks, a permis d'améliorer l'utilisation de la capacité de stockage du réseau, d'environ 1,1 million de m³.

Afin d'améliorer la sécurité et la fiabilité opérationnelles, le Kenya a mis en œuvre des systèmes SCADA, modernisé la technologie de détection des fuites, effectué des inspections régulières en ligne à l'aide de racleurs (PIG) et mis en place une protection cathodique sur le réseau d'oléoducs. Le tableau 12 présente la capacité de stockage des différents terminaux et dépôts de KPC.

Tableau 12: Capacité des installations de stockage d'oléoducs KPC

Facility/ Location	Capacité (M3)	Capacité(Litres)
Installation de stockage de pétrole de Kipevu (KOSF) - Kipevu (Mombasa)	326.000	326.000.000
Kenya Petroleum Refineries Limited (KPRL) (Changamwe)	140.000	140.000.000
Aéroport Moi (Mombasa)	7.000	7.000.000
JKIA (Nairobi)	54.000	54.000.000
Terminal de Nairobi	233.000	233.000.000
Nakuru	31.000	31.000.000
Eldoret	48.000	48.000.000
Kisumu	55.000	55.000.000

Source: Compagnie d'Oléoducs du Kenya (KPC)



3. VOLUME ET CAPACITE

Ce chapitre analyse les volumes de fret et la capacité de manutention au Port de Mombasa et le long du Corridor Nord, via les systèmes de transport intermodal terrestre. Il présente des indicateurs clés, notamment le débit et les volumes de transit de marchandises au Port, le trafic de conteneurs, le débit ferroviaire et par oléoduc, le débit au Port de Kisumu, la part modale du transport au Port de Mombasa et le débit de marchandises aux terminaux intermodaux de Nairobi et de Naivasha.

3.1 Débit de marchandises au Port de Mombasa

Le trafic de marchandises désigne le volume total de marchandises déchargées et chargées dans un port sur une période donnée. Le Port de Mombasa a enregistré une croissance significative en 2025, avec un trafic total atteignant 45,45 millions de tonnes, contre 40,99 millions de tonnes en 2024. Cela représente une augmentation de 4,46 millions de tonnes (10,87 %), témoignant d'une reprise soutenue des volumes d'échanges commerciaux. La **Figure 1** illustre le trafic de marchandises au Port de Mombasa sur une période de cinq ans.

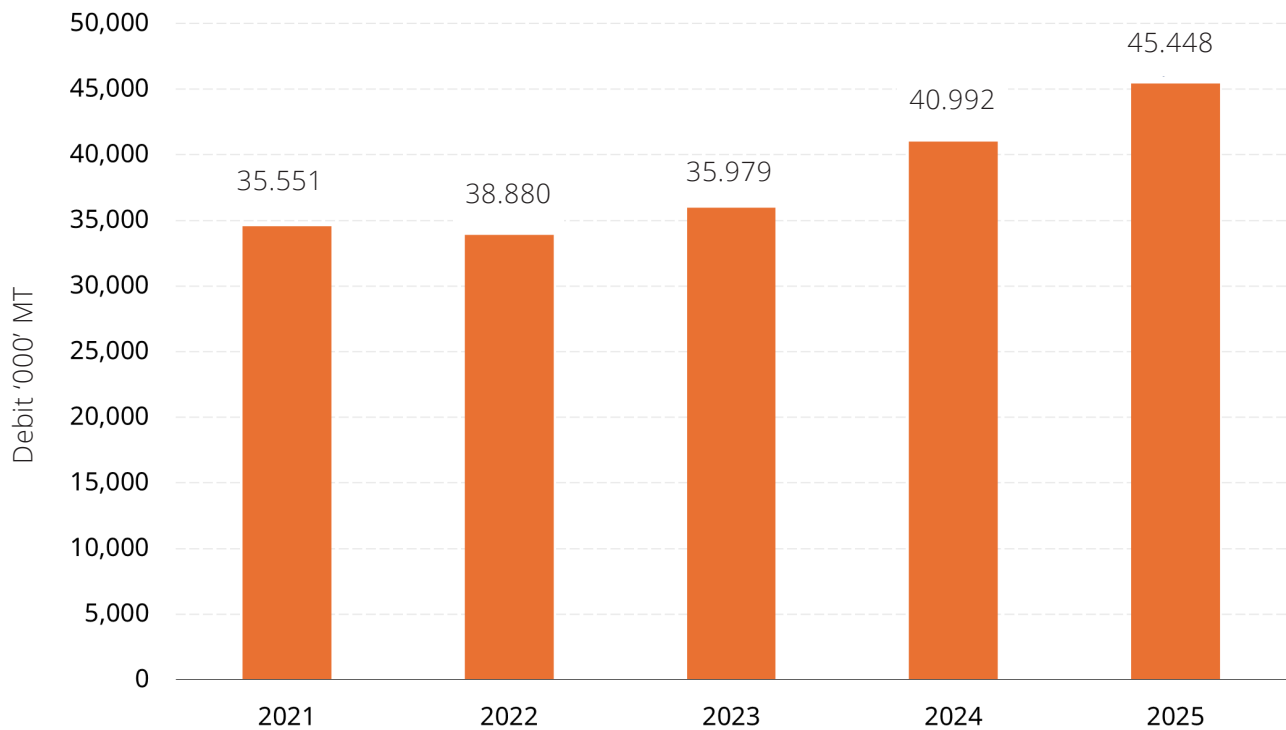


Figure 1 : Débit de marchandises au Port de Mombasa en tonnes

Source des données: KPA, 2021-2025

Sur le volume total, 79 % étaient composés des importations, 11 % des exportations, ce qui indique un important déséquilibre commercial, et 9 % des transbordements, comme illustré à la **Figure 2**.

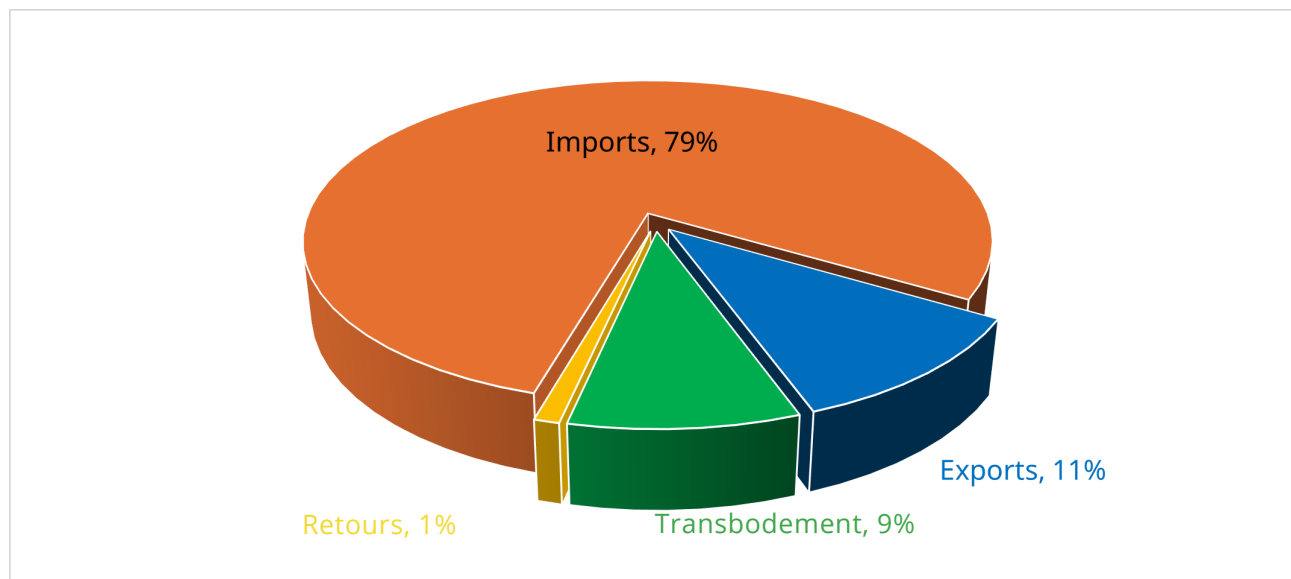


Figure 2 : Part en Pourcentage du Trafic du Port de Mombasa en 2025

Source: KPA, 2025

Les importations ont été le principal moteur de la croissance globale en 2025, progressant de 6,03 millions de tonnes (20,08 %) pour atteindre 36,03 millions de tonnes et représenter 79,28 % du trafic total. Toutes les importations ont enregistré une hausse significative : les marchandises conteneurisées ont augmenté de 15,11 %, le fret conventionnel de 31,91 %, le vrac sec de 29,67 % et le vrac liquide de 16,48 %. Cette croissance reflète une forte demande intérieure régionale, notamment pour les matières premières, les produits pétroliers et les biens de consommation.

Les exportations ont progressé de 1,29 % pour atteindre 5,03 millions de tonnes, leur part dans le trafic total diminuant de 12,10 % à 11,07 %. Si les exportations conteneurisées ont légèrement augmenté, les exportations de fret conventionnel et de vrac sec ont fortement chuté, compensant ainsi la hausse des exportations de vrac liquide. Les volumes de transbordement ont également fortement diminué de 28,05 % en raison de l'évolution des schémas de transport maritime et de l'intensification de la concurrence régionale. Le détail des performances portuaires est présenté dans le **Tableau 13**.

Tableau 13 : Débit annuel du Port de Mombasa en tonnes métriques, en 2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Variation de volume 2024 - 2025	Croissance en %	% de part totale du débit en 2024	% de part totale du débit en 2025
IMPORTS ('000' MT)									
IMPORTATIONS ('000' MT)	9.056	9.164	10.937	11.176	12.865	1.689	15,11%	27,30%	28,31%
Marchandises conteneurisé	2.507	2.516	1.835	2.068	2.728	660	31,91%	5,00%	6,00%
Marchandises Conventionnelles	7.165	6.229	6.525	6.936	8.994	2.058	29,67%	16,90%	19,79%
Vrac Sec	8.604	8.804	9.159	9.827	11.446	1.619	16,48%	24,00%	25,18%
TOTAL	27.332	26.713	28.456	30.007	36.033	6.026	20,08%	73,20%	79,28%
EXPORTATIONS ('000' MT)									
Fret Conteneurisé	3.922	4.223	4.606	4.708	4.936	228	4,84%	11,50%	10,86%
Fret Conventionnel	54	41	48	65	32	-33	-50,77%	0,20%	0,07%
Vrac Sec	586	453	282	175	16	-159	-90,86%	0,40%	0,04%
Vrac Liquide	50	54	14	17	45	28	164,71%	0,00%	0,10%
TOTAL	4612	4.771	4.950	4.965	5.029	64	1,29%	12,10%	11,07%
TOTAL DES IMPORTATIONS & EXPORTATIONS	31.944	31.484	33.406	34.972	41.062	6.090	17,41%	85,30%	90,35%
Transbordement ('000' MT)	2.489	2.304	2.448	5.832	4.196	-1.636	-28,05%	14,20%	9,23%
Réarrimage	118	92	125	188	190	2	1,06%	0,50%	0,42%
DEBIT TOTAL ('000' MT)	34.551	33.880	35.979	40.992	45.448	4.456	10,87%	100,00%	100,00%
Trafic de Conteneurs (TEU)	1.435.250	1.449.863	1.623.080	2.004.683	2.114.480	109.797	5,48%		

Source de données: Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2021-2025

3.2 Trafic de conteneurs au Port de Mombasa

Au cours de la période considérée, le trafic de conteneurs au Port de Mombasa a augmenté de 5,48 % pour atteindre 2 114 480 EVP par rapport à 2024. Les importations et les exportations ont progressé de 14 %, soutenues par une forte demande régionale, l'amélioration des infrastructures portuaires, une efficacité accrue et des systèmes numériques. Il convient de noter que le trafic de conteneurs révèle une importante inefficacité structurelle : 74,8 % des conteneurs à l'exportation sont vides, et 37,5 % de l'ensemble des conteneurs à l'importation et à l'exportation sont vides, ce qui souligne un déséquilibre commercial croissant, comme l'illustre le **Tableau 14**.

Tableau 14 : Trafic de conteneurs transitant par le Port de Mombasa

		2021	2022	2023	2024	2025	V. Change	% Change
IMPORTATIONS	Full	598.331	606.645	695.920	747.782	861.596	113.814	15,22%
	Empty	9.828	16.462	20.573	18.687	19.381	694	3,71%
	Total	608.159	623.107	716.493	766.469	880.977	114.508	14,94%
EXPORTATIONS	Full	166.024	189.558	206.946	210.271	209.971	-300	-0,14%
	Empty	431.838	418.869	479.580	518.455	622.534	104.079	20,07%
	Total	597.862	608.427	686.526	728.726	832.505	103.779	14,24%
T/MENT	Full	153.725	141.666	146.931	370.803	261.176	-109.627	-29,56%
	Empty	66.762	68.518	64.142	125.231	124.480	-751	-0,60%
	Total	220.487	210.184	211.073	496.034	385.656	-110.378	-22,25%
RETOURS	Full	7.664	5.714	7.812	12.314	12.244	-70	-0,57%
	Empty	1.078	2.564	1.176	1.140	3.098	1.958	171,75%
	Total	8.742	8.278	8.988	13.454	15.342	1.888	14,03%
TOTAL	Full	925.744	943.583	1.057.609	1.341.170	1.344.987	3.817	0,28%
	Empty	509.506	506.413	565.471	663.513	769.493	105.980	15,97%
	Total	1.435.250	1.449.996	1.623.080	2.004.683	2.114.480	109.797	5,48%

Source des données : KPA, 2024 et 2025



3.3 Volume de transit par le Port de Mombasa

Le **Tableau 15** montre que le volume de transit a augmenté de 2,47 millions de tonnes en 2025, soit une croissance de 18,6 %, principalement due à l'augmentation du fret en transit vers le Burundi, la RDC, le Rwanda et l'Ouganda. En revanche, le fret à destination du Soudan du Sud a diminué de 5,8 %. Sur le volume total de transit, l'Ouganda représentait 68,7 %, la RDC 11,5 % et le Soudan du Sud 10 %.

Tableau 15 : Volume de Transit par le Port de Mombasa

	2021	2022	2023	2024	2025	Change	% Change	% Share 2024	% Share 2025
BURUNDI	1.027	13.895	18.320	65.500	118.082	52.582	80,30%	0,50%	0,70%
RD CONGO	787.933	962.888	1.510.979	1.566.000	1.824.221	258.221	16,50%	11,80%	11,50%
RWANDA	184.753	429.857	520.201	683.259	839.366	156.107	22,80%	5,10%	5,30%
SOUDAN DU SUD	1.065.699	1.262.581	1.920.114	1.688.856	1.590.854	-98.002	-5,80%	12,70%	10,00%
UGANDA	7.263.290	7.319.408	7.115.079	8.721.395	10.915.439	2.194.044	25,20%	65,60%	68,70%
TANZANIE	232.101	235.531	312.871	455.153	505.233	50.080	11,00%	3,40%	3,20%
SOMALIE	105	190	235	744	2.497	1.753	235,60%	0,00%	0,00%
ETHIOPIE	3.904	6.915	14.383	103.145	80.118	-23.027	-22,30%	0,80%	0,50%
AUTRES	6.039	9.724	1.647	4.505	4.101	-404	-9,00%	0,00%	0,00%
TOTAL	9.540.955	10.234.075	11.413.828	13.288.557	15.879.911	2.478.048	18,60%		

Source des données: KPA, 2021-2025

3.4 Trafic de conteneurs aux Dépôts Intérieurs des Conteneurs de Nairobi et de Naivasha

3.4.1 Dépôt Intérieur de Conteneurs de Nairobi

Le trafic de conteneurs au Dépôt Intérieur de Nairobi (ICDN) a augmenté en 2025 pour atteindre 311 647 EVP, contre 291 858 EVP en 2024, soit une croissance de 6,8 %. Cette croissance est principalement due à une hausse de 15 % des importations de conteneurs pleins. Les conteneurs vides représentaient 31,2 % du trafic total de conteneurs de l'ICDN. Sur l'ensemble des conteneurs exportés, 82,1 % étaient vides.

Tableau 16 : Trafic du Dépôt de Conteneurs Intérieur de Nairobi en EVP

Mode	2021	2022	2023	2024	2025
IMPORTATIONS CHARGEES	262.441	229.598	182.757	168.174	193.409
EXPORTATIONS CHARGEES	19.972	29.003	23.899	27.121	21.110
A VIDE	151.265	145.064	125.444	96.563	97.128
TOTAL	433.678	403.665	332.100	291.858	311.647

Source: KPA

3.4.2 Dépôt Intérieur de Conteneurs de Naivasha

Le Dépôt Intérieur de Conteneurs de Naivasha a enregistré une légère baisse du trafic de conteneurs, avec 8.170 EVP traités en 2025 contre 8.410 EVP en 2024. Sur ce volume total, les conteneurs d'importation remplis représentaient 59,2%, les conteneurs d'exportation remplis 35,9% et les conteneurs vides étaient à 4,9%.

Tableau 17 : Trafic du Dépôt de Conteneurs Intérieur de Naivasha : 2021-2025 (EVP)

Mode	2021	2022	2023	2024	2025
IMPORTATIONS CHARGEES	311	4.070	3.197	4.898	4.836
EXPORTATIONS CHARGEES	79	2.326	2.507	3.214	2.935
A VIDE	1	1.221	590	298	399
TOTAL	391	7.617	6.294	8.410	8.170

Source : KPA



3.5 Débit Total au Port de Kisumu

En 2025, le Port de Kisumu a enregistré une hausse de 55 % de son trafic, le volume total de marchandises atteignant 459 601 tonnes. Cette croissance est principalement due à une augmentation de 54 % des exportations. L'augmentation globale du trafic depuis 2021 souligne l'importance de la connectivité multimodale dans le cadre du Corridor Nord. Si la forte hausse des exportations reflète une demande régionale soutenue et des coûts de fret fluvial compétitifs, la faiblesse des volumes d'importation témoigne de la faiblesse de la logistique inverse et d'une intégration limitée des flux de marchandises entrants. Le **Tableau 18** présente les performances du port de Kisumu au fil des ans.

Tableau 18 : Performances du Port de Kisumu

	2021	2022	2023	2024	2025
Appels de navires	79	90	115	220	267
Exportation (en tonnes)	52.521	46.981	116.080	295.279	453.701
Importations (en tonnes)	1.950	12.708	9.170	1.237	5.900
Total (en tonnes)	54.471	59.689	125.250	296.516	459.601

Source : KPA

3.6 Débit par voie ferroviaire

3.6.1 Kenya

Le volume de marchandises transportées par le SGR au Kenya en 2025 était de 7,425 millions de tonnes contre 6,53 millions de tonnes en 2024, ce qui représente une augmentation de 14 % du débit total, comme indiqué dans le **Tableau 19**.

Tableau 19 : Débit du SGR de 2020 à 2025

	Conteneurs chargés (EVP)(TEUs)		Conteneurs Vides	Volume Total en EVP	Poids (en tonnes)	% de croissance (en tonnes)
	Importations chargées	Exportations chargées				
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	366.204	6.530.394	-0,04%
2025	214.348	25.422	151.563	391.333	7.425.981	14%

Source: Chemins de fer du Kenya 2021-2025

Pour ce qui est du MGR, le débit total en 2025 était de 1,083 million de tonnes, contre 1,2 million de tonnes en 2024, les produits sidérurgiques représentant 38 % des marchandises transportées, suivis par le fret conventionnel à 21 %.

Tableau 20 : Débit du MGR Kenya en 2025

	Conteneurs chargés (en EVP)						Total
	Cargaisons conventionnelles	Cargaisons conteneurisées	Produits pétrolier	Produits en acier	Huile végétale	Marine/ MV Uhuru	
2025	224.671	178.516	102.796	409.338	131.839	35.868	1.083.028
	21%	16%	9%	38%	12%	3%	100%

Source: Compagnie de Chemins de fer du Kenya, 2025

Afin d'accroître le transport de marchandises par voie ferroviaire, la KRC a mis en œuvre des stratégies conjointes avec la KPA pour améliorer l'efficacité des opérations d'évacuation portuaires et a collaboré de manière continue avec la Uganda Railways Corporation (URC) pour optimiser les opérations transfrontalières.

3.6.2 Ouganda

Le volume de marchandises transportées par URC en 2025 était de 1,28 million de tonnes, soit l'équivalent de 92 008 EVP, comme indiqué dans le **Tableau 21**.

Tableau 21 : Débit du MGR Ouganda en 2025

	Conteneurs chargés (EVP)				Poids (en tonnes)
	Importations chargées	Exportations chargées	Conteneurs Vides	Volume Total en EVP	
2025	42.783	37.314	11.911	92.008	1.277.713

Source: Compagnie de Chemin de fer de l'Ouganda, 2025



3.7 Débit par oléoducs

En 2025, le débit des oléoducs aux dépôts pétroliers de Nakuru, Eldoret et Kisumu a atteint 9,35 millions de mètres cubes. Tous les États membres ont enregistré une croissance significative du volume, comme le montre le **Tableau 22**. KPC a installé des installations de chargement par le bas dans ces dépôts afin d'accroître les capacités de chargement et de réduire les temps de rotation des camions.

Tableau 22 : Débit d'Oléoducs en M3 en 2025

Produit	Carburant Diesel 2025	Kerosene 2025	Carburant d'avion 2025	Super-carburant 2025	Total 2024	Total 2025	Croissance	% part
DRC	251.379,51	4,01	6.200,26	273.454,43	422.262,08	531.038,21	20,5%	5,7%
Congo	214.813,64		4.809,56	169.105,09	272.842,28	388.728,29	29,8%	4,2%
Kenya	2.803.112,42	53.555,63	425.512,84	2.082.852,12	1.389.276,98	5.365.033,01	74,1%	57,4%
Rwanda	17.877,25	3.864,74	4.721,53	43.992,35	21.424,86	70.455,87	69,6%	0,8%
South Sudan	74.684,94	6	18.033,35	58.390,94	66.239,58	151.115,23	56,2%	1,6%
Uganda	1.243.114,88	41.110,43	187.993,77	1.371.728,67	2.161.413,86	2.843.947,75	24,0%	30,4%
Grand Total	4.604.982,64	98.540,81	647.271,31	3.999.523,60	4.333.459,64	9.350.318,36	53,7%	

Source: Kenya Pipeline Company 2024 et 2025

3.8 Répartition des parts du transport modal au Port de Mombasa

Sur les 45,5 millions de tonnes métriques de marchandises transitant par le Port de Mombasa, 41,06 millions de MT de marchandises importées et exportées ont été acheminées par route, rail et oléoduc. Le transport routier a dominé l'évacuation des marchandises, représentant 61 % du volume total, ce qui souligne la dépendance du Corridor au réseau routier. Le transport ferroviaire, assuré par les lignes SGR et MGR, a acheminé 21 % des marchandises, jouant un rôle important mais secondaire dans le transport de marchandises. Le réseau d'oléoducs a représenté 18 % du volume de marchandises, transportant principalement des produits pétroliers vers des dépôts intérieurs et les pays voisins grâce à des liaisons intermodales. Le tableau 2324 présente la répartition modale.

