



# Rapport de l'évaluation des Performances du Corridor Central 2017

“ Promouvoir le transport, la chaîne logistique et le commerce dans la région ”

Avril 2018





# TABLE DES MATIÈRES

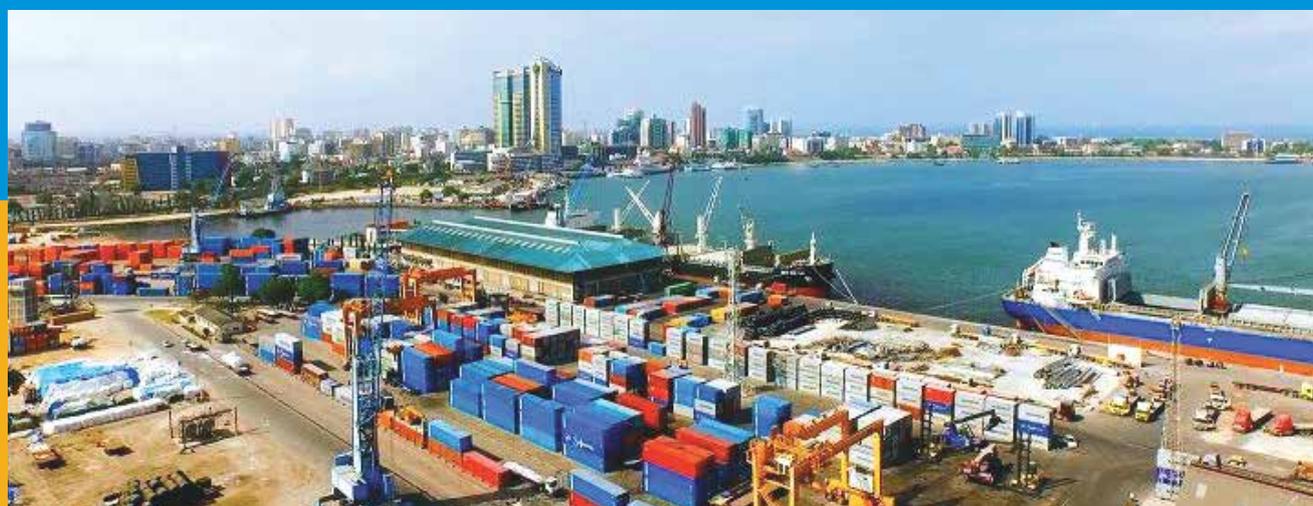
|  |           |
|--|-----------|
| LISTE DES FIGURES  | ii        |
| LISTE DES TABLEAUX   | iii       |
| ABBREVIATIONS  | iv        |
| AVANT-PROPOS   | v         |
| REMERCIEMENT   | vi        |
| RESUME EXECUTIF  | 1         |
| <b>1. PARTIE: INTRODUCTION</b>   | <b>3</b>  |
| 1.1 Le Corridor Central  | 3         |
| 1.2 Principaux Indicateurs Microéconomiques  | 4         |
| 1.3 Mesure des Performances du Corridor Central  | 4         |
| 1.4 Méthodologie   | 5         |
| <b>2. PARTIE: PRINCIPAUX INDICATEURS DE PERFORMANCE</b>                                  | <b>6</b>  |
| 2.1 Indicateurs de Volumes des Transactions  | 6         |
| 2.1.1 Importations   | 7         |
| 2.1.2 Exportations   | 8         |
| 2.2 Indicateurs des Taux et Coûts de Transports  | 9         |
| 2.2.1 Coûts/Tarifs de Transport Routier des Marchandises                                 | 10        |
| 2.2.2 Coûts/Tarifs du Transport Ferroviaire  | 11        |
| 2.2.3 Principaux Domaines d'Intérêt pour réduire les Coûts de Transport                  | 12        |
| 2.3 Indicateurs d'Efficacité et de Productivité  | 12        |
| 2.3.1 Indicateurs de Durée d'Entreposage   | 12        |
| 2.3.2 Temps de déclaration des marchandises pour TRA                                     | 18        |
| 2.3.3 Indicateurs de ponts bascules  | 18        |
| 2.3.4 Pourcentage selon l'Origine des Camions de Transit par rapport à d'Autres Pays     | 20        |
| 2.3.5 Temps de Rotation d'un Navire Conteneurisé   | 21        |
| 2.3.6 Temps de Rotation des Camions à TPA  | 21        |
| 2.3.7 Temps de Rotation à Tanzania International Container Terminal Services             | 22        |
| 2.4 Indicateurs de Temps de Transit & Retards  | 23        |
| 2.4.1 Temps de Traversée de Pont-Basculé   | 23        |
| 2.4.2 Temps de Transit jusqu'à la Frontière de Sortie de la Tanzanie                     | 25        |
| 2.4.3 Temps de Traversée des Postes de Frontières  | 27        |
| 2.4.4 Temps de Transit à la Destination  | 28        |
| <b>3. ENQUÊTE ANNUELLE SUR LES ROUTES DU CORRIDOR CENTRAL</b>                            | <b>31</b> |
| 3.1 Etat de mise en œuvre des Recommandations des Enquêtes de 2016 sur l'état des routes | 31        |
| 3.2 Prochains domaines d'intérêt de l'OTCC   | 36        |
| <b>4. RESUME DES RECOMMANDATIONS</b>   | <b>37</b> |

## LISTE DES FIGURES

|            |   |    |
|------------|---|----|
| Figure 1:  | Carte du Corridor Central   | 3  |
| Figure 2:  | Croissance du PIB des Pays Membres du Corridor Central  | 4  |
| Figure 3:  | La Procédure de l'OTCC  | 5  |
| Figure 4:  | Cargaison à travers le port de Dar es Salaam pour les cinq dernières années en tonnes métriques | 6  |
| Figure 5:  | le Total des Importations Janv- Décembre 2017 en Tonnes Métriques                               | 7  |
| Figure 6:  | Le Total des Exportations – Décembre 2017 en Tonnes Métriques                                   | 8  |
| Figure 7:  | Tarifs de Transports Routiers par Route 2013-2017 en USD  | 9  |
| Figure 8:  | Incidences de paiement des frais par les camionneurs  | 10 |
| Figure 9:  | Coût moyen par km / conteneur 2017  | 11 |
| Figure 10: | Incidence des frais de paiement par les camionneurs   | 11 |
| Figure 11: | Durée moyenne de séjour des conteneurs dans l'APT 2013-2017                                     | 13 |
| Figure 12: | Durée moyenne d'entreposage du conteneur en transit TPA 2013-2017                               | 14 |
| Figure 13: | Temps moyen de séjour global d'importation de TPA 2013-2017                                     | 15 |
| Figure 14: | Durée Moyenne d'Entreposage pour les Conteneurs en Transit TICTS 2008-2017                      | 16 |
| Figure 15: | Durée Moyenne Globale d'Entreposage pour les Conteneurs Import 2008-2017                        | 17 |
| Figure 16: | Temps de sortie pour l'TRA (Heures)   | 18 |
| Figure 17: | Trafic Quotidien des Ponts Bascules   | 19 |
| Figure 18: | Weighbridges Compliance in Tanzania (%) July - Dec 2017   | 20 |
| Figure 19: | Pourcentage selon l'Origine des Camions de Transit par rapport à d'Autres Pays                  | 20 |
| Figure 20: | Temps de Rotation d'un Navire Conteneurisé  | 21 |
| Figure 21: | Temps de Rotation des Camions à TPA   | 22 |
| Figure 22: | Temps de Rotation des Camions en Heures à TICTS en 2017   | 23 |
| Figure 23: | Temps Moyen de Traversée des Pont-basculé (minutes)   | 24 |
| Figure 24: | Durée Moyenne de Traversée des ponts bascules (minutes)   | 24 |
| Figure 25: | Temps de Transit vers la Frontière de Rusumo (jours)  | 25 |
| Figure 26: | Durée de Transit vers la Frontière de Kabanga (jours)   | 26 |
| Figure 27: | Temps de Transit vers la Frontière de Mutukura (jours)  | 27 |
| Figure 28: | Temps moyen de traversée au Postes de Frontières  | 28 |
| Figure 29: | Temps de Transit à la Destination   | 29 |
| Figure 30: | Comparaison: Temps Moyen de Transit aux Destinations  | 30 |