Tableau 23 : Répartition des parts de transport modal au Port de Mombasa

Mode	Volume	% des parts
Route	24.965.734	61%
Voie ferrée	8.509.009	21%
Oléoduc	7.588.038	18%
Total des importations et exportations	41.062.781	

Source: Calculs de la ACTTCN à partir des données de la KPA, 2025



4. EFFICACITE ET PRODUCTIVITE

Les indicateurs d'efficace et de productivité évaluent la rapidité et l'efficace de la prestation de services au port de Mombasa, aux Dépôts intérieurs des conteneurs (ICD) et dans d'autres installations le long du Corridor nord. Ce chapitre présente les principaux indicateurs de performance, notamment le temps d'attente des navires, le temps de rotation des navires, le temps de séjour des marchandises importées conteneurisées au port et aux ICD, les temps et retards de dédouanement, ainsi que les performances des ponts-bascules.

4.1 Temps d'attente des navires au Port de Mombasa

Le temps d'attente des navires correspond au temps moyen passé par les navires à attendre entre leur arrivée dans la zone portuaire (délimitée par la bouée de chenal) et l'embarquement du pilote. Ce temps d'attente est influencé par la disponibilité des postes à quai, la planification des navires, les conditions météorologiques défavorables et les contraintes opérationnelles. La **Figure 4** illustre l'évolution du temps d'attente des navires avant l'accostage au port de Mombasa, de 2021 à 2025.

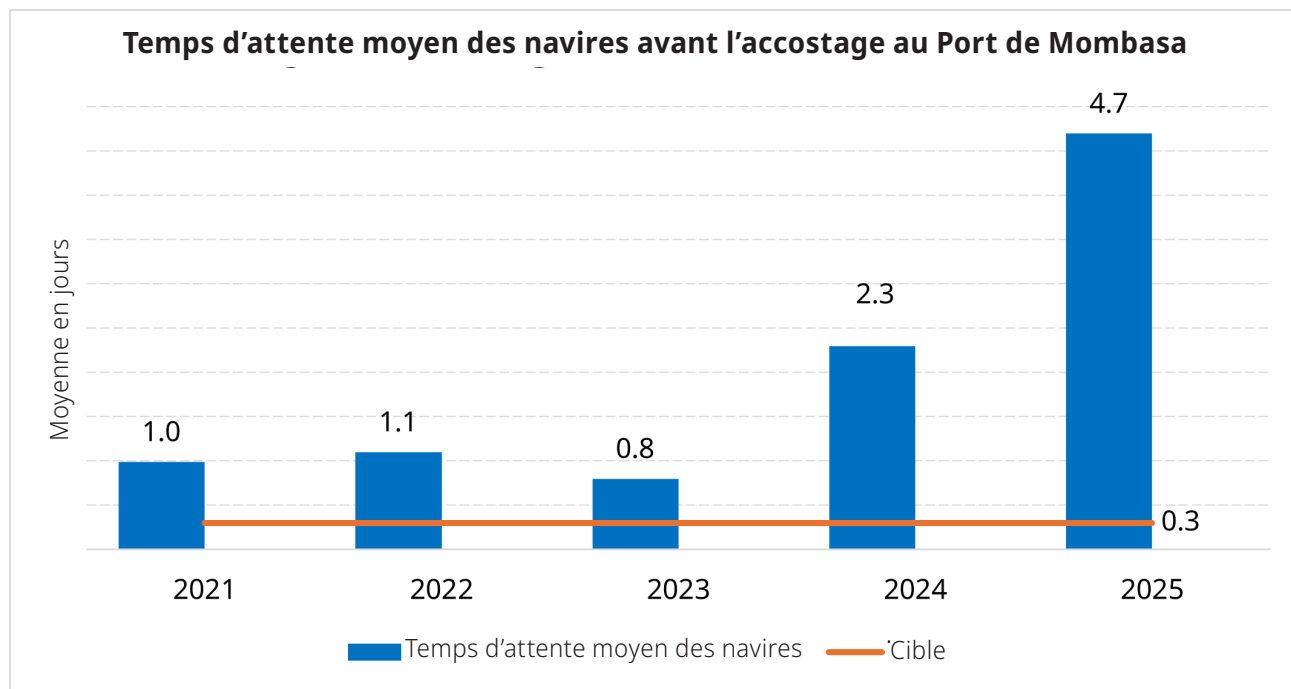


Figure 3 : Temps d'attente des navires avant l'accostage au Port de Mombasa (en jours)

Source des données: KPA, 2021-2025

En 2025, le temps d'attente moyen des navires a augmenté pour atteindre 4,7 jours, contre 2,3 jours connu en 2024, dépassant largement l'objectif de 0,3 jour. Cette hausse s'explique par l'augmentation des volumes de fret et les difficultés rencontrées pour le rapatriement des conteneurs vides lors du chargement à quai.

4.2 Temps de rotation des navires

Le temps de rotation d'un navire correspond à la période entre son arrivée et son départ de la zone portuaire délimitée par la bouée d'entrée/sortie du chenal. Il inclut le temps d'attente avant l'accostage ou le départ, ainsi que le temps passé à bénéficier des services à quai. La **Figure 4** fait la comparaison du temps d'escale moyen des navires en 2025 avec celui des années précédentes.

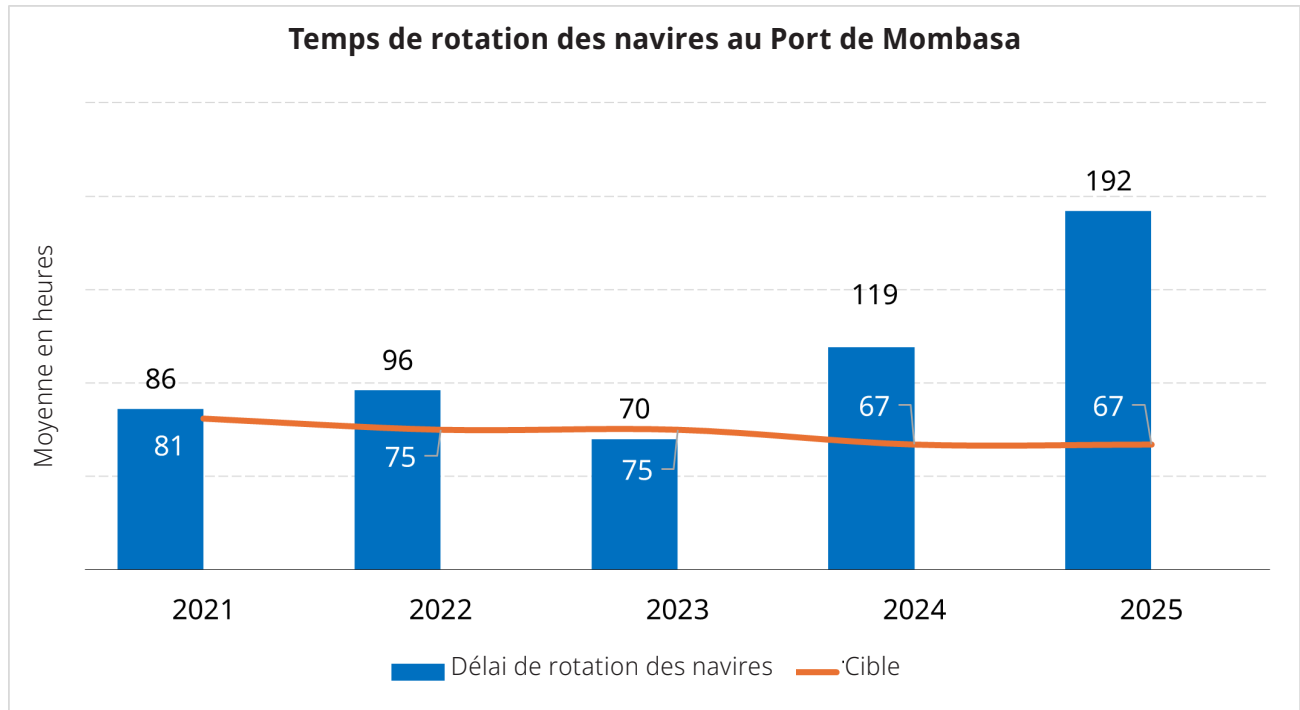


Figure 4 : Temps de rotation des navires

Source des données : Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2021-2025

En 2025, le temps d’escale moyen des navires a augmenté pour atteindre 192 heures, sous l’effet d’une forte hausse du trafic maritime et des volumes de marchandises. Cette augmentation du trafic est due aux difficultés rencontrées pour le rapatriement des conteneurs vides, aux perturbations et aux modifications d’itinéraires liées à la crise de la mer Rouge, ainsi qu’au détournement des navires des ports voisins.

4.3 Temps de séjour des marchandises importées conteneurisées au Port de Mombasa

Le temps de séjour des marchandises conteneurisées importées correspond à la période moyenne écoulée entre le déchargement d’un conteneur d’un navire et sa sortie du port (à l’exception des envois retenus plus de 21 jours pour des raisons de conformité ou juridiques). La **Figure 5** présente l’évolution annuelle du temps de séjour moyen des marchandises conteneurisées importées au Port de Mombasa, de 2021 à 2025.

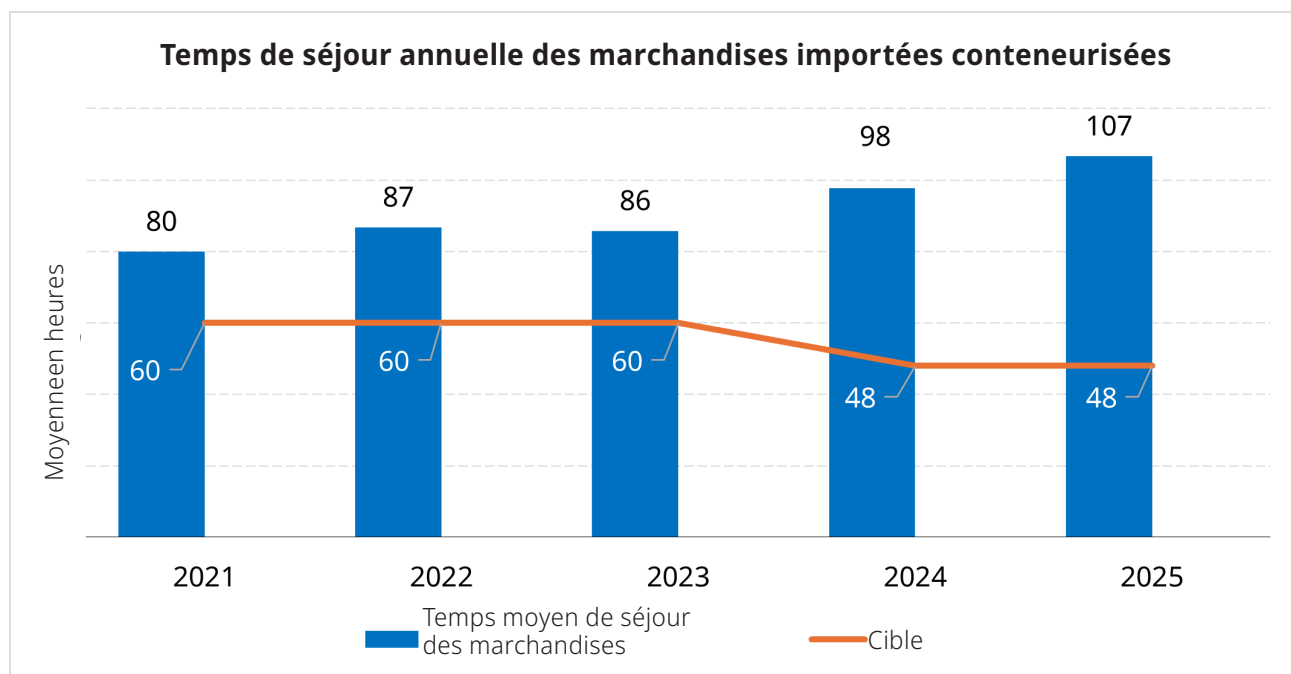


Figure 5 : Temps moyen annuel de séjour des marchandises importées conteneurisées (en heures)

Source de données : KPA 2021-2025

La figure ci-dessus montre que le temps moyen de séjour des marchandises importées conteneurisées a augmenté pour atteindre 106,7 heures en 2025, contre 97,8 heures en 2024. Bien que cette performance demeure supérieure à l'objectif de 48 heures, elle reste inférieure à la période de stockage gratuit autorisée par le tarif de KPA.

Cette tendance à la hausse s'explique par plusieurs facteurs, notamment l'extension de la période de stockage gratuit à 15 jours pour les marchandises en transit et à 5 jours pour les marchandises nationales, les retards des expéditeurs dans la récupération des marchandises après le dédouanement, les goulots d'étranglement liés à la congestion aux points d'accès et les interruptions ponctuelles des systèmes de dédouanement.

4.4 Temps de Séjour des Marchandises Conteneurisées dans les Dépôts Intérieurs de Conteneurs

4.4.1 Dépôt Intérieur de Conteneurs de Nairobi

En 2025, le Dépôt Intérieur de Conteneurs de Nairobi (ICD) a atteint un temps de séjour moyen des marchandises de 3,4 jours, dépassant ainsi son objectif de 4,4 jours. L'ICDN offre une période de stockage gratuit de 5 jours pour les importations locales et de 15 jours pour les importations en transit.

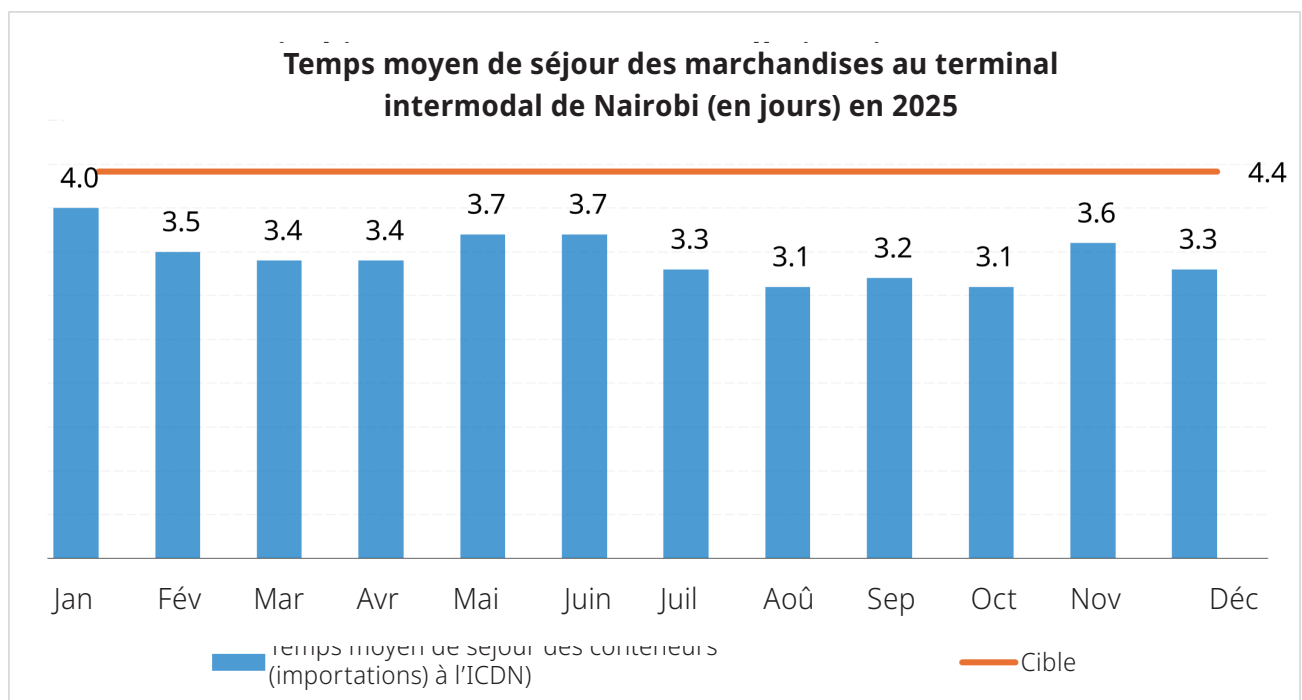


Figure 6 : Temps moyen de séjour des marchandises (ICDN) 2025

Source de données : KPA, 2025

4.4.2 ICD de MAGERWA

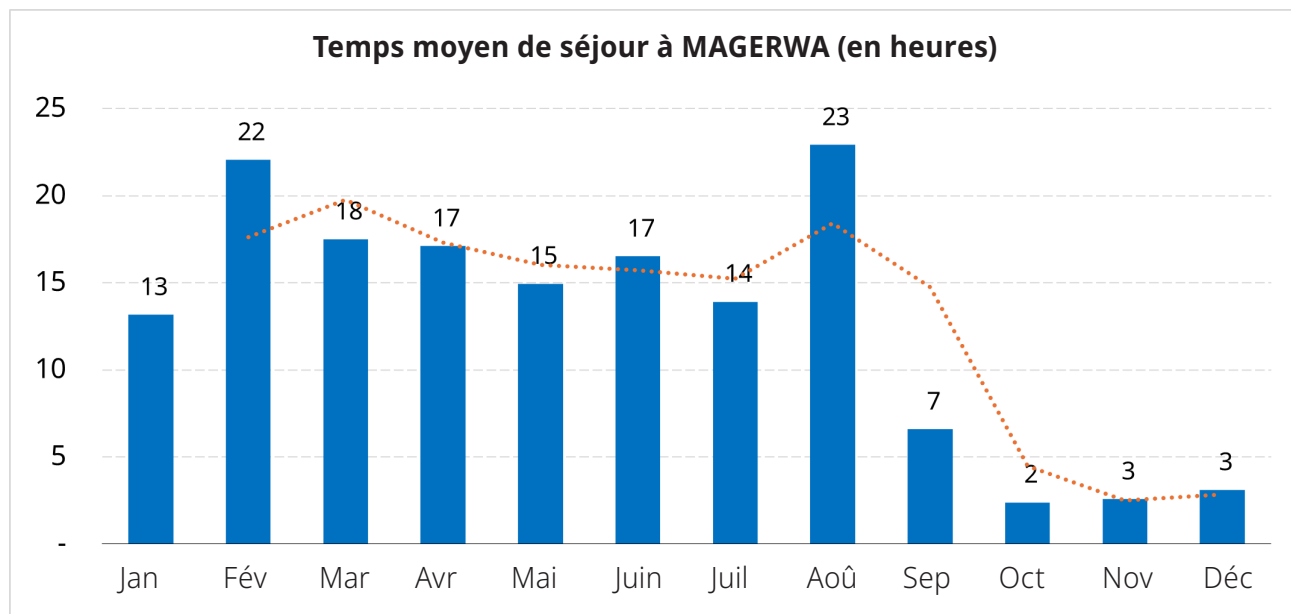


Figure 7 : Durée moyenne de séjour du défibrillateur automatique implantable MAGERWA (en heures)

Source des données : MAGERWA, 2025

En 2025, l'ICD MAGERWA au Rwanda a enregistré un temps de séjour moyen de 13 heures pour les marchandises importées conteneurisées, comme le montre la **Figure 7**. Il fonctionne comme un entrepôt sous douane public avec une période de stockage gratuite de 3 jours et a amélioré son programme d'Opérateurs Economiques Agréés (OEA) pour faciliter un dédouanement plus rapide des marchandises.

4.5 Temps de la mainlevée douanière de KRA et temps pris après la mainlevée douanière au Port de Mombasa

Le temps de la mainlevée douanière correspond au temps nécessaire au traitement et à l'approbation des déclarations de marchandises et aux autres interventions requises, de l'acceptation à la mainlevée douanière. Le temps pris après la mainlevée douanière correspond à la durée nécessaire pour retirer les marchandises du Port après leur dédouanement. La **Figure 8** présente les temps de la mainlevée douanière et le temps pris après la mainlevée de l'Autorité des Recettes du Kenya (KRA) au Port de Mombasa en 2025.

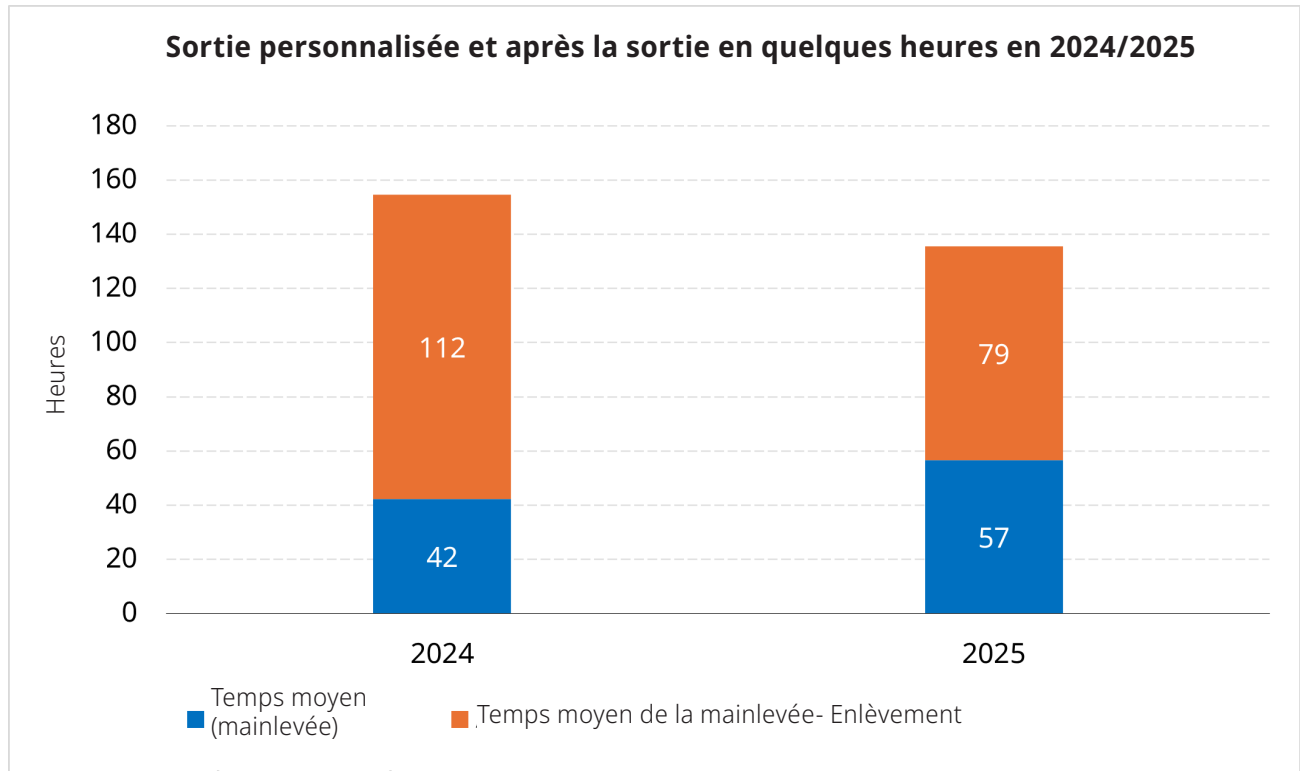


Figure 8 : Temps pris entre la mainlevée douanière et après la mainlevée (en heures).

Source des données : KRA 2025

En 2025, le temps moyen de la mainlevée douanière était de 57 heures, tandis que le temps moyen de traitement après dédouanement était de 79 heures. Le temps de dédouanement dépend principalement de l'exhaustivité des documents, des procédures de validation et des processus de paiement. Le délai de traitement après dédouanement est influencé par la congestion portuaire, la disponibilité des importateurs et l'efficacité des systèmes de réservation et d'accès pour les camions.

4.6 Temps de dédouanement et retards de la RRA au port de Mombasa

Les indicateurs de performance douanière de l'Autorité des Recettes du Rwanda (RRA) au Port de Mombasa comprennent le temps de la mainlevée douanière (temps moyen entre l'enregistrement de la déclaration en douane et l'émission de l'ordre de mainlevée), les retards dans le traitement des documents (temps moyen entre le dépôt de la déclaration en douane et le paiement par le transitaire) et le temps pris après la mainlevée (temps moyen entre l'émission de l'ordre de mainlevée et la sortie physique des marchandises du Port). La **Figure 9** compare les tendances annuelles de ces indicateurs, de 2021 à 2025.

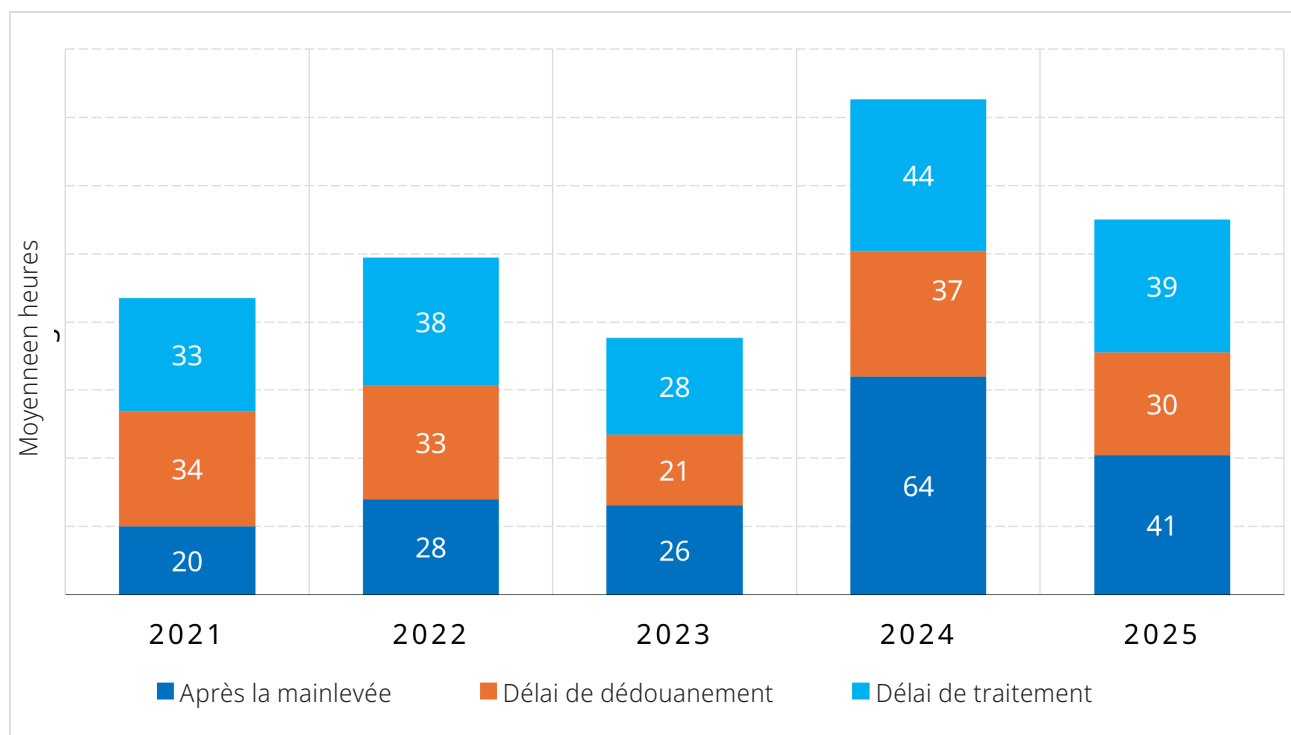


Figure 9 : Temps pris après la mainlevée, temps de la mainlevée et retards de traitement des documents (en heures)

Source des données: RRA, 2021-2025

En 2025, le temps pris après la mainlevée a été réduit à 41 heures, le temps de la mainlevée était de 30 heures et le retard de traitement des documents est passé à 39 heures. Ces améliorations témoignent d'une efficacité atteinte grâce au Territoire Douanier Unique, au recours accru aux paiements électroniques, à une meilleure coordination inter-agences, à des procédures de cautionnement simplifiées et au partage de données en temps réel KRA.

4.7 Temps douaniers et retard d'URA au Port de Mombasa

Les indicateurs de performance douanière de l'Autorité des recettes de l'Ouganda (URA) au Port de Mombasa comprennent le délai de dédouanement (délai moyen entre l'enregistrement de la déclaration en douane et l'émission de l'ordre de dédouanement), le délai de traitement des retards (délai moyen entre le dépôt de la déclaration et le paiement par le transitaire) et le délai après dédouanement (délai moyen entre l'émission de l'ordre de dédouanement et la sortie physique des marchandises du Port). La figure 10 présente les retards totaux pour ces indicateurs en 2025.

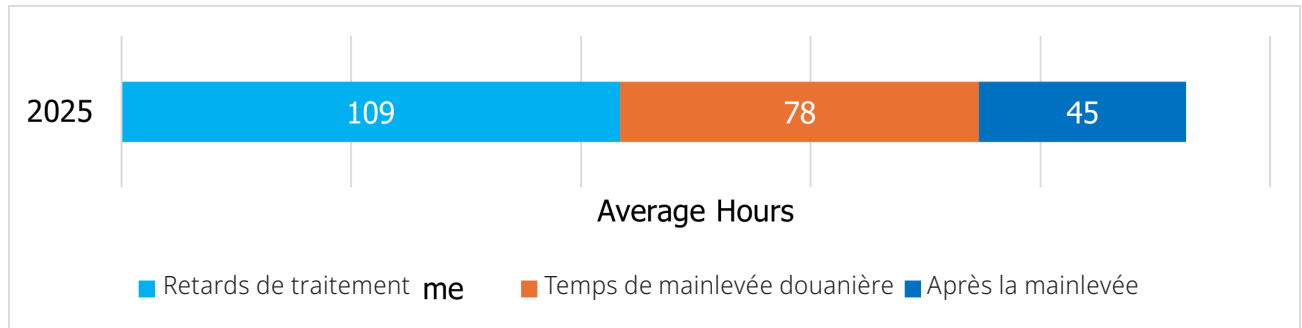


Figure 10 : temps pris après la mainlevée d'URA, temps de la mainlevée et retards de traitement des documents (en heures)

Source des données : URA

4.8 Performances des ponts-basculés

La performance du pont-basculé est évaluée à l'aide de trois indicateurs clés : le temps de passage au pont-basculé, le trafic journalier moyen et le respect des limites de poids prescrites pour les véhicules.

4.8.1 Kenya

4.8.1.1 Trafic journalier moyen des ponts-basculés

Le trafic journalier moyen représente le nombre moyen de véhicules pesés à chaque pont-basculé sur une période de 24 heures au cours du mois. Ce trafic journalier donne une indication du volume de marchandises transportées sur l'infrastructure routière du Corridor et du coefficient d'utilisation de la capacité routière. Le **Tableau 24** présente les volumes de trafic journalier moyens mensuels pesés sur certains ponts-basculés en 2025.

Tableau 24 : Trafic Journalier Moyen aux Ponts-basculés

	Mariakani	Athi River	Gilgil	Webuye
Jan	3045	2580	1045	940
Fév	2864	3665	956	1492
Mar	3401	2487	876	786
Avr	2938	2813	1288	-
Mai	3397	3378	976	-
Juin	3680	2491	1189	1121

	Mariakani	Athi River	Gilgil	Webuye
Juil	2695	2055	857	988
Aoû	2501	2396	761	1004
Sept	2720	2198	760	1084
Oct	2965	2590	1074	1024
Nov	3864	2784	975	2794
Déc	3512	2946	1392	2105

Source de données : KeNHA 2025

Mariakani a enregistré de manière constante les moyennes journalières mensuelles les plus élevées, avec un pic de 3 864 véhicules par jour en novembre. Athi River a connu une variabilité importante, avec un pic notable de 3 665 véhicules en février, principalement dû au trafic en provenance et à destination de la zone métropolitaine de Nairobi et de la frontière de Namanga. Gilgil et Webuye ont enregistré des volumes plus faibles mais relativement stables, Webuye enregistrant sa moyenne journalière la plus élevée (2 794) en novembre, coïncidant avec une augmentation des flux de transit vers l'Ouganda.

4.8.1.2 Conformité aux ponts-bascules

L'indicateur de conformité aux ponts-bascules mesure le pourcentage de camions respectant les limites de charge par essieu et les exigences de poids brut total autorisé (PTAC) prévues par la loi EAC sur le contrôle de la charge à l'essieu (VLC) de 2016, par rapport au nombre total de camions pesés. En 2025, les taux de conformité moyens aux ponts-bascules kényans étaient supérieurs à 95 %, tel qu'indiqué dans le **Tableau 25**.

Tableau 25 : Pourcentage de conformité aux ponts-bascules au Kenya

	Mariakani	Athi River	Gilgil	Webuye
Jan	98.49	96.54	97.42	94.68
Fév	98.64	97.23	95.34	97.34
Mar	97.32	95.45	98.45	96.37
Avr	98.03	97.83	94.67	95.87
Mai	96.43	97.77	97.34	97.75

	Mariakani	Athi River	Gilgil	Webuye
Juin	97.73	98.01	96.60	95
Juil	95.76	97.03	96.72	96.54
Aoû	96.02	96.65	94.32	93.04
Sept	97.87	98.02	95.74	95.53
Oct	96.43	96.66	95.58	95.00
Nov	98.43	95.54	97.00	97.45
Déc	98.20	98.03	95.34	95.23

Source de données: KeNHA 2025



Les tarifs et coûts de transport désignent les différents frais encourus pour l'acheminement des marchandises de leur point d'origine à leur destination finale le long du Corridor Nord. Ces coûts varient en fonction de plusieurs facteurs, notamment la distance de transport, le poids ou le volume de la cargaison, le nombre de frontières de transit franchies, l'état des routes et le mode de transport choisi. Ce chapitre traite des coûts supportés par les commerçants et les expéditeurs pour le transport de marchandises le long du Corridor Nord. L'analyse porte sur les frais liés aux options de transport multimodal, incluant la manutention portuaire maritime à Mombasa, le transport ferroviaire, l'utilisation des oléoducs et le transport routier par camion.

5.1 Frais portuaires et maritimes au Port de Mombasa

Le Port de Mombasa applique des redevances conformément au barème tarifaire 2025 de l'Autorité des Ports du Kenya (KPA), en vigueur à compter du 15 septembre 2025. Les principales redevances du Port de Mombasa sont présentées dans le **Tableau 26**.

Tableau 26 : Frais Portuaires au Port de Mombasa

Type de coût/ charge	Catégorie de cargaison	Tarif (USD)
Manutention Portuaire	cargaisons diverses sèches conventionnelles	8,5 USD /tonne
	vrac sec	2,5 USD /tonne
	cargaison conteneurisée	20ft (110 USD) / 40ft (165 USD)
Manutention à quai	marchandises conventionnelles : importations intérieures	9 USD / tonne
	marchandises conventionnelles : importations en transit	7,40 USD / tonne
Quai	importations/exportations nationales et de transit	88 USD for 20ft 132 USD for 40ft
	Conteneurs vides	35 USD /52
	Transport de marchandises en vrac par la route	6,80 USD / tonne
	Transport de marchandises en vrac par rail, convoyeur, oléoduc	3 USD – 3,5 / tonne

Source : Tarifs de KPA, 2025

Le **Tableau 27** présente les frais d'entreposage applicables une fois les périodes d'entreposage gratuit expirées et qui varient selon la catégorie des cargaisons.

Tableau 27 : Frais Portuaires au Port de Mombasa après la période de franchise

Tarif (USDs)	Période libre	Tarif (USDs)
Conteneurs d'importation intérieure	5 jours libres	Le tarif journalier augmente
Importations en transit	15 jours libres	30/60 USD (20 pieds/40 pieds) pour 16 à 21 jours 50/100 USD par la suite.
Conteneurs d'exportation, marchandises hors gabarit et exportations en transit/nationales	9 à 15 jours	USD 15–22.50 par jour

Tarif (USDs)	Période libre	Tarif (USDs)
Marchandises dangereuses	Attire des tarifs de stockage doubles	15 USD par 100 tonnes brutes
Droit de quai (0,10 à 0,30 USD par mètre/heure)	Attracts double storage rates	USD 15 per 100 gross tonnes Dockage (USD 0.10–0.30 per metre/hour),

Source : Tarifs de KPA, 2025

5.2 Tarifs et coûts ferroviaires

5.2.1 Kenya

Les tarifs de transport des marchandises sont déterminés par le type de marchandise, la distance parcourue, le poids ou le volume, et toute exigence particulière de manutention. Le **Tableau 28** au **Tableau 30** ci-dessous indiquent les tarifs standard de transport de marchandises par SGR et par MGR pour les conteneurs de transit d'importation, chargés ou vides.

Tableau 28 : Tarif par conteneur en transit à l'importation (conteneurs chargés/vides)

Ligne ferroviaire	Tarif USD/conteneur				Réseau
	20 pieds		40 pieds		
	0-30 TONS	ABOVE 30 TONS	0-30 TONS	ABOVE 30 TONS	
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 KR N° 3 DE 2021

Tableau 29 : Taux d'importation locale de conteneurs chargés/vides par conteneur

Ligne ferroviaire	Tarif USD/conteneur				Réseau
	20 pieds		40 pieds		
	0-30 TONS	ABOVE 30 TONS	0-30 TONS	ABOVE 30 TONS	
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 KR N° 3 DE 2021

Tableau 30 : Tarifs pour le transport des marchandises conteneurisées, dans le sens descendant

Ligne ferroviaire	Rate USD/ container				Réseau
	conteneur exportations		conteneur vide		
	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
Naivasha - Kisumu	350	450	460	610	MGR

Source: Avis tarifaire n° 3 de 2021 des la Compagnie de Chemins de fer du Kenya

5.2.2 Ouganda

En Ouganda, les tarifs du fret ferroviaire sont structurés en fonction du poids, du volume, de la catégorie et de la distance parcourue par la marchandise, ainsi que du mode de transport (direct ou avec transbordement). Les tableaux 3132 à 3334 présentent les tarifs applicables aux services ferroviaires en Ouganda.

Tableau 31 : Tarifs ferroviaires pour les marchandises conteneurisées en Ouganda

Origine	Destination	Description	Tarif (USD)
Malaba	Kampala/	CONTENEUR DE 20 PIEDS	0 – 30 tonnes 445
			> 30 tonnes 553
	Mukono	CONTENEUR DE 40 PIEDS	0 – 30 tonnes 740
			>30 tonnes 920
Kampala/ Mukono	Malaba	CONTENEUR DE 20 PIEDS	0 – 30 tonnes 280
			>30 tonnes 348
		1 X 20 pieds vide	50
	CONTENEUR DE 40 PIEDS	0 – 30 tonnes	280
		>30 tonnes	348
		1 X 40 pieds vide	75

Source: URC

Tableau 32 : Tarifs ferroviaires pour le transport des marchandises diverses en Ouganda

Origine	Destination	Produit/Description	Tarif (USD/Tonne)
Malaba	Tororo	Sel	24,8
	Jinja/Kampala		28
Malaba	Jinja	Conventionnel	10
	Kampala/ Mukono		24
Malaba	Namanve	Acier	24
Malaba	Tororo	Marchandises diverses	10
Malaba	Jinja	Huile végétale	26

Origine	Destination	Produit/Description	Tarif (USD/Tonne)
Port Bell	Kampala	Assorti	3
Jinja Station	Jinja Pier		2,5
Kampala/Jinja	Malaba	Conventionnel	10,98
Tororo	Malaba		7
Tororo	Kampala	Ciment/Local	10
Kampala	Jinja		10
Malaba	Kampala/ Mukono	Machinerie	740*

* Le tarif des machines est de 740 USD par conteneur de 40 pieds (et non par tonne métrique)..

Source: URC

Tableau 33 : Tarifs ferroviaires pour les produits pétroliers importés en Ouganda

Origine	Destination	Produit/Description	Tarif (USD/Tonne)
Kisumu	Jinja/Port Bell	Carburant (réservoirs ferroviaires)	18
Malaba	Kampala		34
	Jinja		34
Malaba	Kampala	Réservoirs ISO de carburant	33,2
	Jinja		31,2

Source: URC

5.3 Tarifs et coûts de transport par oléoducs

L'Autorité de Régulation de l'Énergie et du Pétrole (EPRA) réglemente les tarifs des oléoducs au Kenya. Les tarifs actuels de transport par oléoduc et de stockage secondaire sont indiqués dans le **Tableau 34**.

Tableau 34 : Tarifs des oléoducs publiés par EPRA

Point d'entrée	Point de livraison	2022/23	2023/24	2024/25	2025/26
Mombasa	Aéroport Moi (USD/m3)	22,89	23,4	25,29	25,29
Mombasa	Aéroport Jomo Kenyatta (USD/m3)	22,89	23,4	25,29	25,29
Mombasa	Petrocity - Konza (Kshs/m3)	1.407,40	1.420,73	1.527,48	1.527,48
Mombasa	Nairobi Terminal (Kshs/m3)	2.526,60	2.582,72	2.791,85	2.791,85
Mombasa	Nakuru Terminal - Local (Kshs/m3)	3.149,25	3.211,26	3.467,62	3.467,62
Mombasa	Nakuru Terminal - Export (USD/m3)	28,53	29,09	31,42	31,42
Mombasa	Eldoret Terminal - Local (Kshs/m3)	3.801,37	3.869,56	4.175,37	4.175,37
Mombasa	Eldoret Terminal - Export (USD/m3)	34,44	35,06	37,83	37,83
Mombasa	Kisumu Terminal - Local (Kshs/m3)	3.797,69	3.865,84	4.171,37	4.171,37
Mombasa	Kisumu Terminal - Export (USD/m3)	34,41	35,02	37,79	37,79

Source: Tarif d'EPRA, Février 2025

Les tarifs de transport de carburant par camion varient en fonction du volume et de la distance. Le **Tableau 35** présente les tarifs de transport du dernier kilomètre par camion-citerne pour les produits pétroliers en transit depuis différents dépôts vers différentes destinations.

Tableau 35 : Tarifs de transport des camions pétroliers à partir des dépôts pétroliers de KPC vers les Etats membres

De	A	Montant (USD) 2025
Mombasa	Nairobi	800
Mombasa	Nakuru	1200
Mombasa	Kisumu	1500
Mombasa	Eldoret	1500
Mombasa	Kampala	2200
Nakuru	Kigali	2400
Kisumu	Kigali	2400
Eldoret	Kigali	2400

De	A	Montant (USD) 2025
Mombasa	Juba	3700
Nairobi	Juba	3400
Nakuru	Juba	2200
Kisumu	Juba	2200
Eldoret	Juba	2200

Source: ACPLRWA, SSTA, UNTA, KTA 2025

5.4 Tarifs de transport routier

Les tarifs de transport routier correspondent aux coûts de transport de marchandises par camion d'un lieu à un autre. Le tarif moyen de référence pour le transport routier de conteneurs est de 1 à 3 USD par kilomètre, conformément aux meilleures pratiques internationales. Le **Tableau 36** présente les tarifs de transport au départ de Mombasa et de Nairobi vers différentes destinations.

Tableau 36 : Tarifs de transport à l'étranger vers différentes destinations

Origine	Destination	Distance (Km)	Tarif (USD)	USD/Km
Juba	Bujumbura	1445	4.800	3,32
Juba	Bunia	539	3.500	6,49
Juba	Butembo	782	4.800	6,14
Juba	Goma	1059	3.000	2,83
Juba	Kigali	1166	3.900	3,34
Kampala	Bujumbura	788	3.000	3,81
Kampala	Bunia	718	2.800	3,90
Kampala	Butembo	577	2.800	4,85
Kampala	Goma	669	2.500	3,74
Kampala	Juba	653	2.500	3,83
Kampala	Kigali	513	1.500	2,92
Kampala	Kisangani	1200	5.500	4,58
Kigali	Goma	156	800	5,13

Origine	Destination	Distance (Km)	Tarif (USD)	USD/Km
Kigali	Bujumbura	275	1.000	3,64
Mombasa	Bujumbura	1.957	4.100	2,10
Mombasa	Bunia	1.666	5.500	3,30
Mombasa	Butembo	1.746	5.500	3,15
Mombasa	Goma	1838	5.500	2,99
Mombasa	Juba	1.662	3.700	2,23
Mombasa	Kampala	1.169	2.200	1,88
Mombasa	Kigali	1.682	3.500	2,08
Mombasa	Nairobi	481	860	1,79
Nairobi	Bujumbura	1.480	3.000	2,03
Nairobi	Bunia	1.185	5.000	4,22
Nairobi	Butembo	1.265	5.000	3,95
Nairobi	Goma	1.357	5.000	3,68
Nairobi	Juba	1.198	3.000	2,50
Nairobi	Kampala	688	1,800	2.62
Nairobi	Kigali	1,201	2,700	2.25

Source: UNTA, ATIB, ACPLRWA, FEC Congo et KTA 2025

D'une manière globale, sur la base des données historiques de transport routier de marchandises et des performances en matière de coûts de transport de marchandises le long du Corridor Nord, le tarif de référence pour le transport routier de marchandises sur ce Corridor est fixé à 1,5 USD par km. Les tarifs de transport au départ du Kenya sont les plus proches de cette référence, tandis que les destinations de l'Est de la RDC, telles que Goma, Bunia et Butembo, restent nettement plus élevées, avec une moyenne supérieure à 3 USD par kilomètre, principalement en raison du mauvais état des routes, des problèmes de sécurité et du nombre limité d'alternatives de transport dans la région.