## LISTE DES TABLEAUX

|  |    |
|--|----|
| Tableau 1: Total des importations de janvier à décembre 2017 en tonnes métriques                                 | 7  |
| Tableau 2: Le total des exportations de janvier à décembre 2017 en tonnes métriques                              | 8  |
| Tableau 3: Trafic du frêt le long de la côte (importations et exportations) en tonnes métriques                  | 9  |
| Tableau 4: Trafic Global des Importations + Exportations & Transbordement en Tonnes Métriques 2017               | 9  |
| Tableau 5: Coûts de Transport Routier pour déplacer un conteneur de 20/40 pieds à partir de Dar es Salaam        | 10 |
| Tableau 6: Comparaison des Coûts de Transport - Cargaison conteneurisée  | 12 |
| Tableau 7: Comparaison de Coûts de Transport - cargaison en vrac   | 12 |
| Tableau 8: Durée moyenne d'entreposage du conteneur local APT (jours par conteneur)                              | 13 |
| Tableau 9: Durée moyenne d'entreposage du conteneur en transit TPA (Jours par conteneur)                         | 13 |
| Tableau 10: Durée globale d'entreposage du conteneur import (Jours par conteneur)                                | 14 |
| Tableau 11: Durée moyenne mensuelle d'entreposage des conteneurs au niveau local (jours par conteneur) 2008-2017 | 15 |
| Tableau 12: Durée Moyenne d'Entreposage pour les Conteneurs en Transit TICTS                                     | 16 |
| Tableau 13: Durée Moyenne Globale d'Entreposage pour les Conteneurs Import TICTS                                 | 17 |
| Tableau 14: Temps de sortie pour l'OTR (Heures)  | 18 |
| Tableau 15: Conformité de Pesage (%)   | 19 |
| Tableau 16: Temps de Rotation d'un Navire Conteneurisé   | 21 |
| Tableau 17: Temps de Rotation des Camions à TPA  | 22 |
| Tableau 18: Temps de Rotation à Tanzania International Container Terminal Services                               | 22 |
| Tableau 19: Temps de Transit vers la Frontière de Rusumo (jours)   | 25 |
| Tableau 20: Temps de Transit vers la Frontière de Kabanga (jours)  | 26 |
| Tableau 21: Temps de Transit vers la Frontière de Mutukura (jours)   | 26 |
| Tableau 22: Temps de Traversée des Postes Frontaliers  | 27 |



Vue aérienne du port de Dar es Salaam

## ABBREVIATIONS

|       |   |
|-------|---|
| SADD  | Système Automatisé des Données Douanières       |
| SDIT  | Système Douanier Intégré de la Tanzanie         |
| MOY   | MOYENNE   |
| GRM   | Grands Résultats Maintenant                     |
| OTCC  | Observatoire des Transports du Corridor Central |
| TAD   | Transitaires et Agents en Douane                |
| RDC   | République Démocratique du Congo                |
| DSM   | Dar es Salaam                                   |
| SSEC  | Système de Suivi Electronique des Cargaisons    |
| GPS   | Global Positioning System                       |
| MBV   | Masse Brute du Véhicule                         |
| CMI   | Conseil des Ministres inter-Etats               |
| DT    | Déclaration de Transit                          |
| Km    | Kilomètres                                      |
| TM    | Tonnes Métriques                                |
| OBR   | Office Burundais des Recettes                   |
| PFAU  | Poste de Frontière à Arrêt Unique               |
| ORR   | Office Rwandais des Recettes                    |
| RW    | Rwanda  |
| TDU   | Territoire Douanier Unique                      |
| ONRT  | Office National des Routes de la Tanzanie       |
| TICTS | Tanzania International Container Services       |
| TMEA  | TradeMark East Africa                           |
| APT   | Autorité Portuaire de la Tanzanie               |
| OTR   | Office Tanzanien des Recettes                   |
| TRL   | Tanzania Railway Limited                        |
| AFTT  | Agence de Facilitation de Transport de Transit  |
| TZ    | Tanzanie  |
| ICP   | Indicateurs clé de performance                  |



Le projet d'Observatoire des Transports du Corridor Central a été officiellement lancé le 9 juillet 2013 par le Conseil des Ministres inter-États, organe suprême de l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central. L'OTCC a été mis en place pour permettre de réaliser sa vision de faire du Corridor Central le corridor le plus compétitif de l'Afrique de l'Est et du Centre en contrôlant un certain nombre d'indicateurs mesurant les performances du corridor.

Le rapport de l'Observatoire des Transports du Corridor Central (OTCC) est un rapport annuel qui renseigne sur les performances du corridor. Ce rapport a été préparé par le Secrétariat de l'AFTCC en collaboration avec les acteurs et avec le soutien de TradeMark East Africa (TMEA). L'analyse de ce rapport repose sur une analyse détaillée des données et présente la performance collective de tous les indicateurs suivis par l'Observatoire des Transports du Corridor Central pour la période de janvier à décembre 2017. Le rapport fournit également une comparaison de la performance du corridor avec celle des années précédentes pour connaître et suivre efficacement les améliorations le long du Corridor.

Le rapport fournit une feuille de route sur l'identification des problèmes clés affectant le commerce et le transport le long du corridor et recommande des solutions pour améliorer la performance du corridor. J'ai donc le plaisir de faire

rapport et de présenter le 5<sup>ème</sup> rapport annuel (janvier-décembre 2017) avec diverses améliorations dans les catégories d'indicateurs suivants : le temps de transit et les retards, l'efficacité et la productivité, le volume des transactions, les tarifs et les coûts de transport.

Ce rapport vise à fournir des informations sur diverses questions le long des routes du corridor, à identifier les domaines nécessitant des améliorations et à évaluer l'efficacité des programmes conçus par les décideurs pour améliorer la compétitivité du corridor.

La partie spécifique du présent rapport sur les enquêtes sur les routes fournit une mise à jour et une progression des diverses réalisations obtenues jusqu'à présent sur tous les problèmes identifiés lors de la précédente enquête sur l'état des routes 2016 et de l'état actuel de l'infrastructure et des installations le long du corridor central. En effet, la production d'indicateurs sur le transport routier nécessite qu'une enquête sur l'état des routes soit effectuée périodiquement et régulièrement pour valider les données électroniques et identifier les défis le long des routes du Corridor Central.

Enfin, je saisis cette occasion pour exprimer ma sincère gratitude et remercier tous les acteurs qui ont fourni des données et des informations permettant à l'Observatoire des Transports du Corridor Central de générer des indicateurs significatifs et de suivre la performance du corridor.

Pour voir les indicateurs de performance du Corridor Central en ligne, prière de visiter notre portail en ligne via le lien ci-dessous : <http://observatory.centralcorridor-ttfa.org>

Capt. Dieudonné Dukundane  
Secrétaire Exécutif

## REMERCIEMENT

Au nom du Secrétariat de l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central (AFTTCC), je tiens à remercier les Organes de Décision de l'AFTTCC : le Conseil des Ministres, le Conseil d'Administration et le Comité Consultatif des Parties Prenantes (STACON).

Je souhaite remercier vivement toutes les parties prenantes et autres acteurs clés des secteurs public et privé pour la mise à disposition continue des données utilisées pour générer le rapport de l'Observatoire des Transports. L'Observatoire des Transports s'appuie sur les données brutes des parties prenantes pour assurer la continuité dans la production des indicateurs de performance.

Je suis fortement reconnaissant envers les partenaires qui se sont engagés à fournir les données en signant l'accord d'échange de données.

Mes sincères remerciements vont à TradeMark East Africa [TMEA] pour le soutien financier apporté au projet de l'Observatoire des Transports du Corridor Central (OTCC) qui a contribué à l'amélioration de l'Observatoire des Transports dans sa deuxième phase avec des améliorations pertinentes.

Nous apprécions également les précieuses contributions, idées et commentaires de la 11<sup>ème</sup> réunion du Comité Consultatif des Parties Prenantes qui ont été rassemblées pendant l'atelier pour valider ce rapport.

Nous sommes profondément reconnaissants pour votre soutien combien précieux ainsi que vos contributions.

LE SECRETARIAT DE L'AFTTCC.

## RESUME EXECUTIF

L'Observatoire des Transports du Corridor Central est un outil de suivi des performances qui informe les décideurs sur les interventions visant à réduire les coûts et les retards de transport et autres défis logistiques connexes.

Le cycle du projet de l'Observatoire des Transports (OT) consiste en une **collecte de données** auprès des différents partenaires des **États Membres, notamment les offices de recettes, les autorités portuaires, les associations de transport, les transporteurs et les institutions du secteur privé, l'analyse et le traitement des données, le rapportage et la diffusion en ligne et hors ligne** afin de soutenir la planification et les opérations de commerce et de transport dans les États Membres.

Le Rapport annuel de suivi des performances 2017 compile et publie des statistiques couvrant quatre domaines de performance du commerce et du transport, à savoir : le volume des transactions, les coûts et les taux, la productivité et l'efficacité, le temps de transit et les retards. Dans les quatre catégories, l'OTCC assure le suivi de plus de 25 indicateurs de performance du corridor, qui sont tous revus périodiquement.

Les principaux indicateurs de performance du volume des transactions montrent les performances du port de Dar es Salaam en termes de flux de marchandises pour les importations et les exportations sur une période de 5 ans (2013-2017) et une comparaison détaillée pour les années 2016 et 2017 où les tendances générales montrent une augmentation du fret de 1,3% à la fois pour les importations et les exportations à travers les Port de Dar es Salaam pour l'année 2017 (13 761 536 T) par rapport à l'année 2016 (13 588 966 T).

En termes de répartition du trafic, le fret tanzanien (national) représente 60% de toutes les cargaisons passant par le port de Dar es-Salaam. Le fret en transit vers les États Membres du Corridor Central représente 21% où la RDC domine le trafic, suivi par le Rwanda, le Burundi et l'Ouganda.