5.5 Tarifs de transport vers différentes destinations

Les tarifs de transport pour les marchandises exportées du Port de Mombasa étaient plus élevés que les tarifs pour les marchandises importées, principalement en raison des volumes relativement faibles de marchandises à l'exportation disponibles.

Le **Tableau 37** présente les taux de transport à partir de différents points d'origine vers des destinations dans les États membres du Corridor Nord.

Tableau 37 : Tarifs de transport vers différentes destinations

Origine	Destination	Distance (Km)	Tarif (USD)	USD/Km
Bujumbura	Mombasa	1957	3000	1,53
Bujumbura	Nairobi	1480	2500	1,69
Bunia	Mombasa	1666	6000	3,60
Bunia	Nairobi	1040	6000	5,77
Butembo	Bunia	251	1700	6,77
Butembo	Kampala	577	2250	3,90
Butembo	Mombasa	1746	3000	1,72
Butembo	Nairobi	1265	3000	2,37
Goma	Kampala	669	1000	1,49
Goma	Kigali	156	1200	7,69
Goma	Mombasa	1838	2000	1,09
Goma	Nairobi	1357	2000	1,47
Juba	Kampala	633	2400	3,79
Juba	Mombasa	1662	3500	2,11
Juba	Nairobi	1198	2500	2,09
Kampala	Mombasa	1169	1200	1,03
Kampala	Nairobi	688	800	1,16
Kigali	Juba	1166	3000	2,57
Kigali	Kampala	513	1000	1,95
Kigali	Mombasa	1682	3000	1,78

Origine	Destination	Distance (Km)	Tarif (USD)	USD/Km
Kigali	Nairobi	1201	2500	2,08
Nairobi	Mombasa	481	600	1,25

Source: UNTA, ATIB, ACPLRWA, FEC Congo et KTA 2025

En 2025, les tarifs de transport pour les différentes origines et destinations sont demeurés globalement stables au cours de la période considérée. A l'instar des observations de la section 5.4, les coûts du fret routier vers les destinations de l'Est de la RDC, notamment Goma, Bunia, Butembo et Kisangani, restent nettement supérieurs à ceux des autres destinations du Corridor Nord. Les tarifs de transport des marchandises sur ces itinéraires varient entre 4 et 6,77 USD par kilomètre, contre 0,86 à 3,5 USD par kilomètre pour les itinéraires au Kenya, en Ouganda et au Rwanda.



6. TEMPS DE TRANSPORT ET RETARDS

L'indicateur de temps de transit mesure le temps total écoulé entre le départ des marchandises de leur point d'origine et leur arrivée à destination. Le temps de transit mesuré par RECTS est estimé entre le moment où un camion est muni d'un scellé RECTS au point d'origine et celui où il est désactivé à destination. Ce temps de transit est influencé par l'état des infrastructures et des véhicules, le comportement des conducteurs, les conditions de circulation, l'efficacité de la coordination logistique, et d'autres facteurs.

Le long du Corridor Nord, dans des conditions idéales, avec une vitesse moyenne de 40 km/h, des pauses de 2 heures toutes les 4 heures de conduite et un repos de 8 heures après deux quarts, le temps de transit moyen cible pour 1 000 km fixé par l'ACTTCN est de 60 heures.

6.1 Temps de Transit du Port de Mombasa vers Différentes Destinations

Le temps de transit entre Mombasa et diverses destinations a enregistré des variations importantes par rapport à l'objectif de 60 heures pour 1 000 km sur le Corridor Nord. Le temps de transit moyen mesuré par RECTS, comparé à cet objectif, a montré un écart de plus de deux jours pour la plupart des itinéraires, les itinéraires Katuna et Vurra présentant les écarts les plus importants, respectivement de cinq et six jours. Cependant, le temps de transit moyen mesuré par GPS sur certains itinéraires est

nettement inférieur aux données RECTS. L'augmentation des retards de transit sur RECTS, soit une variabilité d'environ 62 %, révèle des retards importants au départ après l'armement du chargement et au désarmement après l'arrivée du chargement à destination. Le **Tableau 38** présente les temps de transit et leurs écarts par rapport à l'objectif fixé.

Tableau 38 : Temps de Transit de Mombasa vers Différentes Destinations le long du Corridor Nord

Origine	Destination	Distance	GPS Heures moyennes	RECTS Heures moyennes	Temps cible de transit (60hrs/1000km)
Mombasa	Kampala	1169	105	128	70
Mombasa	Elegu	1430	-	123	86
Mombasa	Mpondwe	1611	-	173	97
Mombasa	Mirama Hills	1537	-	121	92
Mombasa	Katuna	1601	144	212	96
Mombasa	Goli	1476	-	175	89
Mombasa	Vurra	1503	-	232	90
Mombasa	Padea	1485	-	162	89
Mombasa	Cyanika	1650	-	160	99
Mombasa	Kigali	1682	147	184**	101
Mombasa	Ntoroko	1530	-	173	92
Nairobi	Elegu	949	-	87	57
Nairobi	Kampala	688	-	127	41
Nairobi	Katuna	1120	-	123	67
Nairobi	Cyanika	1172	-	140	70
Nairobi	Mpondwe	1130	-	149	68

**ASYCUDA 2025

Source des données : Appareils RECTS et GPS

6.2 Temps de transit au Burundi

Sur l'ensemble des itinéraires au Burundi, les temps de transit étaient élevés par rapport à la distance, en raison des retards survenus après le dédouanement des marchandises. Ces retards étaient dus à de longues files d'attente aux stations-service, à des inefficacités opérationnelles et à des contraintes liées au transport et à la logistique.

6.3 Temps de transit au Kenya

En 2025, les temps de transit des marchandises ont affiché un écart important de plus d'une journée par rapport au temps cible. La comparaison des temps de transit mesurés par RECTS avec les données GPS révèle des variations significatives imputables aux retards survenant après l'activation et avant la désactivation des scellés. Le **Tableau 39** présente les délais de transit au Kenya.

Tableau 39 : Temps de transit moyen (en heures) au Kenya

Origine	Destination	Distance	GPS Heures moyennes	RECTS Heures moyennes	Temps de transit cible (60hrs/1000km)	Ecart
Direction ascendante						
Mombasa	Malaba	921	67	89	55	34
Mombasa	Taveta	267	-	28	16	12
Mombasa	Busia	949	49	76	57	19
Mombasa	Nairobi	482	-	66	29	37
Nairobi	Malaba	442	-	73	27	46
Nairobi	Busia	466	-	52	28	24
Direction vers le bas						
Malaba	Mombasa	921	62	83	55	28
Malaba	Nairobi	442	-	62	27	35
Busia	Mombasa	949	58	86	57	29

Source des données : Données GPS et RECTS 2025



6.4 Temps de transit au Rwanda

Les temps de transit du RECTS étaient élevés par rapport aux temps de transit transmis par GPS sur certains itinéraires en 2025. Le **Tableau 40** reprend le temps de transit au Rwanda.

Tableau 40 : Temps de transit au Rwanda – 2025 (en heures)

Départ	Destination	Distance	GPS Heures moyennes	RECTS Heures moyennes	Temps de transit cible (60hrs/ 1000km)	Ecart
Gatuna	Kigali	80	3	74	5	69
Kagitumba	Kigali	178	-	67	11	56
Gatuna	Rubavu	152	-	54	9	45
Gatuna	Rusizi	290	-	58	17	41
Cyanika	Rubavu	80	-	55	5	50
Cyanika	Rusizi	270	-	43	16	27
Kigali	Gatuna	80	2	74	5	69

Source des données : Données GPS et SYDONIA 2025

6.5 Temps de transit en Ouganda

Les temps de transit du RECTS pour la direction sortant ont indiqué que la plupart des itinéraires ont connu des retards importants par rapport à l'objectif fixé. Les lignes desservant la RDC étaient les plus imprévisibles, avec des temps de transit dépassant l'objectif d'environ deux jours en moyenne.

Tableau 41 : Temps de transit moyen (en heures) en Ouganda

Départ	Destination	Distance	GPS Heures moyennes	RECTS Heures moyennes	Temps de transit cible (60hrs/ 1000km)	Ecart
Direction ascendante						
Busia	Mpondwe	640		84	38	46
Cyanika	Mpondwe	315		48	19	29
Katuna	Mpondwe	253		42	15	27
Kampala	Busia	195	8	24	12	33
Kampala	Malaba	218	17	54	13	0
Kampala	Cyanika	490		62	29	33
Kampala	Elegu	437		37	26	11
Kampala	Goli	390		69	23	46
Kampala	Katuna	431		46	26	20
Kampala	Mpondwe	430		75	26	49
Kampala	Ntoroko	373		64	22	41
Kampala	Padea	396		61	24	38
Kampala	Vurra	428		55	26	29
Malaba	Elegu	518		27	31	-4
Malaba	Katuna	664		49	40	9
Malaba	Kampala	235		35	14	21
Mirama Hills	Mpondwe	193		37	12	26
Mpondwe	Vurra	580		92	35	58

Départ	Destination	Distance	GPS Heures moyennes	RECTS Heures moyennes	Temps de transit cible (60hrs/ 1000km)	Ecart
Direction vers le bas						
Busia	Kampala	195	-	74	12	39
Elegu	Malaba	518	-	48	31	17
Katuna	Kampala	431	18	65	26	-8
Katuna	Malaba	664	-	59	40	19
Malaba	Kampala	235	18	35	14	4
Mpondwe	Cyanika	315	-	44	19	25
Mpondwe	Kampala	430	-	93	26	67
Mpondwe	Malaba	663	-	77	40	37

Source des données : Données GPS et RECTS 2025



6.6 Retards sur le Corridor Nord

Les retards sur le corridor nord sont dus à de multiples facteurs, notamment les points de contrôle de police, les stations de pesage, les pauses, les arrêts repas et les raisons personnelles. Ces arrêts fréquents allongent les temps de transit, ce qui augmente les coûts de transport globaux. La **Figure 11** illustre les arrêts enregistrés en 2025.

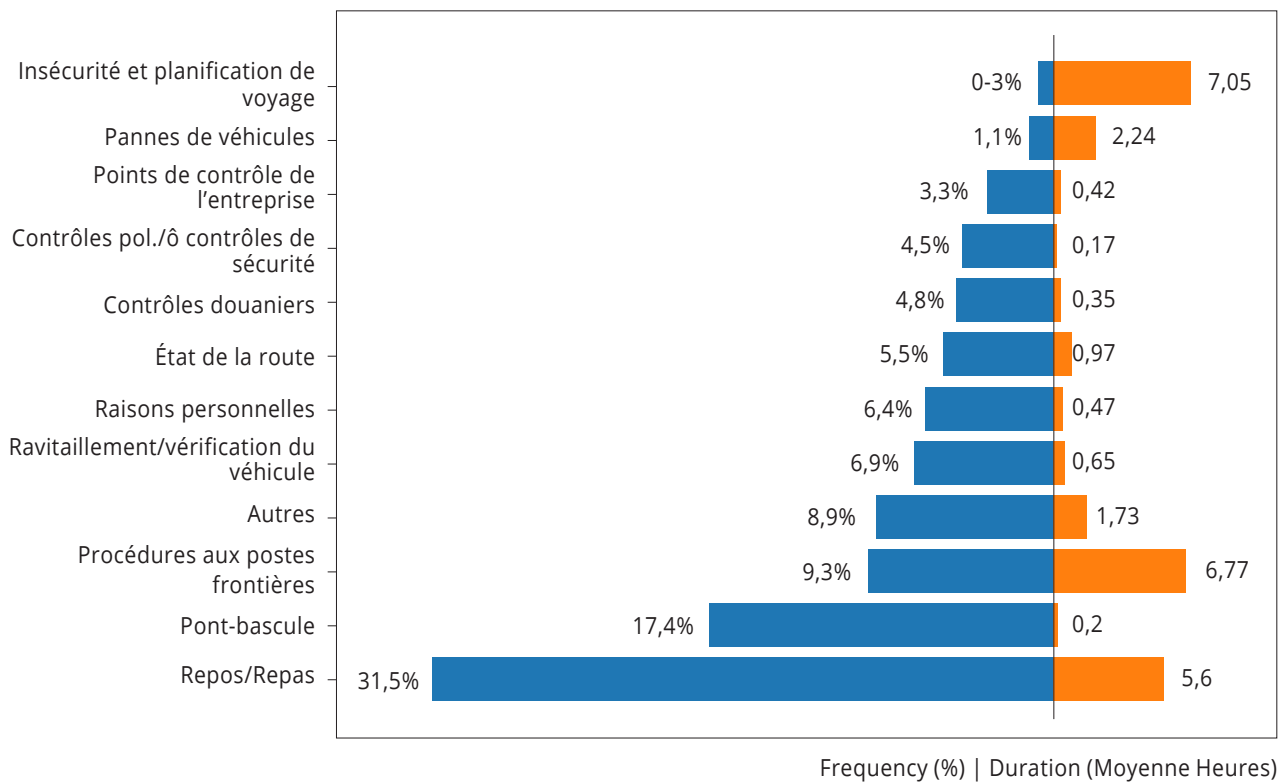


Figure 11: Fréquence des arrêts des conducteurs par rapport à la durée médiane des arrêts (en heures) le long du Corridor Nord

Source des données : Données mobiles de l'ACTTCN, 2025

Les arrêts dus à l'insécurité, aux problèmes de planification des trajets et aux procédures aux frontières (files d'attente et passage de la frontière) constituent les principales causes de retards le long du Corridor Nord, ce qui augmente les temps de transit.

6.7 Temps de passage des frontières et des ponts-bascules

L'indicateur de temps de passage de frontière mesure la différence de temps entre l'entrée d'un camion dans la zone douanière à la frontière du pays de sortie et sa sortie après toutes les formalités douanières du pays d'entrée. Le temps de passage au pont-bascule correspond à la différence de temps entre le moment où un camion est dirigé vers le pont-bascule et celui où il en sort. La **Figure 12** présente les temps moyens de passage de frontière et de passage au pont-bascule (en minutes) aux postes-basculés de Busia et Malaba, et de Mariakani et Webuye, situés dans le Corridor Nord.

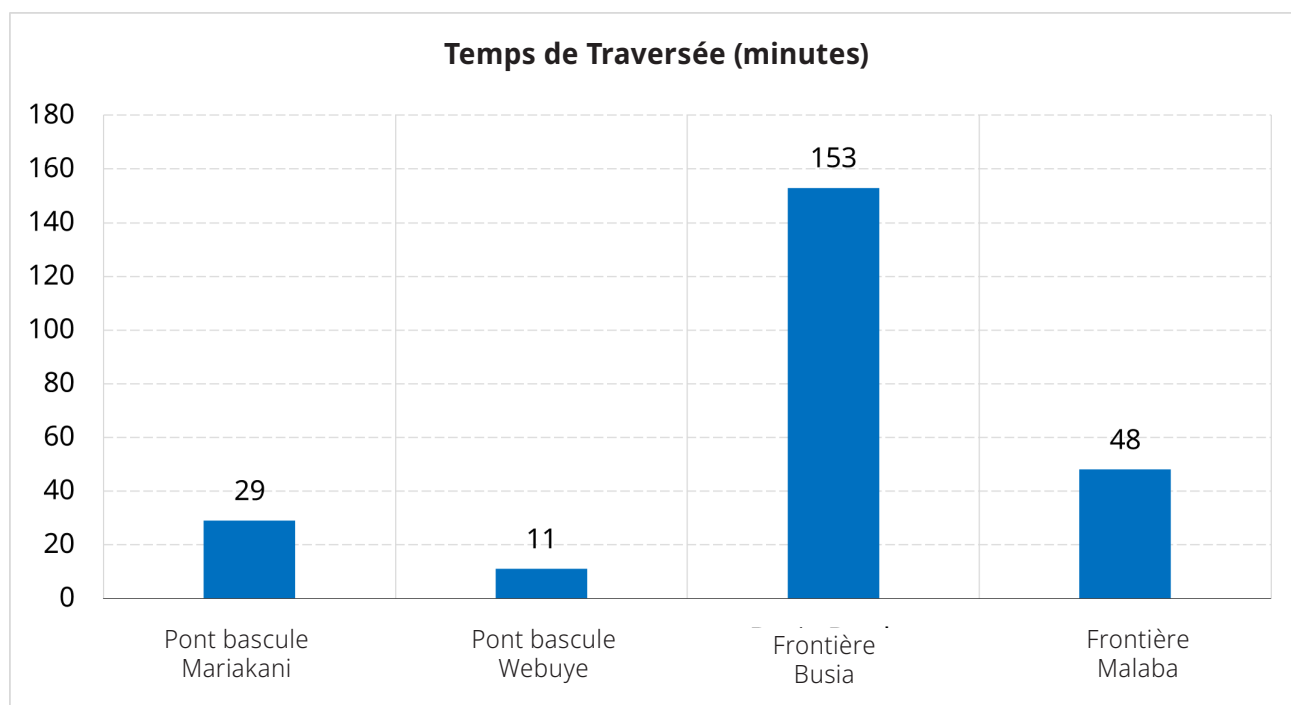


Figure 12 : Temps moyen de passage aux ponts-basculés et aux frontières le long du Corridor Nord

Source : Données de suivi GPS 2025

Le temps de passage moyen effectif à la frontière de Malaba était de 48 minutes, ce qui reflète un traitement de documents relativement efficace par rapport à la frontière de Busia, où le temps de passage moyen était de 2,55 heures. Cette différence significative suggère des temps de dédouanement ou des retards procéduraux comparativement plus longs à Busia. En temps normal, le temps de passage aux ponts-basculés varie entre 5 et 10 minutes ; cependant, les travaux d'infrastructure en cours le long du Corridor Nord ont affecté les performances à certains endroits. Le pont-basculé de Mariakani a enregistré un temps de passage moyen plus élevé de 29 minutes, tandis que celui de Webuye est resté plus proche des niveaux habituels, à 11 minutes. D'une manière générale, les données indiquent que les travaux d'amélioration des infrastructures et les procédures spécifiques à chaque frontière continuent d'influencer les temps de transit sur cet itinéraire.



7. COMMERCE INTRAREGIONAL

Le commerce intrarégional désigne l'échange de biens et de services entre les pays d'une même région ou zone géographique. Il stimule la croissance économique, l'intégration régionale et l'autonomie économique des nations. Ce chapitre présente la valeur totale des échanges commerciaux entre les Etats membres du Corridor Nord pour l'année 2025.

7.1 Commerce du Burundi

7.1.1 Commerce formel

La valeur totale du commerce formel du Burundi a atteint 1,472 milliard de dollars en 2025, ce qui représente une augmentation de 18 % par rapport aux 1,249 milliard de dollars enregistrés en 2024. La **Figure 13** illustre le commerce formel du Burundi entre 2024 et 2025.

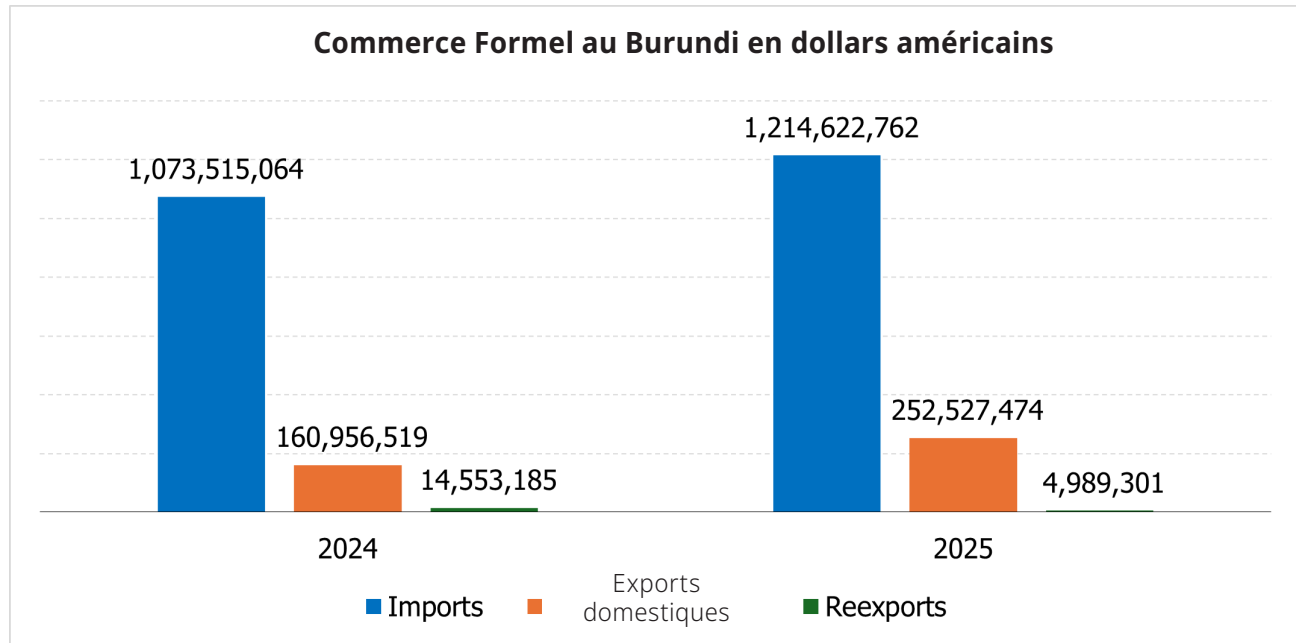


Figure 13 : Commerce formel du Burundi en 2024 et 2025

Source : INSBU, 2024 et 2025

En 2025, le commerce extérieur du Burundi était fortement orienté vers les importations. Celles-ci représentaient 83 % de la valeur totale des échanges, contre 17 % pour les exportations. La hausse de 13 % des importations témoigne d'une demande intérieure soutenue en biens et services. Les exportations nationales ont progressé de 57 %, tandis que les réexportations ont fortement diminué de 66 %, signe d'une réduction des activités commerciales intermédiaires.



7.1.2 Les dix principaux partenaires commerciaux du Burundi

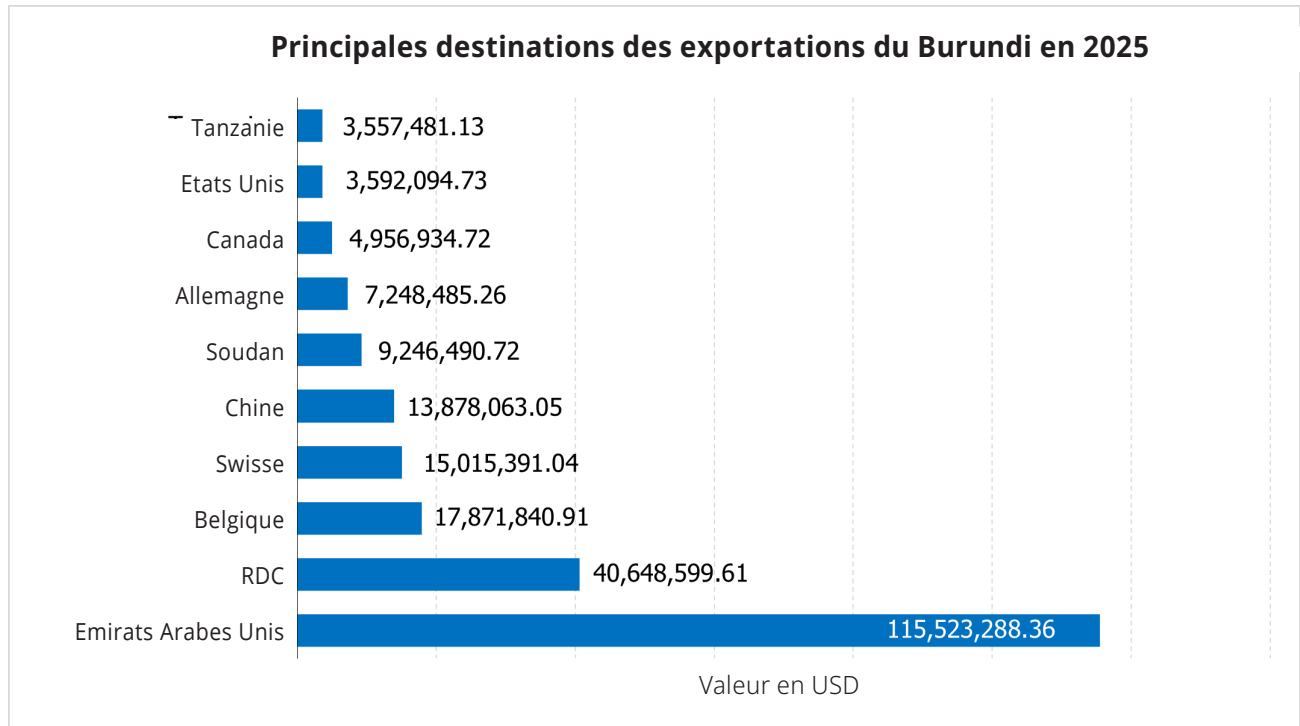


Figure 14: Principales destinations des exportations du Burundi en 2025

Source des données : INSBU, 2025

Les Emirats Arabes Unis (EAU) étaient la principale destination des exportations, avec des exportations d'une valeur de 115,5 millions de dollars américains, suivis par la RDC et la Belgique, comme le montre la **Figure 15**.



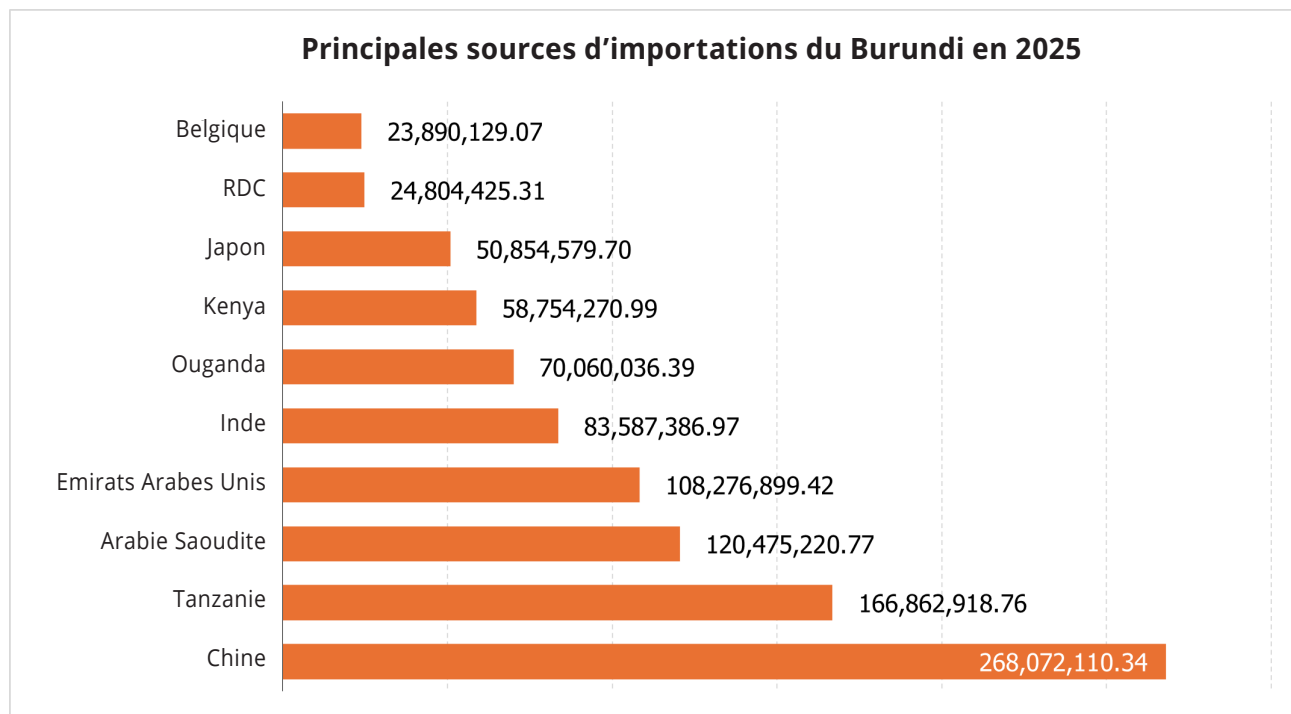


Figure 15 : Principales sources d'importations du Burundi en 2025

Source des données : INSBU, 2025

La Chine et la Tanzanie étaient les principaux partenaires commerciaux, avec des importations d'une valeur respective de 268 millions et 166 millions de dollars américains. En général, la structure commerciale du Burundi reflète une forte intégration régionale en Afrique de l'Est, des liens d'exportation avec le Moyen-Orient et l'Europe, et une dépendance croissante aux importations en provenance des économies manufacturières asiatiques, comme le montre la figure ci-dessus.

7.1.3 Commerce informel

Le commerce informel transfrontalier du Burundi a totalisé 179,44 millions de dollars américains en 2025, les importations représentant 53 % et les exportations 47 %, comme indiqué dans le Table 42.

Tableau 42 : Commerce Informel du Burundi en 2025

Pays	Importations	Exportations	Total
RDC	535.374	27.788.725	28.324.099
Rwanda	62.463	-	62.463
Tanzanie	93.436.764	56.483.940	149.920.705

Pays	Importations	Exportations	Total
Autres	1.114.633	14.437	1.129.069
TOTAL	95.149.234	84.287.102	179.436.336

Source des données : INSBU, 2025

Les importations informelles du Burundi sont principalement composées de produits énergétiques, de denrées alimentaires et d'élevage, notamment d'huiles de pétrole, de bétail vivant, de riz, de poisson séché ou fumé et d'arachides, ce qui témoigne d'une forte demande en carburant et en produits alimentaires de première nécessité. Pour ce qui est des exportations, le commerce informel du Burundi est largement constitué de produits agricoles et alimentaires tels que le maïs, les arachides, les légumineuses, les fruits et les céréales, ainsi que de produits transformés et de biens de consommation courante, notamment des savons, des boissons, des jus de fruits, de l'huile de palme, des animaux vivants, des emballages plastiques et des vêtements d'occasion.

7.2 Commerce formel au Kenya

La valeur totale du commerce formel du Kenya a atteint 30,4 milliards de dollars en 2025, soit une augmentation de 18 % par rapport aux 1,249 milliard de dollars enregistrés en 2024. La **Figure 16** montre la valeur totale du commerce du Kenya en 2025 par rapport à 2023 et 2024.

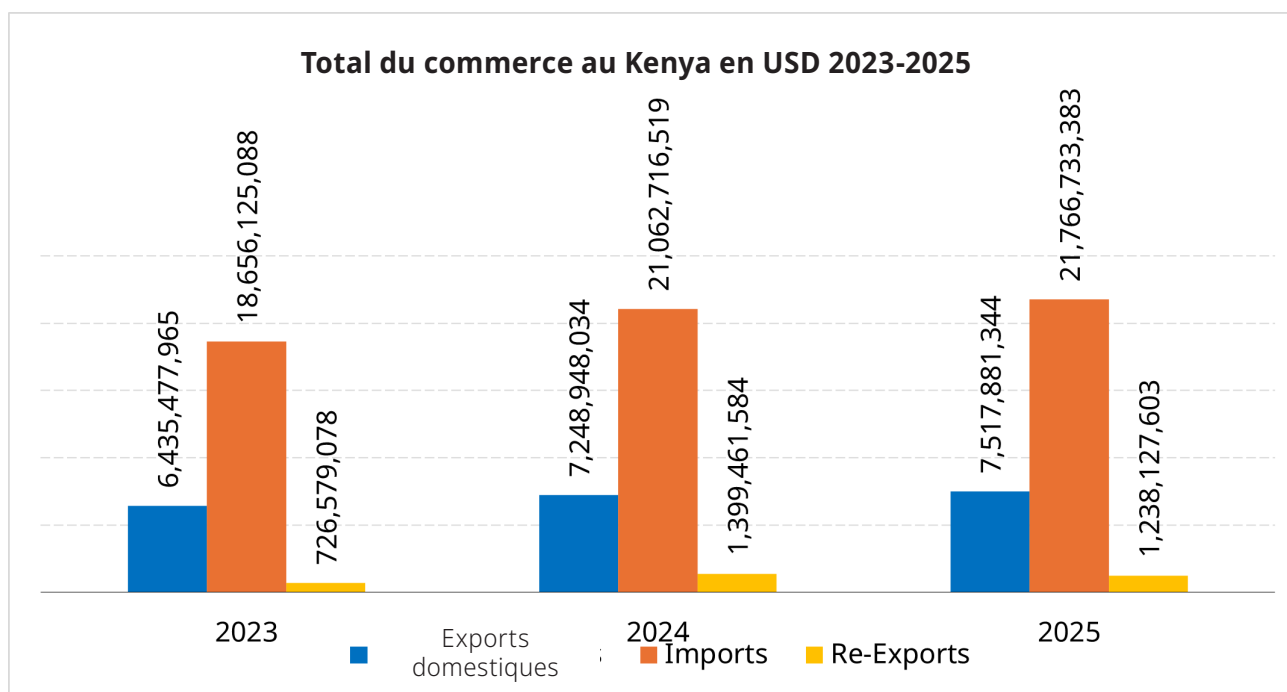


Figure 16 : Commerce total du Kenya 2023-2025

Source : Données provisoires de KNBS, 2025

En 2025, les importations représentaient 71 % du commerce total, les exportations intérieures 24 %, tandis que les réexportations constituaient 4 % du commerce total au Kenya.

7.2.1 Les dix principales destinations des exportations du Kenya

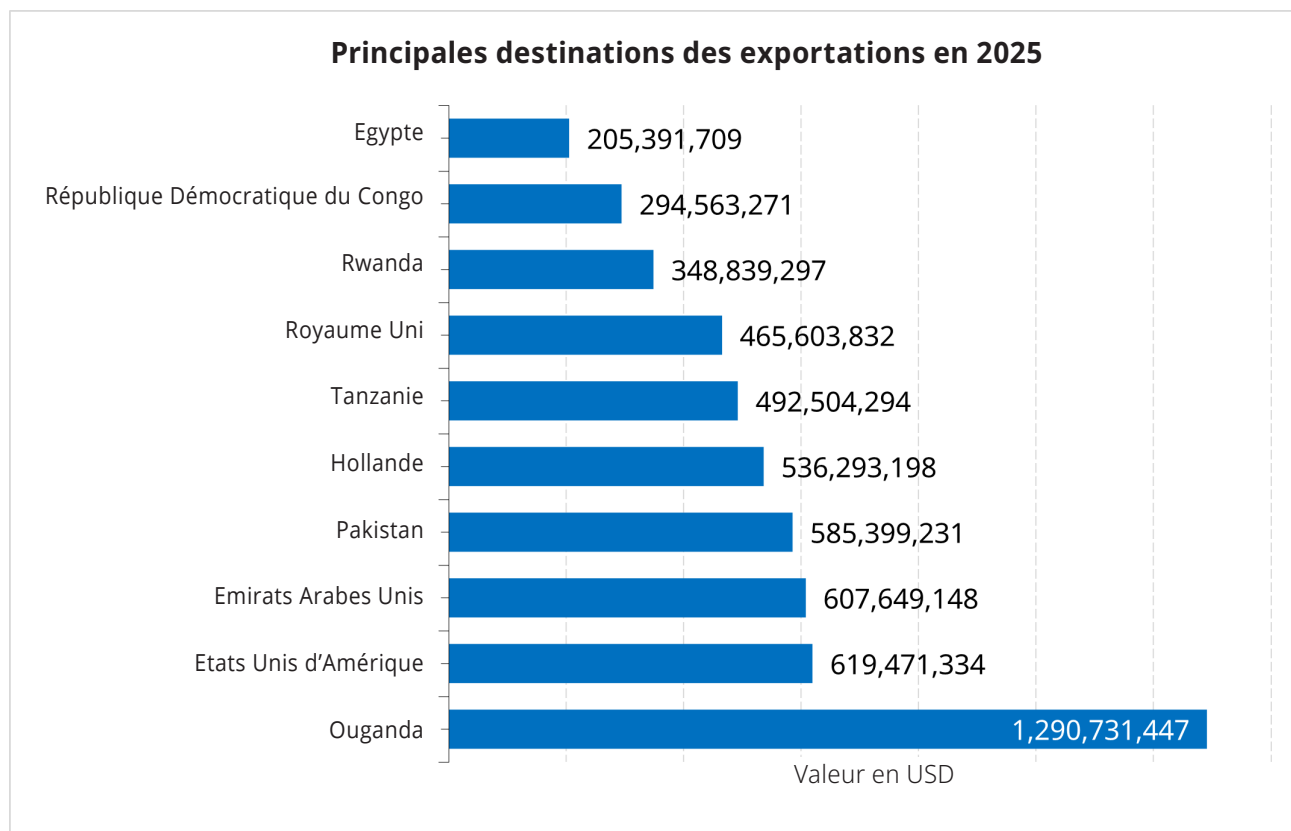


Figure 17: Principales destinations des exportations du Kenya en 2025

Source des données : Données provisoires KNBS 2025

En 2025, l'Ouganda était la principale destination des exportations du Kenya, avec 1,29 milliard de dollars américains, suivi des Etats-Unis d'Amérique et des Emirats Arabes Unis, comme le montre la **Figure 18**.

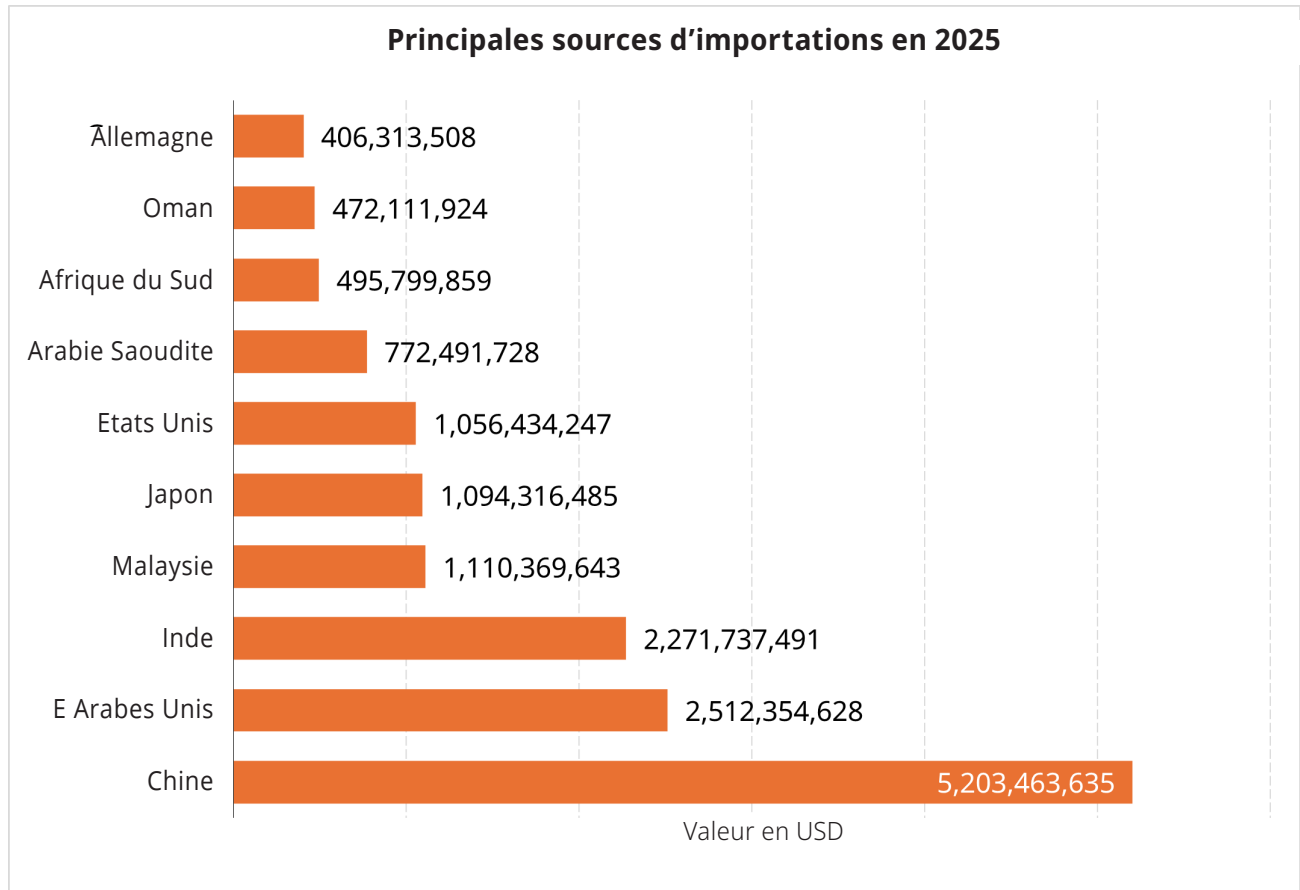


Figure 18 : Principales sources d'importations du Kenya en 2025

Source des données : Données provisoires de KNBS, 2025

Concernant les importations, la Chine était le principal partenaire commercial du Kenya, représentant 24 % des importations du pays en 2025. Au sein de la région africaine, la principale source d'importations du Kenya était l'Afrique du Sud, comme le montre la **Figure 18**.

Valeur totale du commerce du Kenya avec les autres Etats membres du Corridor Nord

En 2025, la valeur totale des échanges commerciaux du Kenya avec les autres Etats membres du Corridor Nord s'élevait à 2,57 milliards de dollars américains. Le détail de ces échanges est présenté dans le **Tableau 43**.

Tableau 43 : Echanges commerciaux formels entre le Kenya et les autres États membres (en dollars américains)

Pays	Exportations domestiques	Importations	Re-exportations	Total
Burundi	55.019.048	634.915	20.461.075	76.115.038
RDC	225.027.934	26.121.711	69.535.337	320.684.982
Rwanda	269.877.496	11.825.425	78.961.801	360.664.722
Soudan du Sud	139.145.447	1.971.726	27.420.138	168.537.311
Ouganda	1.027.447.678	356.447.106	263.283.769	1.647.178.553
Total Général	1.716.517.603	397.000.883	459.662.119	2.573.180.605

Source des données : Données provisoires de KNBS, 2025

L'Ouganda était le principal partenaire commercial du Kenya dans la région, représentant 64 % de la valeur totale des échanges. Les principaux produits échangés étaient le thé, le café, le ciment, les machines, le pétrole et les médicaments. Le Kenya est un exportateur net dans la région, ses exportations intérieures représentant 67 % de la valeur totale des échanges commerciaux.

7.3 Commerce au Rwanda

7.3.1 Commerce formel

Le commerce intrarégional formel total du Rwanda avec les autres États membres du Corridor Nord s'élevait à 1,577 milliard de dollars américains en 2025, soit une augmentation de 7 % par rapport à 2024. Le **Tableau 44** présente les données relatives à ce commerce intrarégional.

Tableau 44 : Importations et exportations formelles du Rwanda en 2025

	Importations (USD)		Exportations (USD)		Valeur totale des échanges (USD)		%
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	Change
Burundi	1.022.297	4.056.117	22.305.391	25.714.653	23.327.688	29.770.769	28%
RD Congo	38.433.125	56.631.805	887.367.580	877.224.406	925.800.704	933.856.211	1%
Kenya	267.715.441	298.104.025	5.982.434	10.288.368	273.697.875	308.392.393	13%
Soudan du Sud	60.239	9.458	8.011.881	10.567.741	8.072.120	10.577.199	31%
Ouganda	220.910.823	255.517.341	18.697.350	38.986.200	239.608.173	294.503.542	23%
Total Général	528.141.925	614.318.747	942.364.636	962.781.368	1.470.506.561	1.577.100.115	7%
Part en pourcentage	36%	39%	64%	61%			

Source des données : Banque Nationale du Rwanda, 2025

Les échanges commerciaux du Rwanda avec la RDC représentaient 59 % de la valeur totale des échanges intrarégionaux, tandis que les échanges entre le Soudan du Sud et le Rwanda ont progressé de 31 %.

7.3.1.1 Les 10 principaux partenaires commerciaux du Rwanda

En 2025, le Rwanda a davantage exporté vers la RDC, État membre du Corridor Nord, tandis que ses importations provenaient principalement de Chine, d'Inde et des Émirats arabes unis. Les figures 191920 et 202021 présentent respectivement les dix principaux pays d'origine et de destination des exportations et importations rwandaises en 2025.