Les Indicateurs Clé de Performance sur les tarifs

et les coûts des services de transport payés par les propriétaires de cargaisons / expéditeurs au transporteur et / ou aux autres prestataires avec la chaîne logistique montrent la réduction sensible des coûts de transport (25% -35%) sur le mode de transport routier selon la destination pour la période 2013-2017.

Selon les tarifs et les coûts actuels des services sur les différents modes de transport (port, chemin de fer, eaux intérieures et routes), le transport de marchandises en vrac en combinant les voies ferrées et les eaux intérieures réduit de 30% les coûts de transport de 40 tonnes de marchandises vers Bujumbura par rapport au mode de transport routier, car le wagon peut transporter 40 tonnes à la fois alors que la même quantité de marchandises nécessitera deux camions.

Les indicateurs d'efficacité et de productivité donnent une indication de base sur la performance opérationnelle du corridor. En ce qui concerne l'efficacité du port, le temps d'attente du conteneur a considérablement diminué même s'il n'a pas encore atteint l'objectif de Grands Résultats Maintenant de 5 jours. Le temps d'arrêt des camions au terminal TICTS est passé de 3,6 heures en 2016 à 2,3 heures en 2017.

Le nombre de camions de transit immatriculés à l'étranger transportant des marchandises en transit a considérablement augmenté, passant de 1,27% en 2013 à 8% en 2017 ; les camions de transit enregistrés en Tanzanie dominant encore le marché du transport de transit. L'augmentation du nombre de camions de transit peut être attribuée à l'harmonisation des redevances routières entre la Tanzanie, le Rwanda et le Burundi à 152 \$ contre 500 \$ imposés auparavant par la Tanzanie.

Les indicateurs de temps de transit et les retards sont obtenus par le Système de Suivi Electronique des Cargaisons de l'Office Tanzanien des Recettes et les résultats de l'enquête sur l'état des routes et par GPS. La surveillance des corridors commence à partir du moment où les marchandises / cargaisons arrivent

au port de Dar es-Salaam jusqu'à leur destination finale. Cette période a été décomposée en différents indicateurs selon les différentes activités et sections le long du Corridor, notamment les ponts bascules, les arrêts personnels et la traversée des frontières, le temps de transit jusqu'aux frontières de sortie de la Tanzanie et le temps de transit vers les destinations.

Beaucoup d'interventions visant à réduire le temps et les retards, à savoir: la construction des arrêts d'inspection à guichet unique en Tanzanie et le pilotage des opérations des arrêts d'inspection

à guichet unique sur les ponts bascules, la construction et l'opérationnalisation des Postes Frontaliers à Arrêt Unique à **toutes les frontières de la Tanzanie et la mise en œuvre du Territoire Douanier Unique dans les Etats Membres.**

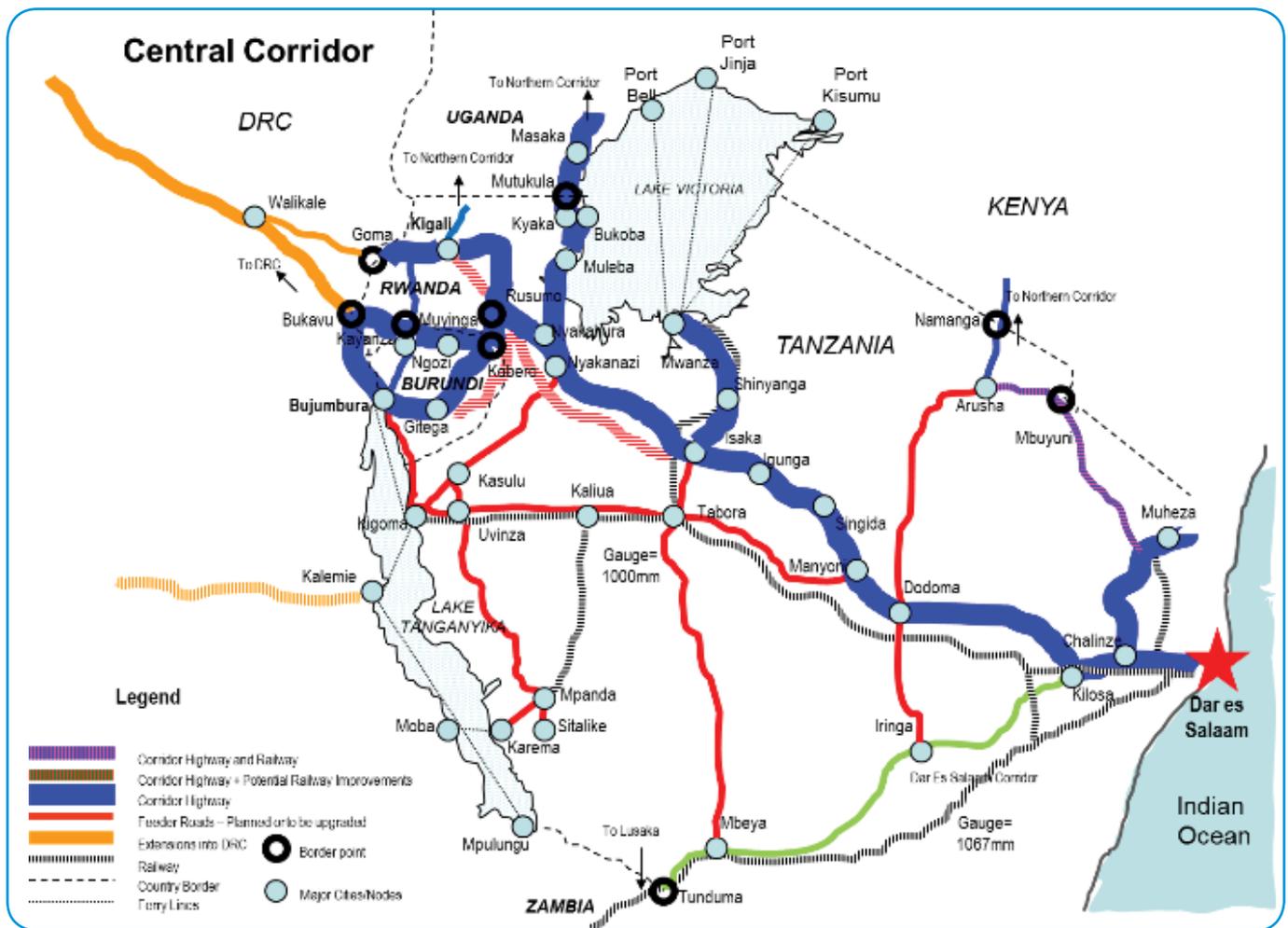
Le rapport annuel 2017 fournit également l'état de la mise en œuvre de diverses initiatives le long du corridor conformément aux diverses recommandations fournies précédemment. Ceci est confirmé par l'étude en cours de l'audit de sûreté et de sécurité du Corridor Central (septembre 2017 - mars 2018).



Visite des parties prenantes au port de Dar Es Salaam

# 1 PARTIE: INTRODUCTION

Figure 1: Carte du Corridor Central



## 1.1 Le Corridor Central

Le Corridor Central relie le Port de Dar-es-Salaam aux marchés de la Tanzanie, du Burundi, du Rwanda, de l'Ouganda et de la République Démocratique du Congo (RDC). La compétitivité de ce corridor est primordiale et dépend de l'identification et de la suppression des obstacles tels que les barrières non tarifaires afin de réduire les coûts de transport et d'améliorer le temps de transit, l'efficacité et la performance globales du corridor.

C'est dans ce contexte que l'Agence de Facilitation du Transport de Transit (AFTT) a créé le Projet d'Observatoire des Transports (OTCC) avec le soutien de TradeMark East Africa (TMEA) pour le suivi du comportement et des performances du Corridor Central (couvrant tous les États).

L'OTCC a été mis en place pour permettre à

l'AFTTCC de concrétiser sa vision de faire du Corridor Central le corridor le plus compétitif de l'Afrique de l'Est et du Centre en contrôlant un certain nombre d'indicateurs de performance des corridors.

L'OTCC est mis en œuvre en fournissant des informations provenant essentiellement de différentes parties prenantes de tous les États Membres. L'information est extraite des systèmes des parties prenantes sur la base des exigences des indicateurs clés de performance qui sont contrôlés par le Projet de l'Observatoire. Deuxièmement, la collecte de données se fait par le biais des Enquêtes sur l'état des routes et de l'acquisition de données GPS, où les informations sont essentiellement obtenues auprès des transporteurs et des utilisateurs.

Le tableau de bord des performances du Corridor

central est l'outil de surveillance avec une plate-forme en ligne qui affiche les indicateurs de performance du Corridor sur une base hebdomadaire, mensuelle et trimestrielle.

La plateforme en ligne peut être consultée sur <http://observatory.centralcorridor-ttfa.org>.

Le rapport annuel 2017 de l'Observatoire des Transports couvre les indicateurs relatifs aux informations collectées entre janvier et décembre 2017, compilés par l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central. Les indicateurs rapportés font partie des 25 indicateurs suivis par le projet.