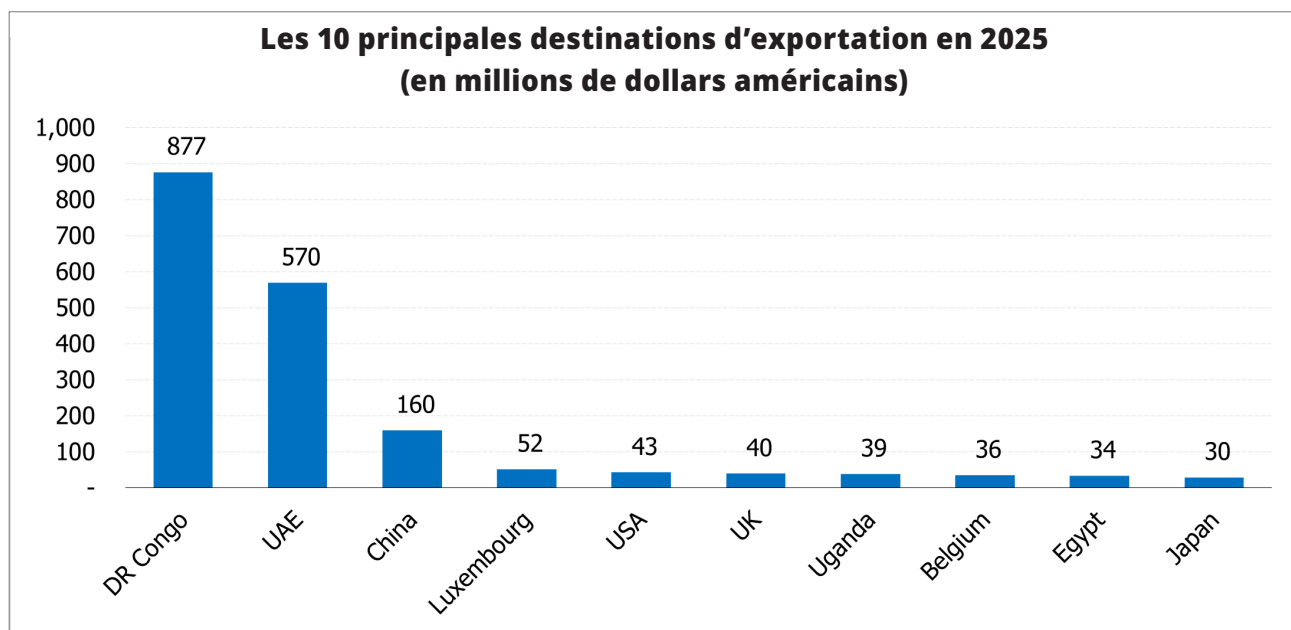


Figure 19 : Principales destinations des exportations du Rwanda en 2025

Source des données : Banque Nationale du Rwanda, 2025

Les principaux produits d'exportation comprenaient le café, les minerais et concentrés de niobium, de tantale et de vanadium, le thé, les huiles de pétrole et les huiles issues de minéraux bitumineux, les minerais et concentrés d'étain, les céréales, entre autres.

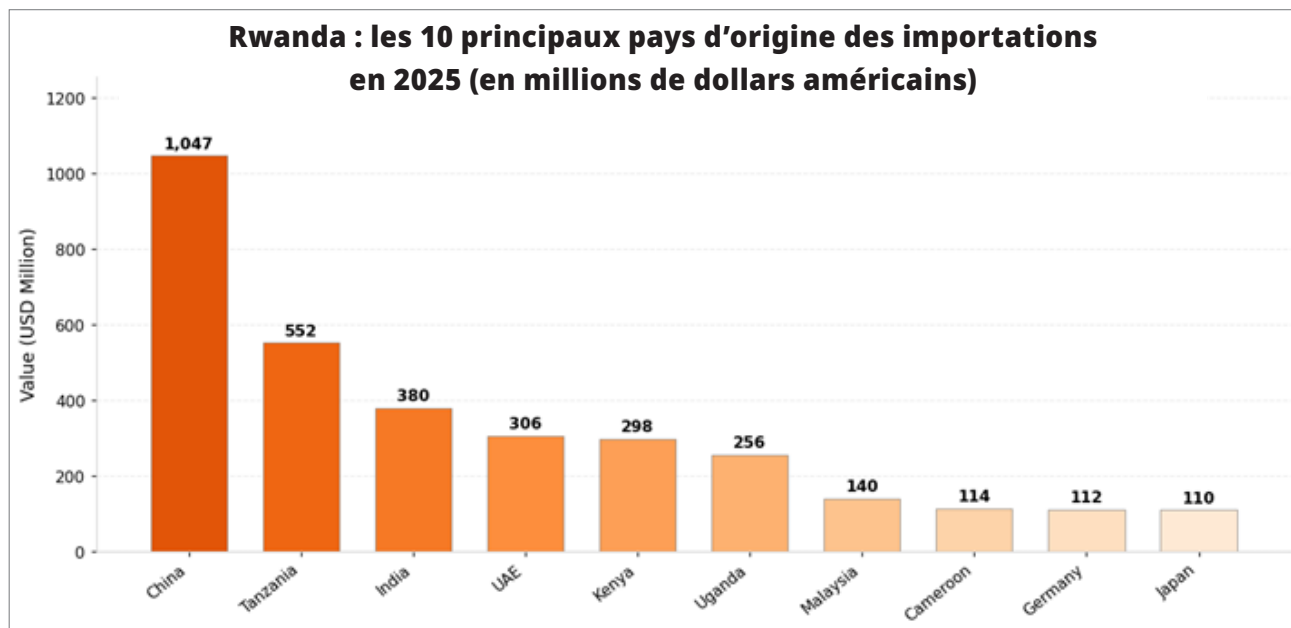


Figure 20 : Principaux pays importateurs pour le Rwanda en 2025

Source des données : Banque Nationale du Rwanda, 2025

Les principaux produits importés comprenaient notamment le pétrole, les huiles végétales et les huiles issues de minéraux bitumineux, les céréales, les sucres, les produits électroniques et les médicaments.

7.3.2 Commerce informel

En 2025, la valeur totale du commerce informel au Rwanda était de 186,8 millions de dollars américains, dont 93% étaient pour les exportations et 7% d'importations. Le **Tableau 45** présente le commerce transfrontalier informel du Rwanda avec ses pays voisins.

Tableau 45 : Commerce informel avec les autres Etats membres du Corridor Nord

	Exportations informelles (USD)	Importations informelles (USD)	Commerce informel total	Part totale du commerce informel
RD Congo	141.725.835,03	4.321.091	146.046.926	78%
Ouganda	10.213.934,44	4.262.311	14.476.245,13	8%
Tanzanie	21.696.829,39	4.559.905	26.256.734,79	14%
Total général	173.636.599	13.143.307	186.779.905,93	
Part totale du commerce informel	93%	7%		

Source des données : Banque Nationale du Rwanda 2025

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

7.4 Commerce du Soudan du Sud

En 2025, la valeur totale des importations formelles du Soudan du Sud s'élevait à 724 millions de dollars américains. Les marchandises importées au Soudan du Sud sont de catégories variées et très diversifiées. Le **Tableau 46** donne les détails du commerce d'importations du Soudan du Sud en 2025.

Tableau 46 : Commerce d'Importations Formelles en provenance du Soudan du Sud 2025

	Exportations	Importations	Total
Kenya	1.971.726	166.565.585	168.537.311
Rwanda	9.458	10.567.741	10.577.199
Ouganda	21.514.193	523.744.499	545.258.692
Total	23.495.377	700.877.825	724.373.202

Source des données : Statistiques mises en miroir de l'ACTTCN 2025

7.5 Commerce en Ouganda

7.5.1 Commerce formel

En 2025, le commerce intrarégional formel total de l'Ouganda s'élevait à 3,997 milliards de dollars américains, contre 2,81 milliards en 2024. Le **Tableau 47** présente les détails des flux commerciaux entre l'Ouganda et les autres Etats membres du Corridor Nord.

Tableau 47 : Commerce Intrarégional Formel avec les États membres du Corridor Nord

Pays	Importations	Exportations	Valeur totale des échanges	Part en pourcentage
Burundi	3.931.809	76.974.482	80.906.291	2%
RD Congo	24.061.640	661.067.564	685.129.203	17,1%
Kenya	1.617.762.706	675.895.572	2.293.658.277	57,4%
Rwanda	28.239.470	363.552.559	391.792.029	9,8%
Soudan du Sud	21.514,193	523.744,499	545.258.692	13,6%
Total	1.695.509.818	2.301.234.675	3.996.744.493	
Part en pourcentage	42,4%	57,6%		

Source des données : UBOSS, 2025

7.5.1.1 Principaux partenaires commerciaux de l'Ouganda

L'Ouganda a importé davantage de Chine, de Tanzanie, du Kenya et d'Inde, et a exporté davantage vers les Emirats Arabes Unis et Hong Kong. Les **Figure 21** et **Figure 22** montrent respectivement les principales destinations des importations et des exportations ougandaises. Parmi les dix principales

destinations des exportations, quatre (4) sont des Etats membres du Corridor Nord : le Kenya, la République Démocratique du Congo, le Soudan du Sud et le Rwanda.

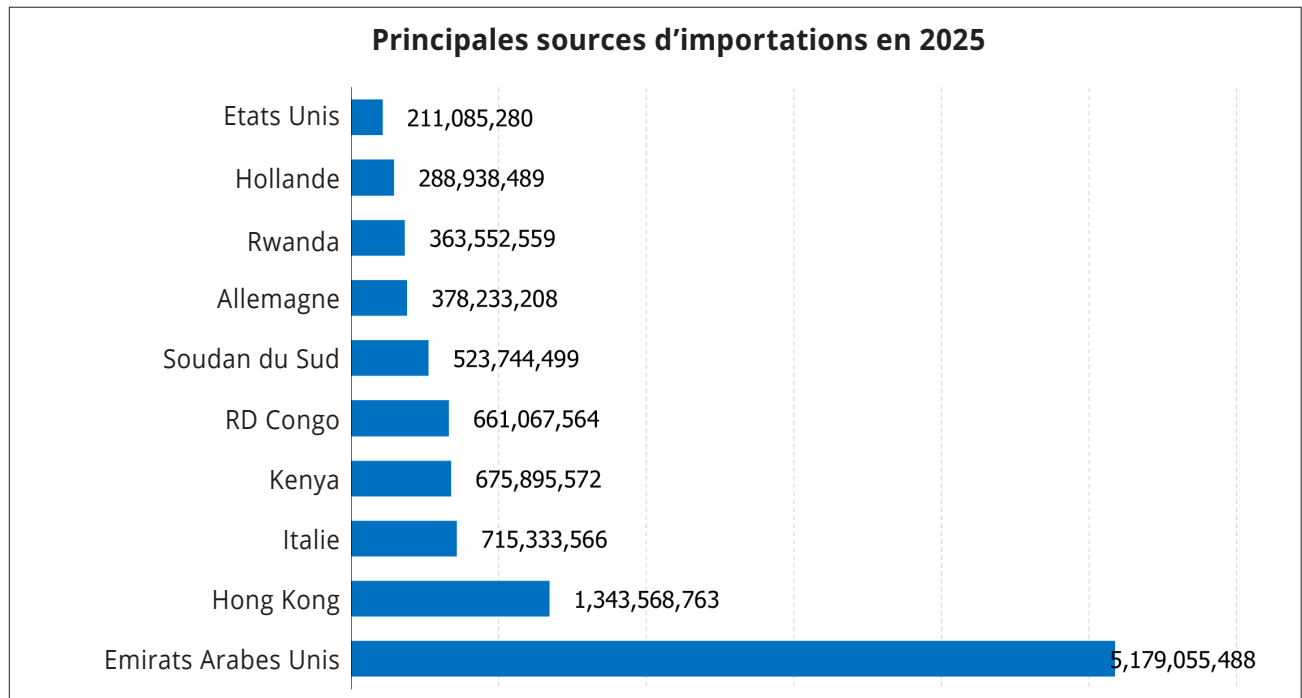


Figure 21 : Principaux Pays d'Exportation pour l'Ouganda en 2025

Source des données : UBOSS, 2025

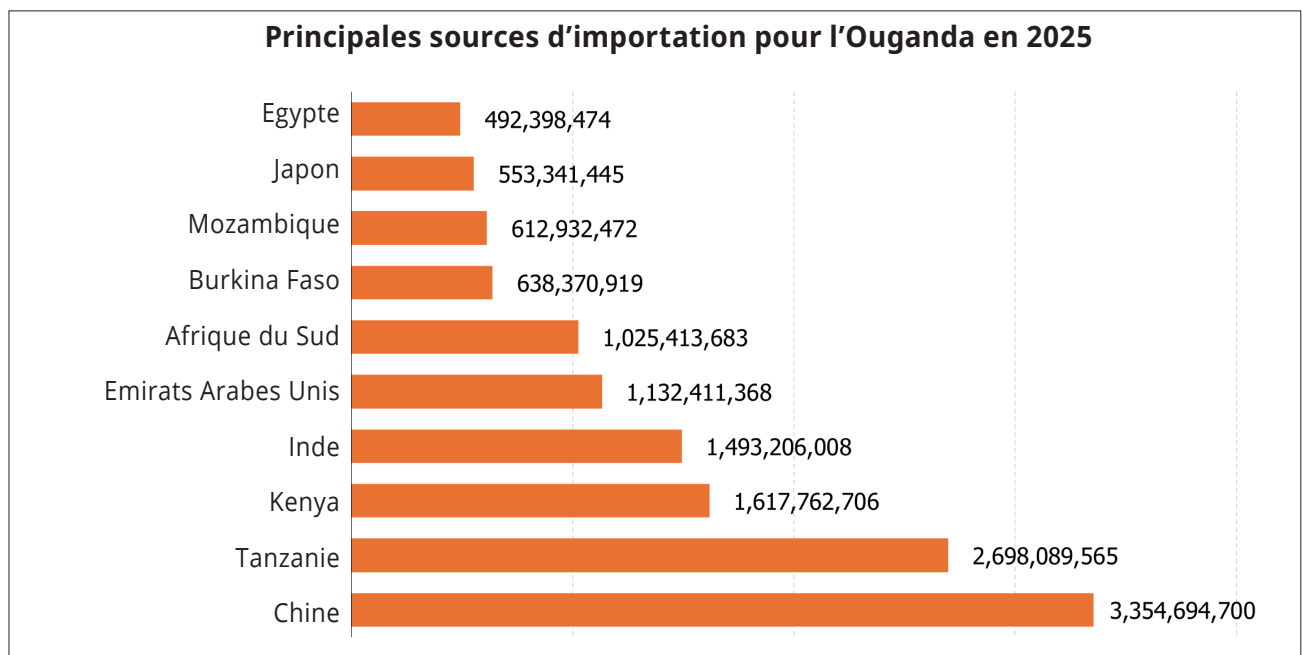


Figure 22 : Principaux pays importateurs pour l'Ouganda en 2025

Source des données : UBOSS, 2025

7.5.2 Commerce informel

La valeur totale du commerce informel en Ouganda s'élevait à 1 milliard de dollars américains en 2025, les exportations représentant 85 % et les importations 15 %. Le **Tableau 48** présente les données relatives au commerce informel en Ouganda.

Tableau 48 : Commerce informel en Ouganda (en dollars américains)

Pays	Exportations	Importations	Valeur totale des échanges	Part en pourcentage
RD Congo	580.152.147	84.241.728	664.393.875	66%
Kenya	115.163.381	38.945.942	154.109.323	15,3%
Soudan du Sud	96.218.862	11.729.713	107.948.575	10,7%
Tanzanie	41.524.924	11.361.151	52.886.075	5,3%
Rwanda	23.335.282	3.478.571	26.813.853	2,7%
Total	856.394.596	149.757.106	1.006.151.701	
Part en pourcentage	85,1%	14,9%		

Source des données : UBOSS, 2025

7.6 Barrières Non Tarifaires au Commerce

Les Barrières Non Tarifaires (BNT) sont des restrictions et des obstacles au commerce qui n'impliquent pas de droits de douane ou de tarifs traditionnels. Ils englobent un large éventail de réglementations, de politiques, de pratiques, de restrictions, d'exigences spécifiques, de pratiques commerciales du secteur privé ou d'interdictions qui entravent la fluidité des exportations et des importations transfrontalières. En vertu de la loi de 2017 de l'EAC sur les Barrières non tarifaires, Ces derniers sont classés en huit catégories : intervention de l'Etat dans le commerce et pratiques associées ; procédures douanières et administratives d'entrée ; obstacles techniques au commerce ; mesures sanitaires et phytosanitaires ; limitations spécifiques ; taxes à l'importation ; autres problèmes de procédure ; et transport, dédouanement et expédition.

7.6.1 Barrières Non Tarifaires liées au commerce le long du Corridor Nord

En octobre 2025, le Programme à échéance fixe de l'EAC pour l'élimination des Barrières Non Tarifaires (BNT) recensés a indiqué que 27 BNT persistaient dans la région, dont 18 qui augmentent directement les coûts du commerce et du transport. Ces obstacles se manifestent principalement par des contrôles de pesage non harmonisés, des redevances routières et des taxes départementales discriminatoires, des retards dans la vérification des certificats d'origine de l'EAC et l'imposition de droits d'accise nationaux sur les transferts intra-EAC.

La persistance de ces Barrières Non Tarifaires engendre un double impact économique : des coûts monétaires directs (paiements informels, surconsommation de carburant et amendes) et des coûts liés au temps (allongement des délais de transit, sous-utilisation des camions et détérioration des denrées périssables). Étant donné que le Corridor Nord gère plus de 65 % des importations et des exportations⁴ de l'EAC, ces obstacles nuisent au développement du commerce intra-EAC. Malgré des cadres d'intégration régionale concertés comme l'Union douanière et le Marché commun, ces obstacles pratiques et opérationnels continuent d'entraver la fluidité des échanges de marchandises, soulignant la nécessité impérieuse de passer d'un suivi qualitatif des réclamations à un suivi quantitatif et monétisé.

7.6.2 Impact des Barrières Non Tarifaires sur les coûts de transit le long du Corridor Nord

Pour quantifier l'impact des Barrières Non Tarifaires (BNT) sur les coûts de transit, l'ACTTCN a appliqué un modèle de gravité structurelle augmenté aux données trimestrielles de l'Observatoire du Corridor, couvrant la période de 2022 à 2024 pour les liaisons bilatérales⁵. Le modèle a monétisé les retards de transit, principal indicateur des BNT logistiques, en utilisant la valeur temporelle standard de l'EAC (Communauté d'Afrique de l'Est) de 50 USD par heure de camion (Banque mondiale, 2019). Le modèle à effets aléatoires privilégié, qui explique 97,2 % de la variation des coûts de transit régionaux, a démontré que des facteurs structurels fondamentaux tels que la distance géographique et les indices macroéconomiques des prix déterminent le prix de base du fret. Plus précisément, une augmentation de 10 % de la distance de l'itinéraire entraîne une hausse des tarifs de transport de 6,03 %, tandis qu'une augmentation équivalente du PIB du pays exportateur met à rude épreuve l'infrastructure logistique et fait grimper les coûts de transport de 2,89 %. Ce résultat est attendu dans le contexte du Corridor Nord, compte tenu de la réglementation économique limitée du secteur des transports. Le **Tableau 49** présente les résultats du modèle de gravité structurelle.

4 Conseil des Affaires de l'Afrique de l'Est (EABC) et ACTTCN. (2022). Les coûts de transport et de logistique dans l'EAC sont élevés, à 1,8 USD par km et par conteneur. Accessible à: <https://eabc-online.com/eac-transport-logistic-cost-high-at-1-8-usd-per-km-per-container/>

5 L'analyse porte sur les États membres du Kenya, du Rwanda et de l'Ouganda en raison du nombre limité de données disponibles pour les États membres du Burundi, de la RDC et du Soudan du Sud.

Tableau 49 : Impact des obstacles non liés au transport sur les coûts de transport : estimations du modèle de gravité structurelle

VARIABLES	(1) OLS groupé	(2) Effets aléatoires	(3) Effets fixes	(4) IV-GMM	(6) PPML
Log du PIB du pays exportateur	0.289*** -0.1	0.289*** -0.1	-0.133 -0.105	0.289*** -0.093	0.040** -1.013
Log du PIB du pays importateur	-0.641*** -0.1	-0.641*** -0.1	-0.219** -0.105	-0.641*** -0.093	-0.090** -1.012
Log. de la distance (KM)	0.603** -0.287	0.603** -0.287		0.603* -0.265	0.079* -0.047
Log du temps de transit du CN (en heures)	-0.043 -0.129	-0.043 -0.129	-0.048 -0.08	-0.043 -0.119	-0.005 -0.02
Log de l'indice des prix du pays exportateur	1.933*** -0.176	1.933*** -0.176	0.213 -0.231	1.933*** -0.162	0.281 -0.032
Log de l'indice des prix du pays importateur	-2.001*** -0.158	-2.001*** -0.158	-0.284 -0.225	-2.001*** -0.146	-0.286 -0.03
Constante	4.724** -1.967	4.724** -1.967	8.865*** -0.808	4.724** -1.818	1.639** -0.216
Observations	48	48	48	48	48
R ²		0.972	0.278	0.972	
Nombre d'Identifiants de paires de Pays		4	4		

Erreurs standard entre parenthèses *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

Il sied de noter que le modèle fournit une mesure fondée sur des données probantes pour les interventions de facilitation du commerce. Une simulation prédictive des politiques a révélé qu'une réduction réaliste de 10 % du temps de transit dans les Corridors, réalisable en éliminant les barrières non tarifaires logistiques tels que les points de contrôle de police (en les réduisant à des contrôles routiers obligatoires et de routine), les ponts-bascules non harmonisés et les retards aux frontières, permettrait potentiellement de réduire les coûts bilatéraux globaux de transit de 4,21 % en moyenne, comme le montre la formule standard de gravité structurelle (OMC 2016) ci-dessous.

$$\text{Variation en pourcentage du cout de transport}_{ijt} = (e^{-0.043} - 1) \times 100\% = -0.421\%$$

Grâce à ces résultats, les décideurs politiques peuvent désormais prévoir les retours financiers liés à la suppression d'obstacles spécifiques, justifiant ainsi des investissements ciblés dans les infrastructures et les politiques le long du Corridor.

7.6.3 Impact des Barrières Non Tarifaires sur les Flux Commerciaux le long du Corridor Nord

Le modèle de gravité augmenté a également été utilisé pour évaluer l'impact des Barrières Non Tarifaires (BNT) sur les flux commerciaux, en se concentrant sur deux variables binaires des BNT (droits d'accise imposés par le Kenya sur le poisson ougandais et droits d'accise imposés par le Rwanda sur les jus de fruits kényans) de 2022 à 2024. A l'aide des estimateurs OLS groupés, les résultats ont établi que la capacité de production des exportateurs (PIB) est le principal moteur des flux commerciaux, une expansion économique de 10 % entraînant des augmentations proportionnelles des exportations bilatérales. Une analyse de l'impact des BNT sélectionnés sur les flux commerciaux a donné des coefficients de 3,229 et -0,582. En intégrant ces coefficients dans la formule de gravité structurelle standard de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), l'impact des droits d'accise rwandais sur les jus de fruits kényans suggère une réduction potentielle de 44,1 % des flux commerciaux bilatéraux, comme indiqué ci-dessous.

$$\text{Effets potentiels des droits d'accise rwandaissur le flux de commerce}_x = (e^{-0.582} - 1) \times 100\% = -44.1\%$$

Le **Tableau 50** les résultats du modèle de gravité structurelle.