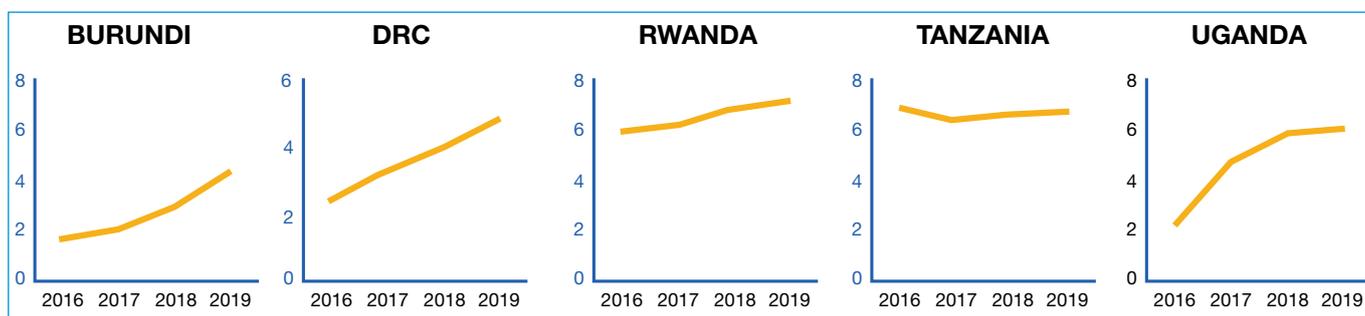
À la fin de ce rapport, il y a des recommandations de politiques qui pourraient améliorer encore les

performances du Corridor Central.

## 1.2 Principaux Indicateurs Microéconomiques

Les taux de croissance projetés du PIB1 pour l'année 2017/2018 pour le Burundi, la RDC, le Rwanda, la Tanzanie et l'Ouganda étaient respectivement de 2,5%, 6,6%, 6,2%, 7,2% et 5,5%. Selon le rapport 2018 de la BAD, l'Afrique de l'Est reste la sous-région la plus dynamique d'Afrique, avec une croissance estimée à 5,6% en 2017, contre 4,9% en 2016. La croissance devrait rester soutenue, atteignant 5,9% en 2018 et 6,1% en 2019. Une forte croissance est généralisée dans la sous-région, de nombreux pays (Djibouti, Éthiopie, Kenya, Rwanda, Tanzanie et Ouganda) ayant une croissance de 5% ou plus. Les perspectives économiques devraient s'améliorer en

Figure 2: Croissance du PIB des Pays Membres du Corridor Central



Source : Perspectives Economiques de la BAD 2018

2018 et en 2019, compte tenu du rebond des prix des produits de base.

## 1.3 Mesure des Performances du Corridor Central

L'AFTTCC utilise le portail de l'Observatoire des Transports pour mesurer les performances du corridor.

Le Portail de l'Observatoire comprend l'Observatoire Principal qui comporte environ 25 indicateurs de performance sur une base régulière, le tableau de bord qui affiche les ICP sélectionnés parmi les indicateurs principaux et le composant (GIS) qui visualise différents nœuds sur l'itinéraire par rapport aux différents ICP mesurés.

Les informations communiquées par l'OTCC sont utilisées comme sources d'informations basées sur des preuves pour les différents acteurs de la région et les décideurs pour décider de l'amélioration du corridor.

L'utilisation en ligne du portail de l'Observatoire des Transports a augmenté de temps en temps avec plus de commentaires et une demande accrue sur les rapports et les mises à jour de l'OTCC. Cela a incité le Secrétariat à améliorer davantage les activités de surveillance du corridor afin de répondre à la demande des parties prenantes. La bonne qualité des rapports produits et ses recommandations convaincantes qui ont permis aux décideurs politiques de prendre des décisions louables comme

la réduction de la TVA sur le cargo en transit en Tanzanie, la réduction du nombre de ponts bascule, la réduction des frais de visa en RDC de 100 \$ à 50 \$ pour les chauffeurs Tanzaniens et Ougandais etc. contribuent à plaider en faveur de l'appui continue aux activités de l'OTCC.

## 1.4 Méthodologie

La méthodologie de l'Observatoire Tes transports pour mesurer les performances du corridor comprend la collecte de données, le traitement et l'analyse des données, la validation et la dissémination des rapports et enfin, la formulation des politiques au sein des pays Membres du Corridor Central.

Figure 3: La Procédure de l'OTCC



La collecte de données implique une combinaison de diverses méthodes et sources. Les principales sources de données comprennent les systèmes électroniques des parties prenantes tels que les autorités portuaires (TPA et TICTS), les Autorités des recettes (TRA, URA, RRA, OBR et DGDA),

les autorités ferroviaires (TRC), les transporteurs, les Transitaires et les Commissionnaires en Douane. D'autres sont des enquêtes GPS et mobiles, des visites de terrain spécialisées combinées avec des enquêtes sur le transport routier. Les autres données sont des informations secondaires provenant de divers documents de politiques et rapports.

Les levés GPS et les enquêtes sur l'état des routes sont menés simultanément, le superviseur sur le terrain distribuant des kits GPS et des formulaires d'enquête aux transporteurs routiers. Les Kits capturent les emplacements et les horodatages pour tous les arrêts le long du voyage, en plus du temps de transit et des retards à divers nœuds. Les préparatifs initiaux de ces enquêtes impliquent le géo-zonage pour cartographier les emplacements d'arrêt possibles et les zones d'intérêt telles que les ponts bascules et les postes frontaliers. Le questionnaire est remis en même temps que les kits pour les conducteurs afin de recueillir des informations qualitatives telles que les raisons des arrêts, les frais officiels et autres frais non officiels payés le long du corridor. Les mêmes informations ont été collectées avec des téléphones mobiles dans le cadre de pilotage de ce procédé de mesure des performances grâce à l'application des téléphones mobile.

Les enquêtes sur les téléphones mobiles sont menées à l'aide de l'application mobile appelée Survey123. La Survey123 pour ArcGIS est une solution de collecte de données simple, facile à utiliser et puissante qui facilite la création, le partage et l'analyse des données d'enquête. Le Survey123 pour ArcGIS utilise la plateforme ArcGIS pour l'analyse et le partage des données. Le formulaire permet aux chauffeurs de remplir les informations depuis le point de départ du voyage, à chaque point d'arrêt et jusqu'à la destination. L'information est transmise directement aux serveurs configurés où elle est consultée, consolidée et analysée.

## 2. PARTIE: PRINCIPAUX INDICATEURS DE PERFORMANCE

### 2.1 Indicateurs de Volumes des Transactions

Le port de Dar es Salaam est un port polyvalent avec 11 postes d'accostage et un certain nombre de jetées. C'est le principal port du pays qui traite plus de 90% des importations et des exportations du pays et constitue la porte d'entrée vers le centre et le nord de la Tanzanie et vers les pays suivants : Malawi, Zambie, RD Congo, Rwanda, Burundi et Ouganda.

Le port de Dar es-Salaam fait l'objet d'un projet de modernisation visant à améliorer l'efficacité et l'efficacité du port de DSM et à soutenir le développement économique de la Tanzanie et des pays de la région de l'Afrique de l'Est. Ce projet devrait porter la capacité du port à 28 millions de tonnes d'ici 2025.

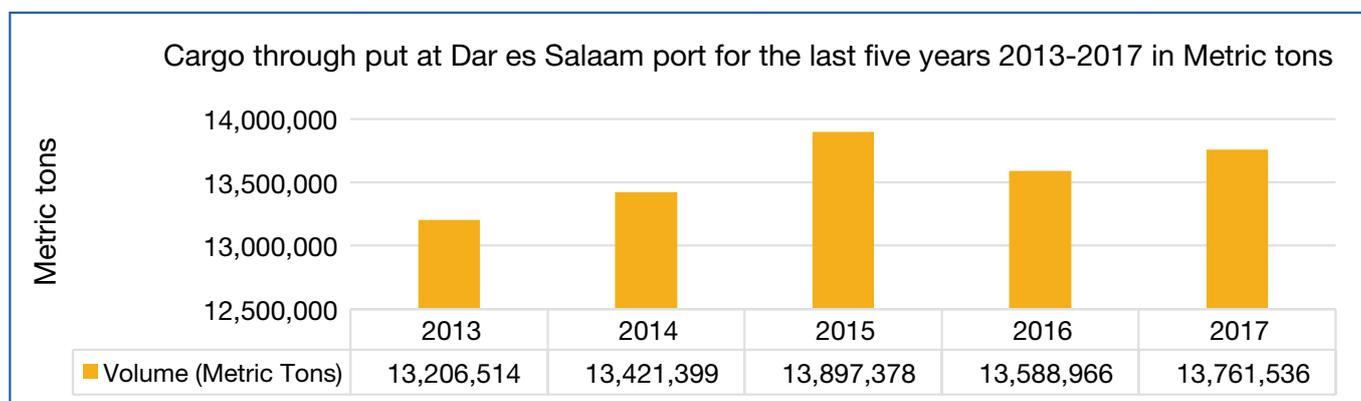
Cette partie présente la performance du port de Dar es-Salaam en termes de flux de marchandises à la fois pour les importations et les exportations pour la période allant de janvier à décembre 2016 et 2017.

Il fournit une brève analyse et des comparaisons de performances au cours de la période indiquée. Les tendances globales montrent une augmentation du fret à la fois pour les importations et les exportations à travers le Port de Dar pour l'année 2017 par rapport à l'année 2016.

Les statistiques montrent que le fret tanzanien (national) représente environ 60% du fret transitant par le port de Dar es-Salaam, tandis que le fret de transit vers les pays Membres du Corridor Central, la RDC domine le trafic, suivi du Rwanda, le Burundi et l'Ouganda. Il a été noté que tous les autres pays utilisateurs du port de Dar es Salaam ne partagent que 40% de l'ensemble des marchandises transitant par le port de Dar es-Salaam.

Le graphique ci-dessous donne un aperçu de la cargaison acheminée au port de Dar es-Salaam au cours des cinq dernières années (2013-2017) en tonnes métriques.

Figure 4: Cargaison à travers le port de Dar es Salaam pour les cinq dernières années en tonnes métriques



Source : APT 2013-2017

### TRAFIC DE CARGAISON EN HAUTE MER

Cela concerne le trafic / les marchandises sur les routes intercontinentales, traversant les océans. Cette section présente un aperçu du trafic de fret en haute mer au port de Dar es Salaam.

## 2.1.1 Importations

Tableau 1: Total des importations de janvier à décembre 2017 en tonnes métriques

| PAYS                          | Jan-17         | Fev-17         | Mar-17         | Avr-17         | Mai-17         | Juin-17        | Juil-17        | Août-17        | Sep-17           | Oct-17           | Nov-17           | Déc-17           | 2017              | 2016              |
|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| Tanzanie                      | 575,248        | 409,964        | 506,377        | 515,866        | 440,782        | 550,601        | 571,549        | 555,151        | 660,067          | 583,291          | 620,921          | 714,047          | 6,703,864         | 7,190,337         |
| RDC                           | 66,610         | 57,106         | 60,884         | 69,526         | 56,672         | 48,973         | 63,984         | 79,972         | 64,572           | 77,902           | 78,738           | 60,368           | 785,307           | 789,046           |
| Burundi                       | 35,800         | 30,111         | 39,384         | 26,347         | 30,244         | 26,555         | 26,187         | 28,351         | 41,850           | 49,513           | 40,938           | 28,543           | 403,801           | 301,000           |
| Rwanda                        | 110,554        | 80,537         | 82,786         | 96,065         | 80,973         | 99,727         | 71,086         | 71,472         | 83,253           | 85,723           | 104,440          | 73,708           | 1,040,322         | 840,291           |
| Ouganda                       | 14,922         | 14,209         | 19,276         | 46,825         | 16,020         | 39,792         | 19,162         | 16,594         | 13,554           | 37,199           | 22,234           | 10,592           | 270,379           | 165,123           |
| Autres                        | 146,305        | 114,190        | 103,802        | 190,184        | 217,949        | 89,397         | 205,844        | 215,542        | 308,288          | 180,942          | 178,554          | 203,622          | 2,154,619         | 1,807,906         |
| <b>Total des importations</b> | <b>949,416</b> | <b>706,117</b> | <b>812,508</b> | <b>944,812</b> | <b>842,641</b> | <b>855,044</b> | <b>957,812</b> | <b>967,082</b> | <b>1,171,584</b> | <b>1,014,570</b> | <b>1,045,825</b> | <b>1,090,881</b> | <b>11,358,292</b> | <b>11,093,702</b> |
| <b>Celles qui transitent:</b> | <b>373,392</b> | <b>295,665</b> | <b>305,154</b> | <b>427,476</b> | <b>400,565</b> | <b>303,371</b> | <b>385,653</b> | <b>411,045</b> | <b>510,723</b>   | <b>429,867</b>   | <b>424,617</b>   | <b>376,608</b>   | <b>4,644,135</b>  | <b>3,894,461</b>  |
| <b>Transbordement EN</b>      | <b>32,820</b>  | <b>17,556</b>  | <b>11,362</b>  | <b>21,399</b>  | <b>11,872</b>  | <b>16,800</b>  | <b>21,797</b>  | <b>18,968</b>  | <b>15,197</b>    | <b>17,933</b>    | <b>27,952</b>    | <b>41,962</b>    | <b>255,618</b>    | <b>289,173</b>    |

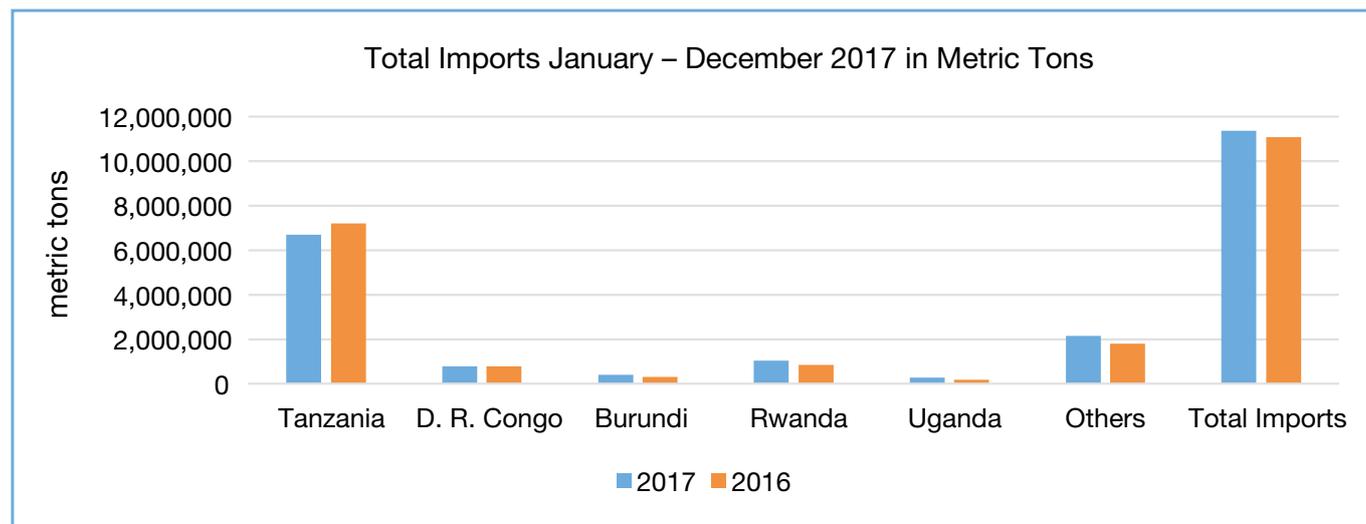
Source: APT Jan-Déc 2016 & 2017

Le tableau ci-dessus montre que le total des importations de janvier à décembre a légèrement augmenté pour l'année 2017 par rapport à l'année 2016. Le total des importations pour 2017 est de 11.358.292 tonnes contre 11.093.702 tonnes métriques, soit une augmentation de 264.590 tonnes métriques, ce qui équivaut à une augmentation de 2,4% du total des importations à travers le port de Dar

es-Salaam.

Dans le même tableau, le fret en transit a significativement augmenté pour l'année 2017 par rapport à 2016, passant de 3 897 461 tonnes à 4 644 135 tonnes en 2017, soit une augmentation de 749 674 tonnes, soit 19,3%. La figure ci-dessous montre les tendances.

Figure 5 : le Total des Importations Janv- Décembre 2017 en Tonnes Métriques



## 2.1.2 Exportations

Tableau 2: Le total des exportations de janvier à décembre 2017 en tonnes métriques