Tableau 50: Impact des BNT sur le flux du commerce: estimations du modèle de gravité structurelle

VARIABLES	(1) OLS groupés	(2) Effets fixes	(3) Effets aléatoires	(4) IV-GMM	(5) PPML
Ln du PIB de l'exportateur	0.276	-0.026 (0.776)	-0.457 (1.374)	0.276 (0.933)	1.450*** (0.361)
Ln du PIB de l'importateur	-0.919	-0.617 (1.743)	-0.185 (1.178)	-0.919 (0.828)	-0.001 (0.509)
Ecart absolu du Ln du PIB par habitat difference	0.269	0.269 (0.169)	0.269 (0.184)	0.269 (0.167)	0.125*** (0.024)
Ln de l'indice de prix / taux de change (exportateur)	-0.617	-7.525 (5.755)	-5.598 (4.727)	-0.617 (2.952)	2.102 (4.369)
Ln de l'indice de prix / taux de change (importateur)	2.432	9.339 (7.466)	7.413 (6.012)	2.432 (2.477)	1.729 (3.559)
Ln du temps d'attente douanier à Mombasa	-0.566	-0.566 (0.550)	-0.566 (0.558)	-0.566 (0.472)	
Ln du temps de la mainlevée douanière à Mombasa	-0.072	-0.072 (0.096)	-0.072 (0.113)	-0.072 (0.137)	
Non conformité aux ponts-bascules (%)	0.046	0.046 (0.109)	0.046 (0.111)	0.046 (0.100)	
BNT de droits d'ascise du Kenya- sur les poisons ougandais	3.229				
BNT de droits d'ascise du Rwanda sur les jus Kenyans	-0.582				
Ln de la distance (Mombasa vers les capitales)			-0.684 (1.556)	-0.684 (1.042)	
com_lang			3.429 (2.921)	3.429 (2.569)	
Constant	9.616	10.498 (23.187)	13.885 (33.341)	13.885 (28.847)	-5.004 (28.089)
Observations	72	72	72	72	72
R ²	0.840	0.422		0.840	
Nombre d'Identifiants de paires de Pays		6	6		

Les erreurs-types robustes indiqués entre parenthèses *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

L'élimination progressive des barrières non tarifaires, même pour atteindre une reprise globale prudente de 10 à 20 % des échanges commerciaux intrarégionaux actuellement freinés, pourrait générer des milliards de dollars de gains commerciaux annuels pour ces Etats membres. Ces résultats soulignent l'urgence de lever les barrières les plus importantes afin de libérer pleinement le potentiel d'exportation du Corridor Nord.



8. EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

Le transport de marchandises le long du Corridor Nord est essentiel au commerce régional, à l'intégration et au développement socio-économique des États membres. En raison d'infrastructures ferroviaires limitées, d'une faible interconnexion et de systèmes de transport fluvial sous-développés, le transport de marchandises s'effectue principalement par la route. Si le transport routier offre une flexibilité opérationnelle, il est également le mode de transport le plus émetteur de carbone, contribuant ainsi de manière significative aux émissions de gaz à effet de serre (GES) sur l'ensemble du Corridor.

Les volumes de marchandises transitant par le Corridor Nord ont augmenté régulièrement ces dernières années, reflétant la demande commerciale croissante dans la région. En 2025, le seul Port de Mombasa a traité plus de 45 millions de tonnes de marchandises, entraînant une augmentation du trafic de fret sur les axes du Corridor. Cette croissance du transport de marchandises a engendré une hausse de la consommation de carburant et des émissions de GES, soulignant la nécessité de mieux appréhender l'impact environnemental des opérations de transport le long du Corridor.







Dans le cadre de la Stratégie de Transport Ecologique des Marchandises du Corridor Nord 2030, l'ACTTCN a mené des études de référence afin d'établir les niveaux d'émissions de GES sur différents tronçons routiers du Corridor Nord. Ces études ont permis d'établir les bases d'une élaboration de politiques éclairée, d'un suivi des émissions et de futures mesures d'atténuation. Ce chapitre présente les résultats des enquêtes de référence de 2024/2025 pour l'estimation des émissions

de GES le long du Corridor Nord, réalisées à l'aide du Modèle d'estimation des émissions de gaz à effet de serre du Corridor Nord (NCEM). Il décrit également la répartition du trafic, les émissions par catégorie de véhicules et les impacts environnementaux, tout en identifiant des stratégies d'atténuation potentielles.

Résumé des conclusions relatives aux émissions de GES

L'étude de référence de 2024/2025 a estimé que le transport routier de marchandises le long des axes du Corridor Nord génère 3,96 millions de tonnes d'équivalent CO₂ (MMtCO₂e) et 20 298 tonnes de polluants atmosphériques par an. Le Kenya affiche les émissions les plus élevées, représentant 65 % des émissions totales, suivi de l'Ouganda (21 %). Dans l'ensemble de la région du Corridor Nord, 55 % des camions échantillonnés étaient chargés, ce qui signifie que 45 % des kilomètres parcourus par les véhicules le sont à vide, un facteur important d'émissions inutiles. Le **Tableau 51** présente la synthèse des résultats de l'étude de référence sur les émissions de GES.

Tableau 51: Résumé des résultats de l'enquête de référence sur les émissions de GES le long du Corridor Nord

Indicateur	Burundi	RDC	Kenya	Rwanda	Soudan du Sud	Ouganda
 Émissions de CO₂ Total : 3,96 MMtCO ₂ e	0.062	0.04	2.59	0.34	0.099	0.83
 Polluants atmosphériques NO _x : 94 %, PM10 : 5 % et BC : 1 % (Total : 20 298 tonnes/an)	211.7	92	15,271.50	786.6	426.2	3,682.20
 Volume de trafic (véhicules/jour)	924	570	15,583	3,764	888	7,443
 Emissions per Trajet (tonnes/an) Remarque : Les quantités totales de polluants par trajet sont exprimées dans les mêmes pourcentages que les émissions.	Gitega-Gatumba (66%); Namba-Bujumbura (34%)	Bunagana – Goma 3,276 (8.9%) Goli – Bunia 10,027 (27.2%) Bunia – Kisangani 14,477 (39.3%) Kasindi – Beni 6,069 (16.5%) Beni – Butembo 3,023 (8.2%)	Mau Summit – Busia 83,610 (3.2%) Nairobi – Malaba 933,234 (36.0%) Mombasa – Nairobi 1,575,534 (60.8%)	Kigali – Rusizi 283,231 (84.0%) Cyanika – Rubavu 28,152 (8.3%) Musanze – Kigali 17,810 (5.3%) Gatuna – Kigali 8,089 (2.4%)	Nimule-Juba (98,951)	Mbarara – Katuna 18,112 (2.2%) Mbarara – Cyanika 46,463 (5.6%) Busia/Malaba – Elegu 260,721 (31.2%) Mbarara – Mpondwe 32,825 (3.9%) Lukaya – Mbarara 47,856 (5.7%) Kampala – Lukaya 74,309 (8.9%) Malaba/Busia – Kampala 354,339 (42.5%)
 Catégories de véhicules (Part de marché) LDT/2 – Axle 29.0% MCV – 3 Axle 9.3% MCV – 4 Axle 1.6% HCV – 5&6 Axle 58.5% HCV – 7&8 Axle 1.4% HCV – > 8 Axle 0.1%	LDT/2 – Axle 34.6% MCV – 3 Axle 25.3% MCV – 4 Axle 3.6% HCV – 5&6 Axle 34.1% HCV – 7&8 Axle 2.4% HCV – > 8 Axle 0.0%	LDT/2 – Axle 18.8% MCV – 3 Axle 5.1% MCV – 4 Axle 3.2% HCV – 5&6 Axle 66.7% HCV – 7&8 Axle 6.3% HCV – > 8 Axle 0.0%	LDT/2 – Axle 27.0% MCV – 3 Axle 6.8% MCV – 4 Axle 0.8% HCV – 5&6 Axle 64.9% HCV – 7&8 Axle 0.4% HCV – > 8 Axle 0.1%	LDT/2 – Axle 47.2% MCV – 3 Axle 24.3% MCV – 4 Axle 2.2% HCV – 5&6 Axle 22.6% HCV – 7&8 Axle 3.5% HCV – > 8 Axle 0.2%	LDT/2 – Axle 12.0% MCV – 3 Axle 9.1% MCV – 4 Axle 1.7% HCV – 5&6 Axle 72.9% HCV – 7&8 Axle 4.1% HCV – > 8 Axle 0.2%	LDT/2 – Axle 26.2% MCV – 3 Axle 5.4% MCV – 4 Axle 2.5% HCV – 5&6 Axle 64.2% HCV – 7&8 Axle 1.6% HCV – > 8 Axle 0.1%
 Emission Reduction Targets (2030)	20% (conditionnell)	19% (conditionnell)	32%	38%	44%	29%

9. RECOMMANDATIONS

Le rapport de l'Observatoire des Transports du Corridor Nord formule des recommandations, fondées sur les conclusions recueillies, visant à améliorer l'efficacité du corridor, à promouvoir le commerce et à soutenir l'intégration régionale.

a. Infrastructure et connectivité

Les Etats membres sont exhortés à :

- i. Accélérer le développement, la modernisation et l'entretien des routes, liaisons ferroviaires, voies navigables intérieures et infrastructures portuaires prioritaires afin d'assurer une connectivité sans faille.
- ii. Intégrer les systèmes de transport ferroviaire et fluvial pour favoriser le report modal et réduire la pression sur le transport routier, notamment par transbordement de marchandises sur le MGR entre le Kenya et l'Ouganda à Malaba.
- iii. Accélérer le développement et la mise en service des stations routières, des aires de stationnement pour camions et des aires de repos afin d'améliorer le bien-être des conducteurs, la sécurité routière et la sécurité des marchandises.
- iv. Installer et mettre en service des ponts-bascules et des systèmes de pesage routier en mouvement à grande vitesse pour protéger l'infrastructure routière.
- v. Accroître l'expansion, la numérisation et l'optimisation opérationnelle du Port de Mombasa pour répondre à la croissance des volumes de marchandises, réduire la congestion et les temps d'attente.

b. Efficacité et exploitation du corridor

Les Etats membres sont exhortés à :

- i. Améliorer la coordination entre les acteurs du secteur privé et les agences gouvernementales aux frontières afin de réduire les retards.

- ii. Mettre en place un cadre coordonné pour le rapatriement des conteneurs vides afin de réduire les inefficacités et la congestion des entrepôts
- iii. Développer l'adoption et l'intégration de systèmes numériques tels que RECTS, le guichet unique, le territoire douanier unique et le partage des données de numérisation des marchandises afin d'améliorer la transparence, de réduire les doublons et d'optimiser le suivi du transit.

c. Harmonisation des politiques

Les Etats membres sont exhortés à :

- i. Harmoniser les redevances routières et les taxes transfrontalières, et supprimer les barrières non tarifaires afin de réduire les coûts de transport
- ii. Harmoniser et appliquer les instruments régionaux tels que la loi de 2016 sur le contrôle de la charge des véhicules de la CAE et harmoniser les politiques nationales de transport afin d'assurer la cohérence sur l'ensemble du Corridor

d. Commerce régional

Les Etats membres et le Secrétariat du Corridor Nord sont exhortés à :

- i. Promouvoir une production axée sur l'exportation et renforcer les mesures de facilitation du commerce afin de dynamiser le commerce intrarégional et de réduire les déséquilibres commerciaux.
- ii. Renforcer les capacités des agences frontalières, des commerçants et des acteurs du corridor grâce à une formation continue, des programmes de sensibilisation et une sensibilisation opérationnelle afin d'améliorer le commerce régional.

e. Sécurité routière

Les Etats membres et le Secrétariat du Corridor Nord sont exhortés à :

- i. Mettre en œuvre des programmes de sensibilisation à la sécurité continus afin de réduire les accidents et d'améliorer la sécurité des couloirs.
- ii. Développer et mettre en œuvre des bases de données sur les accidents de la route et renforcer les capacités de signalement des accidents/incidents afin de rationaliser la surveillance et le signalement des problèmes de sécurité routière.

f. Transport écologique des marchandises

- i. Les États membres sont invités à créer et à promouvoir des centres de groupage de marchandises, des zones industrielles ainsi que des plateformes logistiques afin de favoriser les exportations et de réduire les trajets à vide.

- ii. Les États membres adopteront des normes harmonisées concernant l'âge des véhicules, la qualité du carburant et le contrôle technique des véhicules à moteur, encourageront le report modal vers des modes à faibles émissions et procéderont à une électrification ciblée des axes routiers à fort trafic afin de réduire les émissions dans le secteur du transport de marchandises.
- iii. Le secrétariat du Corridor nord devrait assurer un suivi continu des émissions liées au transport de marchandises le long du Corridor.

REFERENCES

- Climate and Clean Air Coalition (CCAC). (2022). *Black Carbon Emissions and Transport*. <https://www.ccacoalition.org>
- East African Community (EAC). (2016). *One Stop Border Posts Act*. <https://www.eac.int/documents/category/acts>
- East African Community (EAC). (2016). *Vehicle Load Control Act*. <https://www.eac.int/documents/category/acts>
- East African Community (EAC). (2025). *Time Bound Programme on Elimination of Non-Tariff Barriers (NTBs)*. <https://tradebarriers.org>
- European Environment Agency (EEA). (2019). *EMEP/EEA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook*. <https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>
- Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). (2006). *2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories*. <https://www.ipcc.ch/report/2006-ipcc-guidelines-for-national-greenhouse-gas-inventories/>
- Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). (2019). *2019 Refinement to the 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories*. <https://www.ipcc.ch/report/2019-refinement-to-the-2006-ipcc-guidelines-for-national-greenhouse-gas-inventories/>
- Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority (NCTTCA). (2025). *Northern Corridor Transport Observatory Data Portal*. <https://top.ttcanc.org>
- Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority (NCTTCA), United Nations Environment Programme, & Climate and Clean Air Coalition. (2024). *Northern Corridor green freight strategy 2030*. <https://top.ttcanc.org/PCFV/pdf/Northern-Corridor-Green-Freight-Strategy2030-EN.pdf>
- Shippers Council of Eastern Africa. (2021). *Logistics performance survey report*. <https://shipperscouncillea.org/wp-content/uploads/2024/08/SCEA-LOGISTICS-PERFORMANCE-SURVEY-2021.pdf>
- Smart Freight Centre. (2023). *Global Logistics Emissions Council (GLEC) Framework*. <https://www.smartfreightcentre.org/en/how-to-measure-emissions/glec-framework/>

- TradeMark Africa. (2018). *Time and traffic surveys at One Stop Border Posts in the East African Community*. <https://research.trademarkafrica.com/wpcontent/uploads/2023/10/Summary-Report-Time-and-Traffic-Surveys-22.1.2018.pdf>
- United Nations Environment Programme (UNEP). (2023). *Global Environment Outlook*. <https://www.unep.org/resources/global-environment-outlook>
- World Bank. (2026). *Global Economic Prospects, January 2026*. <https://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects>

ANNEXES

Annexe 1: Etat des Routes au Burundi.

Tronçon- De	Tronçon à	Longueur (Km)	IRI	État actuel	Nombre de voies	Largeur de voie	Prévisions de volume de trafic
Gasenyi	Gashoho	66,98	2,1	Bon	2	3	931
Gashoho	Ngozi	40,56	3,94	Bon	2	3	1538
Ngozi	Kayanza	31,10	3,91	Bon	2	3	1920
Kanyaru Haut	Kayanza	23	3,5	Bon	2	3	525
Kayanza	Bugarama	59,55	2,38	Bon	2	3	2536
Bugarama	Bujumbura	35	3,88	Bon	2	3	4324
Bujumbura	Gatumba	18,92	1,8	Très bon	2	3,5	5630
Ruhwa	Nyamitanga	49,46	1,67	Très bon	2	3,5	2470
Nyamitanga	Gihanga	11,49	1,73	Très bon	2	3,5	2470
Gihanga	Bujumbura	19,86	1,64	Très bon	2	3,5	2891
Kanyaru Bas	Ngozi	23	12,48	Très mauvais	2	3	238
Ngozi	Gitega	84	1,8	Très bon	2	3,5	1227
Gitega	Bugarama	65	3,71	Bon	2	3	2000
Airport	Bujumbura	5,3	1,64	Très bon	4	3,5	5852

Annexe 2: État des Routes en RDC.

ITINERAIRE / ROUTE	Classification de Route	Longueur (Km)	IRI	Etat réel (Kms)			Largeur de voie (m)	Voies
				Bon (km)	Passable (km)	Mauvais (km)		
1. Axe Bukavu - Kindu - Kisangani								
Bukavu – Burhale	RN2	55					7	1x2
Burhale – Shabunda – Lubile	RPS03	386					7	1x2
Lubile – Kalima – Mali	RN32	114		88	14	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		11	57	152	7	1x2
Lubutu - Osokari Walikale	RN3	221					7	1x2
Walikale - Hombo	RN3	107					7	1x2
Hombo - Miti	RN3	93					7	1x2
2. Axe Bukavu - Uvira								
Bukavu - Kamanyola	RN5	55					7	1x2
Kamanyola - Uvira	RN5	86					7	1x2
Uvira - Kamvivira - Front Burundi	RN30	17					7	1x2
3. Axe Kisangani - Beni - Kasindi								
Kisangani – Niania – Komanda	RN4	668					7	1x2
Komanda – Luna	RN4	72		55	18	0	7	1x2

ITINERAIRE / ROUTE	Classification de Route	Longueur (Km)	IRI	Etat réel (Kms)			Largeur de voie (m)	Voies
				Bon (km)	Passable (km)	Mauvais (km)		
Luna - Beni	RN4	60		60	0	0	7	
Beni - Kasindi	RN4	80		54	26	0	7	1x2
Komanda - Bunia - Mahagi	RN27	265		240	19	6	7	1x2
Komanda - Bunia	RN27	75		70	5	0	7	
Bunia - Mahagi - Goli	RN27	190		170	14	6	7	
4. Axe kisangani - Isiro - Aru								
Kisangani - Niania	RN4	340					7	1x2
Niania - Isiro	RN25	232					7	1x2
Isiro - Watsa - Aru	RN26	494					7	1x2
5. Axe Beni - Butembo - Goma								
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	1.67	48			7	1x2
Minova - Kavumu - Bukavu	RN2	152					7	1x2
Rutshuru - Bunagana	RN28	27		9	18	0	7	1x2
Rutshuru - Ishasha	RP1035	63		12.6	33	17.4	7	1x2

Source: Office des Routes

Annexe 3: État des Routes au Kenya.

Road No.	Description:	Longueur de Route Km	IRI ARD	Inspection détaillée de l'état 2025						NO. DE VOIES	LARGEUR DE VOIE	Sections de route résilientes au climat (kms)
				BON		PASSABLE		MAUVAIS				
				T. BON/BON	Passable	Mauvais/Très mauvais						
				Km	%	Km	%	Km	%			
CORRIDOR A												
A8	Rironi - James Gichuru	25,8	1,3	24,8	96%	1	4%	0	0%	6	3,5	25,8
A8_R5	Rironi - James Gichuru	25,8	1,7	23,4	91%	2,4	9%	0	0%	6	3,5	25,8
A8 North_R5	James Gichuru - Ole-Sereni (Nakuru-bound)	12	1,6	9	75%	2,8	23%	0,2	2%	6	3,5	Sélectionner des tronçons
A8 North	James Gichuru -Ole-Sereni (Nairobi-bound)	13,4	1,4	10,8	81%	2,4	18%	0,2	1%	6	3,5	Sélectionner des tronçons
A8 North_R5	Ole Sereni- Athi River (Nakuru-bound)	20	1,3	19	95%	1	5%		0%	6 & 4	3,5	Sélectionner des tronçons
A8 North	Ole Sereni - Athi River (Mombasa-bound)	20	1,4	18,6	93%	1,4	7%		0%	6 & 4	3,5	Sélectionner des tronçons
A8	Athi River - Kyumvi (Mombasa-bound)	24,8	1,1	24,2	98%	0	0%	0,6	2%	4	3,5	13,2
A8	Athi River - Kyumvi (Nairobi-bound)	24,2	1,2	24,2	100%	0	0%	0	0%	4	3,5	15,6

Road No.	Description:	Longueur de Route Km	IRI ARD	Inspection détaillée de l'état 2025						NO. DE VOIES	LARGEUR DE VOIE	Sections de route résilientes au climat (kms)
				BON		PASSABLE		MAUVAIS				
				T. BON/BON	Passable	Mauvais/ Très mauvais						
				Km	%	Km	%	Km	%			
A8	Kyumvi - Sultan Hamud	65,6	1,3	65,6	100%	0	0%	0	0%	2	3,5	Sélectionner des tronçons
	Sultan Hamud - Makindu	60,4	2,1	56	93%	4,4	7%	0	0%	2	3,5	Sélectionner des tronçons
A8	Makindu - Mtito Andei	62,6	1	62,6	100%	0	0%	0	0%	2	3,5	Sélectionner des tronçons
A8	Mtito Andei - Tsavo River	49	2,8	8	16%	41	84%		0%	2	3,5	Sélectionner des tronçons
A8	Tsavo River - Voi	48,8	2,3	36,4	75%	12,4	25%		0%	2	3,5	Sélectionner des tronçons
A8	Voi - Bachuma Gate	52,4	2,2	43,4	83%	9	17%	0	0%	2	3,5	Sélectionner des tronçons
A8	Bachuma Gate - Maji ya Chumvi	53,2	2	53,2	100%	0	0%	0	0%	2	3,5	Sélectionner des tronçons
A8	Maji ya Chumvi - Kwa Jomvu	48,2	2,7	19,2	40%		0%	29	60%	2	3,5	2,1
	Kwa Jomvu- Mombasa	8,9	1,6	8,9	100%		0%			6 & 4	3,5	8,9
S2_R	Nairobi Southern Bypass (Kikuyu-bound)	34,8	1,1	34,2	98%	0,2	1%	0,4	1%	4	3,5	34,8