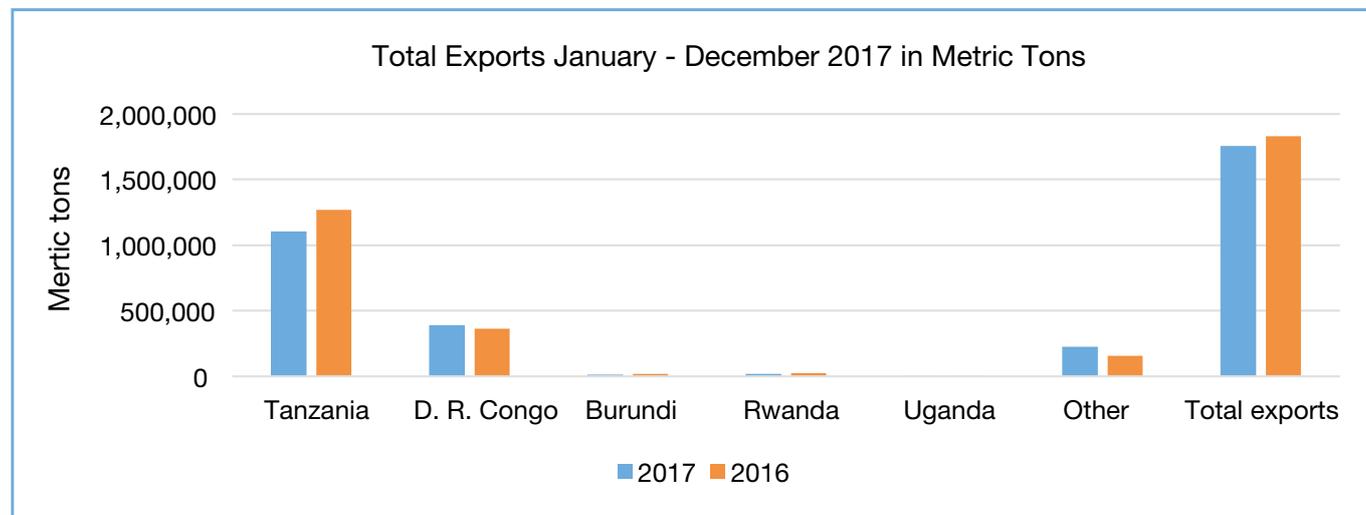
| PAYS                          | Jan-17         | Fev-17         | Mar-17         | Avr-17         | Mai-17         | Juin-17        | Juil-17        | Août-17        | Sep-17         | Oct-17         | Nov-17         | Déc-17         | 2017             | 2016             |
|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|
| Tanzanie                      | 99,541         | 85,440         | 87,809         | 74,646         | 72,706         | 80,476         | 98,514         | 116,982        | 101,539        | 89,211         | 102,587        | 93,994         | 1,103,445        | 1,271,160        |
| RDC                           | 40,897         | 28,250         | 37,043         | 27,935         | 29,204         | 32,691         | 31,699         | 37,606         | 39,642         | 34,840         | 25,870         | 25,780         | 391,457          | 363,701          |
| Burundi                       | 1,776          | 1,721          | 913            | 417            | 290            | 273            | 1,004          | 957            | 887            | 1,245          | 1,577          | 1,132          | 12,192           | 19,374           |
| Rwanda                        | 1,392          | 1,517          | 804            | 846            | 1,093          | 2,071          | 1,383          | 2,343          | 2,327          | 2,340          | 2,462          | 2,293          | 20,871           | 22,348           |
| Ouganda                       | 0              | 34             | 34             | 37             | 110            | 18             | 15             | -              | -              | -              | 1,330          | -              | 1,578            | 796              |
| Autres                        | 15,147         | 14,148         | 13,036         | 16,238         | 14,088         | 16,243         | 18,992         | 29,098         | 21,731         | 24,102         | 23,955         | 21,068         | 227,846          | 155,372          |
| <b>Total des importations</b> | <b>158,753</b> | <b>131,110</b> | <b>139,639</b> | <b>120,119</b> | <b>117,491</b> | <b>131,772</b> | <b>151,607</b> | <b>186,986</b> | <b>166,126</b> | <b>151,738</b> | <b>157,781</b> | <b>144,267</b> | <b>1,757,389</b> | <b>1,832,751</b> |
| <b>Celles qui transitent:</b> | <b>59,212</b>  | <b>45,670</b>  | <b>51,830</b>  | <b>45,473</b>  | <b>44,785</b>  | <b>51,278</b>  | <b>53,093</b>  | <b>69,585</b>  | <b>64,587</b>  | <b>62,527</b>  | <b>55,194</b>  | <b>50,273</b>  | <b>653,507</b>   | <b>561,462</b>   |

Source: APT Jan-Déc 2016 & 2017

Les tableaux ci-dessus montrent que le total des importations de janvier à décembre 2017 a légèrement diminué par rapport à janvier - décembre 2016. Le total des importations pour l'année 2017 s'élève à 1 757 389 tonnes métriques et 2016 à 1 832 751 tonnes

métriques, soit une diminution de 75 362 tonnes métriques, ce qui équivaut à une diminution de 4%. Les statistiques montrent également qu'il existe une tendance positive pour les exportations de transit, comme le montre la figure ci-dessous ;

Figure 6: Le Total des Exportations – Décembre 2017 en Tonnes Métriques



### TRAFIC DU FRÊT LE LONG DE LA CÔTE

Désigne les marchandises transportées par un navire qui se déroule uniquement d'un port à l'autre dans la zone portuaire de la Tanzanie. Le tableau ci-dessous

montre le trafic de marchandises le long de la côte (importations et exportations) en tonnes métriques. Les principaux ports de la côte comprennent Tanga et Mtwara.

Tableau 3: Trafic du fret le long de la côte (importations et exportations) en tonnes métriques

| PAYS         | Jan-17        | Feb-17        | Mar-17        | Avr -17       | Mai -17       | Juin-17       | Juil-17       | Août-17       | Sep-17        | Oct-17        | Nov-17        | Déc-17        | 2017           |
|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Importations | 5,790         | 7,186         | 10,067        | 8,300         | 8,175         | 7,389         | 10,323        | 4,977         | 10,456        | 9,143         | 9,812         | 11,074        | 102,692        |
| Exportations | 19,991        | 21,944        | 27,244        | 21,809        | 25,150        | 27,607        | 26,940        | 26,706        | 21,799        | 21,913        | 24,435        | 22,008        | 287,546        |
| <b>Total</b> | <b>25,781</b> | <b>29,130</b> | <b>37,311</b> | <b>30,109</b> | <b>33,325</b> | <b>34,996</b> | <b>37,263</b> | <b>31,683</b> | <b>32,255</b> | <b>31,056</b> | <b>34,247</b> | <b>33,082</b> | <b>390,237</b> |

Tableau 4: Trafic Global des Importations + Exportations et Transbordement en Tonnes Métriques 2017

|   | Jan-17           | Feb-17         | Mar-17           | Avr -17          | Mai -17          | Juin-17          | Juil-17          | Août-17          | Sep-17           | Oct-17           | Nov-17           | Déc-17           | 2017              | 2016              |
|---|------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| Le total des importation                  | 955,206          | 713,303        | 822,575          | 953,112          | 850,816          | 862,433          | 968,135          | 972,059          | 1,182,040        | 1,023,713        | 1,055,637        | 1,101,955        | 11,460,983        | 11,260,549        |
| Le total des importations                 | 178,744          | 153,054        | 166,883          | 141,928          | 142,641          | 159,379          | 178,547          | 213,692          | 187,925          | 173,651          | 182,216          | 166,275          | 2,044,935         | 2,039,244         |
| Le total des Importations et exportations | 1,133,949        | 866,357        | 989,458          | 1,095,040        | 993,457          | 1,021,812        | 1,146,682        | 1,185,751        | 1,369,965        | 1,197,364        | 1,237,853        | 1,268,230        | 13,505,918        | 13,299,793        |
| Transbordement                            | 32,820           | 17,556         | 11,362           | 21,399           | 11,872           | 16,800           | 21,797           | 18,968           | 15,197           | 17,933           | 27,952           | 41,962           | 255,618           | 289,173           |
| <b>Grand Total</b>                        | <b>1,166,769</b> | <b>883,913</b> | <b>1,000,820</b> | <b>1,116,439</b> | <b>1,005,329</b> | <b>1,038,612</b> | <b>1,168,479</b> | <b>1,204,719</b> | <b>1,385,162</b> | <b>1,215,297</b> | <b>1,265,805</b> | <b>1,310,192</b> | <b>13,761,536</b> | <b>13,588,966</b> |

Les tableaux ci-dessus montrent que le trafic global (importations + exportations et transbordement) a augmenté de 2016 à 2017. Pour l'année 2016, le trafic total enregistré a été de 13 588 966 tonnes et pour l'année 2017, il a été enregistré 13 761 536 tonnes, soit une augmentation de 1,3% du trafic global de marchandises transitant par le port de Dar es-Salaam.

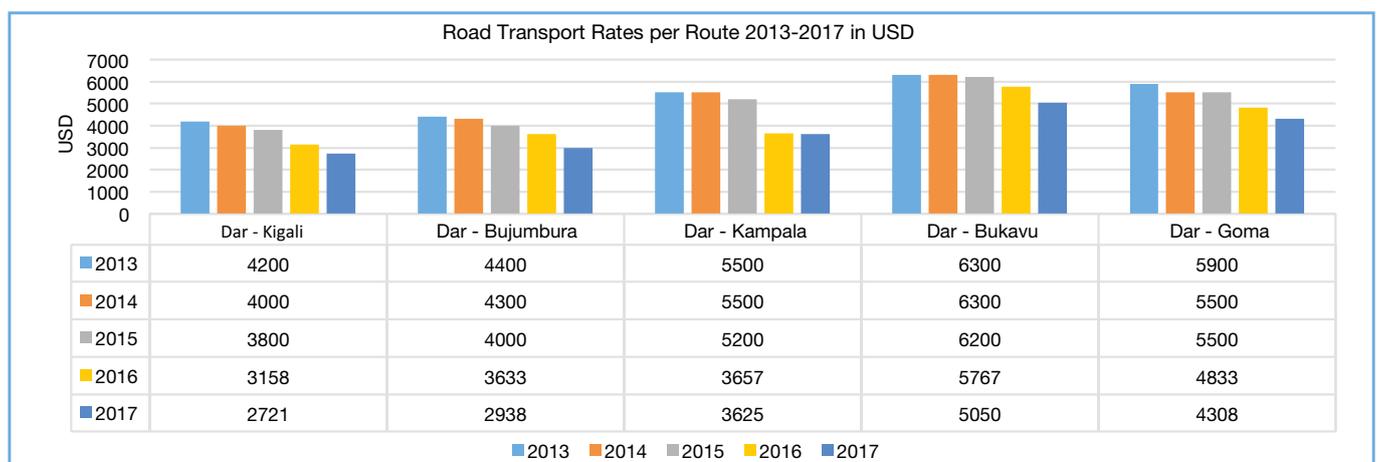
## 2.2 Indicateurs des Taux et Coûts de Transports

Cette section présente les faits saillants des tarifs

et des coûts des services de transport payés par les propriétaires de marchandises / les expéditeurs au transporteur et/ou à d'autres fournisseurs de services avec la chaîne logistique. Le coût est déterminé par diverses conditions liées à l'emplacement, l'infrastructure, les barrières administratives, l'énergie et la façon dont le fret est transporté.

La figure ci-dessous indique les taux de transport par conteneur pour les cinq dernières années en USD.

Figure 7: Tarifs de Transports Routiers par Route 2013-2017 en USD



Source: TAD & Enquêtes sur l'état des routes

Il a également été estimé que le coût élevé des affaires est dû à un certain nombre de facteurs, y compris les retards, alors que les retards sur les divers tronçons

du corridor central ont été estimés à 250 \$ par jour pour une entreprise de camionnage. Les coûts de distribution et de transport le long du corridor central

ont représenté plus de 40% à 50% du coût du produit final. La valeur des infrastructures joue également un rôle essentiel dans les tarifs et les coûts de transport. L'étude en cours sur l'analyse des coûts de transport pour le Corridor Central pourrait fournir davantage d'analyses sur les tendances des coûts de transport dans la région.

Parmi les contributions aux Coûts et prix de transport figure les droits d'usage des routes, qui sont des redevances perçues pour l'utilisation des routes et qui sont payées aux postes frontaliers avant l'entrée sur le territoire du pays. La Tanzanie, le Burundi et le Rwanda ont harmonisé à 152 dollars contre 500 dollars tandis

que les autres pays Membres du Corridor Central n'ont pas encore harmonisé ces frais.

### 2.2.1 Coûts/Tarifs de Transport Routier des Marchandises

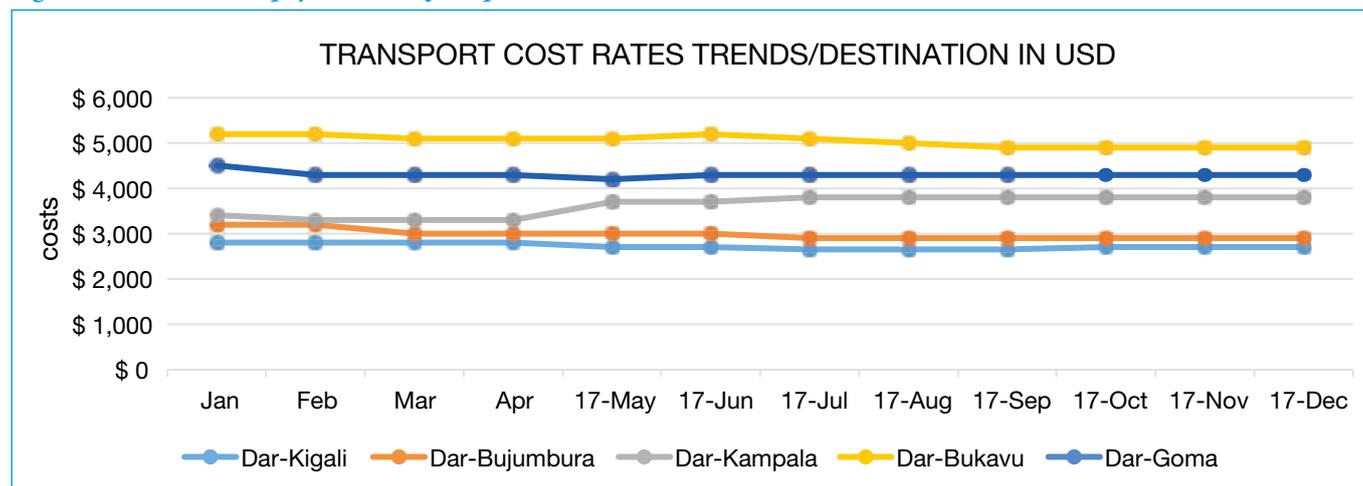
Les tableaux ci-dessous indiquent un résumé des frais de transport routier pour le déplacement d'un conteneur de 20/40 pieds de Dar es-Salaam vers les principales destinations le long du Corridor Central. Les tarifs ne fournissent que le montant versé à un transporteur pour le déplacement d'un conteneur d'un point à un autre, à l'exclusion des autres frais tels que les frais de manutention au port et à la destination.

Tableau 5: Coûts de Transport Routier pour déplacer un conteneur de 20/40 pieds à partir de Dar es Salaam

| Route         | Jan     | Feb     | Mar     | Avr     | Mai     | Juin    | Juillet | Août    | Sep     | Oct     | Nov     | Déc     |
|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Dar-Kigali    | \$2,800 | \$2,800 | \$2,800 | \$2,800 | \$2,700 | \$2,700 | \$2,650 | \$2,650 | \$2,650 | \$2,700 | \$2,700 | \$2,700 |
| Dar-Bujumbura | \$3,200 | \$3,200 | \$3,000 | \$3,000 | \$3,000 | \$3,000 | \$2,900 | \$2,900 | \$2,900 | \$2,900 | \$2,900 | \$2,900 |
| Dar-Kampala   | \$3,400 | \$3,300 | \$3,300 | \$3,300 | \$3,700 | \$3,700 | \$3,800 | \$3,800 | \$3,800 | \$3,800 | \$3,800 | \$3,800 |
| Dar-Bukavu    | \$5,200 | \$5,200 | \$5,100 | \$5,100 | \$5,100 | \$5,200 | \$5,100 | \$5,000 | \$4,900 | \$4,900 | \$4,900 | \$4,900 |
| Dar-Goma      | \$4,500 | \$4,300 | \$4,300 | \$4,300 | \$4,200 | \$4,300 | \$4,300 | \$4,300 | \$4,300 | \$4,300 | \$4,300 | \$4,300 |

Source: CF&A/Enquêtes sur l'état des routes -2017

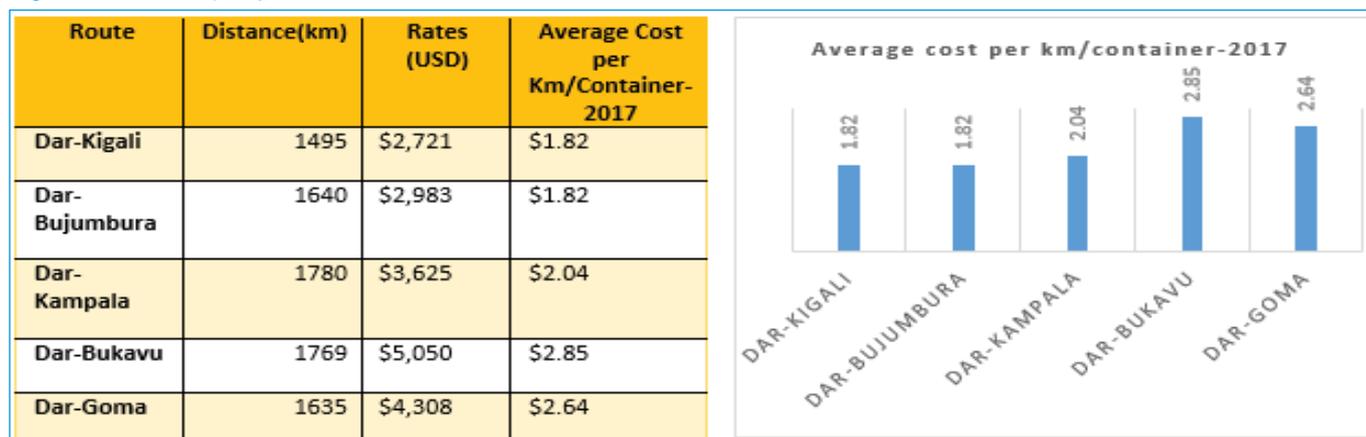
Figure 8: Incidences de paiement des frais par les camionneurs



Les tarifs de transport affichent une légère tendance à la baisse qui est presque constante tout au long de l'année 2017 pour toutes les destinations, comme indiqué dans le tableau ci-dessus. Les tarifs de transport sont encore plus élevés pour la cargaison

destinée à Bukavu et Goma en RDC, presque le double du coût de transport vers Kigali-Rwanda malgré la courte différence de distance d'environ 255 km et 160 km de Kigali à Bukavu et Goma respectivement.