Road No.	Description:	Longueur de Route Km	IRI ARD	Inspection détaillée de l'état 2025						NO. DE VOIES	LARGEUR DE VOIE	Sections de route résilientes au climat (kms)
				BON		PASSABLE		MAUVAIS				
				T. BON/BON	%	Passable	%	Mauvais/Très mauvais	%			
				Km	%	Km	%	Km	%			
S2	Nairobi Southern Bypass (Mombasa-bound)	30,6	1,1	30	98%	0,2	1%	0,4	1%	4	3,5	30,6
Corridor B												
A8	Malaba - Webuye	62	2,5	32,2	52%	29,8	48%	0	0%	2	3,5	62
A8	Webuye - Maili Tisa	52	2,4	28,8	55%	23,2	45%	0	0%	2	3,5	52
A8	Maili Tisa - Ngeria	32	1,6	32	100%		0%		0%	2	3,5	32
A8	Ngeria - Timboroa	48	1,2	48	100%		0%	0	0%	2	3,5	48
A8	Timboroa - Mau Summit	39	1,2	38,2	98%	0,8	2%	0	0%	2	3,5	39
A8	Mau Summit - Nyahururu Interchange	52	2,3	42,2	81%	3,9	8%	5,9	11%	2	3,5	52
A8	Nyahururu Interchange - Naivasha	63	1,9	57	90%	4,2	7%	1,8	3%	2	3,5	63
A8	Naivasha- Rironi	59,1	1,9	59,1	100%	0	0%	0	0%	2	3,5	59,1
A8-S	Naivasha - Mai Mahiu - Rironi	58	2,5	40	69%	11,6	20%	6,4	11%	2	3,5	Sélectionner des tronçons
MAU SUMMIT - BUSIA												
A12	Busia - Ugunja	42	2,8	30	71%	7	17%	5	12%	2	3,5	Sélectionner des tronçons

Road No.	Description:	Longueur de Route Km	IRI ARD	Inspection détaillée de l'état 2025						NO. DE VOIES	LARGEUR DE VOIE	Sections de route résilientes au climat (kms)
				BON		PASSABLE		MAUVAIS				
				T. BON/BON	Passable	Mauvais/Très mauvais						
				Km	%	Km	%	Km	%			
A12	Ugunja - Kisian	59	3,1	25	42%	29	49%	5	8%	2	3,5	Sélectionner des tronçons
A12	Kisian - Ahero	38,4	2,7	23,4	61%	15	39%	0	0%	2	3,5	Sélectionner des tronçons
A12	Ahero - Kericho	57	2,2	55	96%	2	4%	0	0%	2	3,5	57
A12	Kericho - Mau Summit	60	2	50	83%	5	8%	0	0%	2	3,5	60
VOI TAVETA												
A6	Voi - Mwatate - Taveta	124	1,1	122,8	99%	0	0%	1,2	1%	2	3,5	124

Annexe 4 : État des Routes au Rwanda.

tronçon et Sous-tronçon	Longueur	IRI (m/ Km)	Etat réel			No. de voies	Largeur de voie
			Km en Bon état	Km en mauvais état	% Bon état		
Kagitumba - Kigali							
Kigali-Remera	8,6	2,46	13,854	3,4	80,29	4	3,5
Remera-Rugende	17,2	2,67	28,488	6	82,6	2	3
Rugende-Byimana	31	2,01	61,002	1	98,39	2	3
Byimana-Rwamagana	3,3	1,57	6,522	0	100	2	3,5
Byimana-Kayonza	17,8	1,55	35,572	0	100	2	3
Kayonza-Kiramuruzi	19,8	1,7	39,58	0	100	2	3,5
Kiramuruzi-Gabiro	33,8	1,7	67,68	0	100	2	3,5
Gabiro-Ryabega	22,1	1,8	44,22	0	100	2	3,5
Ryabega-Kagitumba	40,5	1,74	81,12	0	100	2	3,5
SOUS-TOTAL	194,1	1,91	377,038	10,4			
Kigali - Huye							
Kigali-Giticyinyoni	5,1	2,73	8,8	1,4	86,27	4	3,5
Giticyinyoni-Bishenyi	8	2,86	14,3	1,9	88,27	2	3
Bishenyi-Rugobagoba	14,6	2,47	27,728	1,5	94,87	2	3
Rugobagoba-Muhanga	19,6	3,08	35,416	3,8	90,31	2	3
Muhanga-Kirengere	11,2	1,88	21,788	0,6	97,32	2	3
Kirengere-Ruhango	14,6	1,58	29,096	0,1	99,66	2	3
Ruhango-Bigega	16	2,03	31,204	0,7	97,81	2	3

tronçon et Sous-tronçon	Longueur	IRI (m/ Km)	Etat réel			No. de voies	Largeur de voie
			Km en Bon état	Km en mauvais état	% Bon état		
Bigega-Karubanda	34,8	1,78	69,518	0,1	99,86	2	3
SOUS-TOTAL	123,9	2,3	237,85	10,1			
Huye - Akanyaru Haut							
Karubanda-Mukoni	3,5	2,01	6,744	0,3	95,74	2	3
Mukoni-Akanyaru	30,4	3,31	52,68	8,7	85,83	2	3
SOUS-TOTAL	33,9	2,66	59,424	9,0			
Huye - Rusizi							
Karubanda-Nyamagabe	26,5	1,92	52,952	0	100	2	3,5
Nyamagabe-Kitabi	26,2	2,15	52,11	0,3	99,81	2	3,5
Kitabi-Pindura	33,3	2,32	65,0102	1,4	98	2	3,5
Pindura-Buhinga	29,3	2,87	53,384	5,3	92	2	3,5
Buhinga-Rusizi	30	2,27	29,801	0,8	96,79	2	3,5
SOUS-TOTAL	145	2,3	253,349	7,8			
Gatuna-Kigali							
Nyabugogo-Karuruma	4,4	1,63	8,754	0	100	2	3,5
Karuruma-Nyacyonga	6,2	1,61	12,384	0	100	2	3,5
Nyacyonga-Cyamutara	16	1,32	31,992	0,1	99,69	2	3,5
Cyamutara-Rukomo	22,9	1,39	45,766	0	100	2	3,5
Rukomo-Maya	20,2	1,47	40,0016	0,4	99,01	2	3,5
Maya - Gatuna	8,3	1,26	16,508	0,1	99,4	2	3,5

tronçon et Sous-tronçon	Longueur	IRI (m/ Km)	Etat réel			No. de voies	Largeur de voie
			Km en Bon état	Km en mauvais état	% Bon état		
SOUS-TOTAL	78	1,44	155,42	0,6			
Kigali - Musanze							
Giticyinyoni-Kirenge	24,9	2,46	47,21	2,6	94,78	2	3,5
Kirenge-Base	18,9	2,33	36,242	1,6	95,77	2	3,5
Base - Gakenke	14,47	1,99	28,682	0,3	98,96	2	3,5
Gakenke - Musanze	29,47	2,19	57,177	4,8	92,27	2	3,5
SOUS-TOTAL	87,53	2,19	170,311	4,8			
Musanze - Rubavu							
Musanze-Mukamira	22,79	1,89	45,38	0,2	99,56	2	3,5
Mukamira-Sashwara	7,129	1,96	14,158	0,1	99,3	2	3,5
Sashwara-Pfunda	21,29	1,87	42,274	0,3	99,3	2	3,5
Pfunda-Gisenyi	8,426	1,76	16,852	0	100	2	3,5
Gisenyi-Border	2,384	2,64	4,728	0	100	2	3,5
SOUS-TOTAL	62,02	2,02	123,392	0,6			
Rusizi-Bugarama							
Ruhwa-Bugarama	7,3	1,5	14,95	0	100	2	3
Rusizi III-Mutongo	31,8	4,7	45,412	18,2	71,39	2	3
Mutongo-Rusizi II	4,7	2,33	9,344	0,1	98,94	2	3
Mutongo-Rusizi I	6,5	2,72	12,702	0,3	97,69	2	3
Rusizi I-Gihundwe	4,9	2,44	9,438	0,4	95,93	2	3

tronçon et Sous-tronçon	Longueur	IRI (m/ Km)	Etat réel			No. de voies	Largeur de voie
			Km en Bon état	Km en mauvais état	% Bon état		
SOUS-TOTAL	55,2	2,73	91,846	19			
Cyanika- Musanze							
Musanze-Camp Muhoza	0,7	2,21	1,3	0,1	92,86	2	3
Camp Muhoza-Gahunga	9,4	2,76	17,1	1,7	90,96	2	3
Gahunga-Kidaho	10,6	3,38	14,8	6,6	69,16	2	3
Kidaho-Cyanika	4,4	2,96	7,8	1	88,64	2	3
SOUS-TOTAL	25,1	2,82	41	9,4			
Base-Rukomo- Nyagatare-Ryabega							
Base-Rukomo	51,5	2,5	102,3	0,7	99,32	2	3,5
Rukomo-Nyagatare	75,02	1,97	149,84	0,2	99,87	2	3,5
Nyagatare-Ryabega	10,7	1,89	21,4	0	100	2	3,5
SOUS-TOTAL	137,22	2,12	273,54	0,9			

Annexe 5: État des Routes au Soudan du Sud

Tronçon	Longueur (km)	État actuel	No de voies	Largeur de voie (M)	Routes résilientes au climat, section Km
Nimule - Nesitu - Juba	192	Asphalte DBST présentant des sections importantes fortement détériorées en raison d'un entretien minimal et d'une durée de vie prévue dépassée	2	3,5	Section Jebelein, Obama, Kerepi-Pageri Tous les ponts
Nadapal- Kapeata - Torit- Juba	365	Route de gravier dont la plupart des tronçons sont fortement dégradés en raison de l'arrêt des travaux depuis 2022.	2	3,5	Ouvrages de drainage/ Ponts non construits
Juba - Lainya- Yei - Kaya	224.5	Route de gravier dont la plupart des tronçons sont fortement dégradés en raison de l'arrêt des travaux depuis 2022.	2	3,5	
Yei -Meridi	240	Route de gravier dont la plupart des sections sont fortement dégradées.	2	3,5	
Juba -Yei- Yambio-Wau	830	Route de gravier dont la plupart des sections sont fortement dégradées.	2	3,5	
Lasu- Yei -Juba	237	Route de gravier dont la plupart des sections sont fortement dégradées.	2	3,5	
Lasu- Yei- Yambio	707	Route de gravier dont la plupart des sections sont fortement dégradées.	2	3,5	
Juba - Terekeka- Yiol - Rumbek	400	0+00 – 120+00 Asphalté Route de gravier entre 120+00 et 400+00 : fortement dégradée, les travaux devraient reprendre en mars 2026.	2	3,5	0+00 à 63+00 La plupart des zones sujettes aux inondations
Rumbek -Aweil	411	Route de gravier dont la plupart des sections sont fortement dégradées.	2	3,5	

Tronçon	Longueur (km)	État actuel	No de voies	Largeur de voie (M)	Routes résilientes au climat, section Km
Rumbek - Bentiu	310	Route de gravier dont la plupart des sections sont fortement dégradées.	2	3,5	
Juba-Mundri- Maridi- Yambio -Nabiapia	706	Route de gravier dont la plupart des sections sont fortement dégradées.	2	3,5	
Yambio- Tumbra - wau - Aweil	520	Route de gravier dont la plupart des sections sont fortement dégradées.	2	3,5	
Wau- Kawajok- wunrock- Ajak kauc -Abiemnhom- Mayom- Bentiu-Pariang	558	Route de gravier dont la plupart des sections sont fortement dégradées.	2	3,5	
Wau - Kawajok- Wunrock -Minyen abon- Akecnhial- Agok- Ajakkauc -Abeimnhom- Mayom -Bentiu	362	Route de gravier dont la plupart des sections sont fortement dégradées.	2	3,5	
Juba- Bor - Ayod - Malakal	620	0+00-200+00 (Bor) Asphaltée, 6 ponts non construits 200+00 – 0+620 (Renk) Route de gravier fortement dégradée et en grande partie impraticable	4	3,5	6 ponts non construits entre Juba et Mangala (0+00 – 64 km)
Mundri- Rumbek - Wau	385	Route de gravier dont la plupart des sections sont fortement dégradées.	2	3,5	

Note:

Les informations IRI ne sont pas disponibles.

La plupart des tronçons de route se trouvent en zones inondables.

Annexe 6: État des Routes en Ouganda

Nom de la connexion	Longueur (km)	Type de surface	Largeur de la route	Nombre de voies	IRI	Etat
Kampala - Mukono	17.74	Bitumineux	7	2	Réadaptation en cours	Bon
Mukono - Lugazi	24.14	Bitumineux	9	2	Réadaptation en cours	Passable
Lugazi - Njeru	30.11	Bitumineux	9	2	2.86	Bon
Njeru - Jinja	2.30	Bitumineux	9	2	4.78	Mauvais
Jinja - Carrefour Kakira	11.85	Bitumineux	8	2	1.82	Très Bon
Carrefour de Kakira - Iganga	26.87	Bitumineux	7	2	1.83	Très Bon
Iganga - Nakalama	4.91	Bitumineux	7	2	1,97	Très Bon
Nakalama - Bugiri - Namutere	28.42	Bitumineux	7	2	1,60	Très Bon
Namutere - Jonction de Busitema	24.99	Bitumineux	7	2	1,84	Très Bon
carrefour de Busitema - carrefour de Tororo	28.29	Bitumineux	7	2	1,86	Très Bon
Jonction de Tororo - Malaba (Frontière Ouganda/Kenya)	11.65	Bitumineux	7	2	2,49	Bon
Kibuye - Natete - Busega	6.52	Bitumineux	9	2	4,35	Passable
Busega - Mpigi	25.34	Bitumineux	9	2	2,64	Bon
Mpigi - Buwama	32,08	Bitumineux	9	2	2,37	Bon
Buwama - Lukaya	30,50	Bitumineux	9	2	2,70	Bon
Lukaya - Masaka - Contournement	34,00	Bituminous	7	2	1,91	Très Bon

Nom de la connexion	Longueur (km)	Type de surface	Largeur de la route	Nombre de voies	IRI	Etat
Masaka - Lyantonde	67,78	Bitumineux	7	2	1,93	Très Bon
Lyantonde - Mbarara (carrefour de Bushenyi)	67,31	Bitumineux	7	2	1,95	Très Bon
Mbarara (carrefour de Bushenyi) - Ntungamo	61,73	Bitumineux	7	2	Réadaptation en cours	Bon
Ntungamo - Rubaale	14,95	Bitumineux	7	1	2,33	Bon
Rubaale - Muhanga - Kabale	59,41	Bitumineux	7	2	2,41	Bon
Kabale - Katuna	21,70	Bitumineux	7	2	2,44	Bon
Kabale - Ikumba - Muko	42,00	Bitumineux	6	2	3,16	Bon
Muko - Nyakabande - Kisoro	33,85	Bitumineux	6	2	2,66	Bon
Kisoro - Bunagana	12,03	Bitumineux	6	2	2,92	Bon
Kisoro - Muganzi - Chahi	5,10	Bitumineux	6	2	3,29	Bon
Kisoro - Kyanika	9,89	Bitumineux	6	1	2,96	Bon
Ishanyu - Kabwohe	26,17	Bitumineux	6	2	3,64	Bon
Kabwohe - Ishaka	28,08	Bitumineux	6	2	5,62	Passable
Ishaka - Buhinda - Rugazi	39,30	Bitumineux	7	2	2,24	Bon
Rugazi - Katunguru - Kikorongo	33,10	Bitumineux	7	2	2,74	Bon
Busega - Bujuuko	32,23	Bitumineux	9	2	3,05	Bon
Bujuuko - Mityana	26,74	Bitumineux	7	2	3,68	Bon
Mityana - Naama - Myanzi	15,84	Bitumineux	7	2	Réadaptation en cours	Bon
Myanzi - Kiganda	27,71	Bitumineux	7	2	Réadaptation en cours	Bon

Nom de la connexion	Longueur (km)	Type de surface	Largeur de la route	Nombre de voies	IRI	Etat
Kiganda-Kitenga	20,35	Bitumineux	7	2	Réadaptation en cours	Bon
Kitenga-Mubende-Lusalira	29,79	Bitumineux	7	2	3,12	Bon
Lusalira - Nabingoola - Lubaale	16,30	Bitumineux	7	2	2,76	Bon
Lubaale - Kyegegwa	12,00	Bitumineux	7	2	2,86	Bon
Kyegegwa - Kakabala - Kyenjojo	52,26	Bitumineux	7	2	2,96	Bon
Kyenjojo - Rugombe - Fortportal	49,81	Bitumineux	7	2	2,14	Bon
FortPortal – Rwimi (pont)	44,68	Bitumineux	7	2	2,77	Bon
Rwimi(bridge)-Hima-Mubuku	17,80	Bitumineux	7	2	2,29	Bon
Mubuku - Kasese	11,62	Bitumineux	7	2	2,48	Bon
Kikorongo - Bwera - Mpondwe	38,25	Bitumineux	6	2	4,53	Passable
Kampala - Kawempe	7,68	Bitumineux	9	2	3,46	Bon
Kawempe - Matuga	8,59	Bitumineux	7	2	2,12	Bon
Matuga - Wobulenzi	28,92	Bitumineux	7	2	1,97	Très Bon
Wobulenzi - Kasana - Luweero	15,64	Bitumineux	7	2	2,53	Bon
Luweero - Nakasongola	54,83	Bitumineux	7	2	1,83	Très Bon
Nakasongola - Kafu	52,22	Bitumineux	7	2	2,51	Bon
Kafu - Kigumba	29,68	Bitumineux	7	2	1,92	Très Bon
Kigumba - Karuma	56,74	Bitumineux	7	2	7,66	Mauvais
Karuma - Kamdini	12,16	Bitumineux	7	2	3,09	Bon

Nom de la connexion	Longueur (km)	Type de surface	Largeur de la route	Nombre de voies	IRI	Etat
Kamdini - Minakulu	24,24	Bitumineux	7	2	4,37	Passable
Minakulu - Bobi - Gulu	37,50	Bitumineux	7	2	4,72	Passable
Gulu - Atiak	68,16	Bitumineux	7	2	2,96	Bon
Atiak - Nimule (Frontière Ouganda/Soudan)	37,28	Bitumineux	7	2	3,02	Bon
Tororo - Magodes - Nabumali	33,70	Bitumineux	7	2	3,50	Bon
Nabumali - Mbale	10,23	Bitumineux	7	2	3,93	Bon
Mbale - Namunsi - Kumi	54,69	Bitumineux	7	2	3,49	Bon
Kumi - Soroti	46,75	Bitumineux	7	2	3,51	Bon
Soroti - Dokolo	67,44	Bitumineux	7	2	4,63	Passable
Dokolo - Agwata	23,49	Bitumineux	7	2	3,84	Bon
Agwata - Lira	31,15	Bitumineux	7	2	Réadaptation en cours	Bon
Lira - Ayer	27,08	Bitumineux	7	2	Réadaptation en cours	Bon
Ayer - Kamdini	43,96	Bitumineux	7	2	Réadaptation en cours	Bon
Karuma - Olwiyo	51,63	Bitumineux	7	2	Réadaptation en cours	Bon
Olwiyo - Packwach	54,41	Bitumineux	7	2	Réadaptation en cours	Passable
Packwach - Nebbi	53,49	Bitumineux	7	2	Réadaptation en cours	Bon
Nebbi - Eruba	63,79	Bitumineux	7	2	5.35	Passable
Eruba - Arua - Manibe	18,82	Bitumineux	7	2	5.02	Passable
Eruba - Vurra	9,41	Bitumineux	7	2	3,28	Bon
Namutere - Busia	16,91	Bitumineux	7	2	1,70	Très Bon

Annexe 7 : Sélection des Redevances Portuaires et Maritimes au Port de Mombasa

Type de frais/charges encourus	Frais minimums en USD	Notes
Pilotage	150	
Licence d'exemption de pilotage pour les mouvements de navires entrants, sortants et internes	2.000	Le certificat restera valable pendant un (1) an à compter de sa date d'émission.
TUG SERVICES	300 par remorqueur	Des frais supplémentaires de 15,00 USD par tranche de 30 minutes (ou fraction de 30 minutes) seront facturés pour tout remorqueur commandé et présent au moment de la prestation, mais non utilisé par le navire sans faute de l'Autorité.
SERVICES D'AMARRAGE		
Services d'amarrage, de désamarrage ou tout autre service d'amarrage pour les navires de 100 GT et plus	200	Les navires RORO, les transporteurs de véhicules et les navires à passagers étaient facturés à un Tarif de quatre-vingts pour cent.
Les navires de moins de 100 GT devront s'acquitter d'un forfait par opération.	150	
L'équipe d'amarrage avait été commandée et était présente au moment de la prestation, mais n'a pas été utilisée par le navire dans les 30 minutes qui ont suivi, sans que cela soit imputable à l'autorité compétente.	3,30 par tranche de 30 minutes	
COTISATIONS LÉGÈRES ⁶	150	Les navires, autres que ceux exemptés ou assujettis à une redevance annuelle

⁶ Veuillez noter que les navires stationnés dans un port kényan doivent s'acquitter d'une redevance annuelle de 600 USD, payable d'avance.

Type de frais/charges encourus	Frais minimums en USD	Notes
DROITS DE PORT ET DE HAVRE ⁷	150	Les navires RORO, les transporteurs de véhicules et les navires à passagers se verront facturer 80 % du tarif.
AQUARAGE, BAUCHAGE ET MOUILLAGE		
Navires à quai, jetées ou embarcadères	0,26	Par mètre, par heure ou fraction d'heure
Navires à quai ou navires rouliers	0,13	
Navires au mouillage	0,07	
APPROVISIONNEMENT EN EAU DOUCE		
Par les bornes d'incendie côtières	10	Tarif par tonne ou fraction de tonne
En rivière par barge ou remorqueur(s)	15	
L'approvisionnement en eau commandé et disponible au moment du service, mais non utilisé par le navire dans les 30 minutes qui suivent, sans faute de l'Autorité, sera facturé en cas de retenue ultérieure.	100,00 par tranche de 30 minutes	
NAVIRES DÉARMÉS facturés par semaine de sept (7) jours calendaires		
Navires jusqu'à 10 000 GT	10	
Navires de plus de 10 000 GT	20	
MOUILLAGE PRIVÉ, BOUÉES ET JETÉES		
Installations utilisées par les navires exerçant des activités commerciales au port de Mombasa	5.000	Tarif par an ou fraction d'année
Installation utilisée par les navires exerçant des activités commerciales en dehors du port de Mombasa	1.000	Tarif par an ou fraction d'année
Installation utilisée pour les bateaux et yachts privés (non commerciale)	300	Tarif par an ou fraction d'année
COTISATIONS DE SÉCURITÉ	100	Les navires autres que ceux qui paient une cotisation annuelle

Source: Tarifs de KPA

⁷ Les navires stationnés dans un port kényan peuvent être soumis à une redevance annuelle de 600 USD, payable d'avance.



AUTORITE DE COORDINATION
DE TRANSIT ET DE TRANSPORT
DU CORRIDOR NORD

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

Telephone: +254 729 923574

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