Figure 9: Coût moyen par km / conteneur 2017

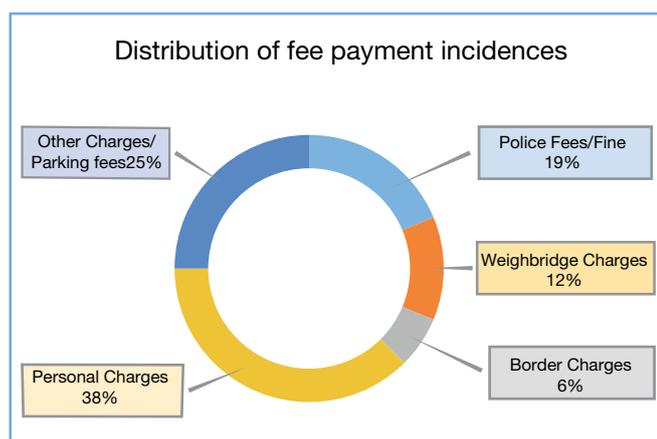


Une analyse plus poussée indique que les tarifs de transport par km sont presque les mêmes pour les marchandises en destination du Rwanda et du Burundi à environ 1,82 \$/km alors que le taux est plus élevé pour les marchandises en destination de la RDC à 2,85 \$/km pour Bukavu et 2,64\$/km pour les marchandises en destination de Goma.

### Frais et Redevances non officiels payés par les camionneurs

La figure ci-dessous fournit un résumé des frais de service payés par les camionneurs pendant le transit le long du Corridor Central. Sur les 514 arrêts, seulement 16,7% ont été signalés comme impliquant le paiement des frais. Les frais personnels ont pris une part importante des paiements.

Figure 10: Incidence des frais de paiement par les camionneurs



Source: Enquêtes par téléphones mobiles - 2017

### 2.2.2 Coûts/Tarifs du Transport Ferroviaire

La construction du chemin de fer à écartement standard du corridor central vient d'être matérialisé par la Tanzanie. Le projet consistera à la construction du chemin de fer de 2561 km de long reliant le port de Dar es Salaam à aux ports de Mwanza sur le lac Victoria et de Kigoma sur le lac Tanganyika d'une part,

et les pays voisins du Rwanda et du Burundi, d'autre part. La première phase de 205 km de Dar es Salaam à Morogoro a été lancée le 12 avril 2017 alors que la seconde phase d'environ 426 km partira de Morogoro à Makutupora à Dodoma. Les prochaines étapes comprendront des connexions sur Mwanza, Kigali, Musongati et Kigoma.

Actuellement, l'exploitation ferroviaire le long du corridor central se poursuit à travers l'ancien chemin de fer à écartement métrique.

Il est important de noter que la capacité de charge utile standard des conteneurs de 20 et 40 pieds est respectivement de 25 et 27,6 tonnes. Ainsi, 40 tonnes de fret en vrac transportées par train (capacité d'un wagon) auront besoin de deux camions pour transporter la même quantité.

Les tableaux ci-dessous indiquent la comparaison entre le transport d'une cargaison conteneurisée et de cargaison en vrac par chemin de fer et par route jusqu'à Bujumbura-Burundi.

Tableau 6: Comparaison des Coûts de Transport - Cargaison conteneurisée

| Mode    | Coûts dans le port/Manutention |     |     | Coûts de Transport |          |           | Coûts de Dédouanement |     |             | Suivi de la cargaison | Total       |
|---------|--------------------------------|-----|-----|--------------------|----------|-----------|-----------------------|-----|-------------|-----------------------|-------------|
|         | Dar                            | Kgm | Buj | Dar-Kgm            | Kig- Buj | Dar - Buj | Dar                   | Kgm | Border/Dest |                       |             |
| FER.    | 440                            | 440 | 140 | 2600               | 616      | na        | 300                   | 100 | 200         | na                    | <b>4836</b> |
| ROUTIER | 440                            | na  |     | Na                 | na       | 2900      | 300                   | na  | 200         | 20                    | <b>3860</b> |

Tableau 7: Comparaison de Coûts de Transport - cargaison en vrac

| Mode | Coûts dans le port/Manutention |     |     | Coûts de Transport |          |           | Clearing Border/Dest |     |             | E-seal | TOTAL       | Coût/tonne    |
|------|--------------------------------|-----|-----|--------------------|----------|-----------|----------------------|-----|-------------|--------|-------------|---------------|
|      | Dar                            | Kgm | Buj | Dar - Kgm          | Kig- Buj | Dar - Buj | Dar                  | Kgm | Border/Dest |        |             |               |
| RAIL | 440                            | 440 | 140 | 2600               | 616      | na        | 300                  | 100 | 200         | na     | <b>4836</b> | <b>122.4</b>  |
| ROAD | 440                            | na  |     | na                 | Na       | 5800      | 300                  | na  | 200         | 40     | <b>6780</b> | <b>171.75</b> |

On suppose que le fret transporté est de 40 tonnes métriques. D'où le coût du transport routier sera significativement élevé par rapport au transport ferroviaire. En effet, le wagon peut transporter 40 tonnes de marchandises en même temps alors que pour la même livraison, au moins deux camions seront nécessaires. La cargaison en vrac transportée par voie ferrée jusqu'à Bujumbura réduit le coût du transport jusqu'à 30%.

### 2.2.3 Principaux Domaines d'Intérêt pour réduire les Coûts de Transport

- Coûts de carburant et pièces de rechange
- Obligations de visa dans certains États Membres allant de 50 USD
- Mauvaise infrastructure routière sur certains tronçons du corridor
- Insécurité dans certaines parties du Corridor
- Frais pour les usagers de la route
- Frais de manutention au port intérieur
- Suivi régional de cargaison par voie électronique
- Prévisibilité et fiabilité des services ferroviaires

## 2.3 Indicateurs d'Efficacité et de Productivité

Les indicateurs d'efficacité et de productivité donnent une indication de base sur la performance opérationnelle du corridor. L'objectif de la mesure de la productivité est de donner la performance actuelle

dans la chaîne logistique du transport par rapport aux mesures de productivité souhaitable telles que fournies par la meilleure pratique. Etre efficace implique la réduction le nombre d'intrants gaspillés, il est donc impératif de faire des investissements pour développer les capacités commerciales telles que les améliorations portuaires et routières, une meilleure efficacité de l'administration douanière et l'adoption de l'utilisation des services électroniques. Les gains d'efficacité dans le secteur des transports seront également abordés étant donné qu'ils constituent un facteur clé de la compétitivité et de la croissance d'une économie.

Cette section met en évidence les performances des principaux indicateurs d'efficacité et de productivité, identifie les facteurs responsables des améliorations de l'efficacité et fournit des informations sur les approches politiques susceptibles de déclencher une amélioration de la performance à l'avenir.

### 2.3.1 Indicateurs de Durée d'Entreposage

La durée d'entreposage fait référence au temps total passé par la cargaison au port depuis le déchargement du cargo du navire jusqu'à la sortie du port (nombre moyen de jours où le conteneur reste dans une cour, y compris les jours passés aux dépôts à conteneurs (ICD)).

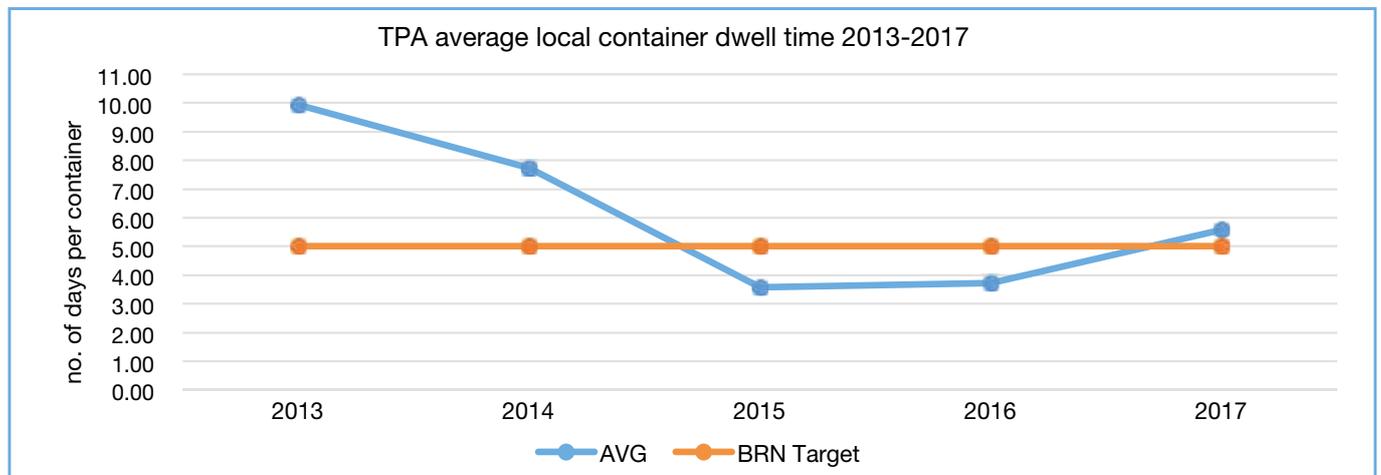
#### A. Durée d'Entreposage pour TPA

Fondamentalement, les indicateurs de durée d'entreposage du conteneur à TPA sont générés à partir des données collectées par le système électronique de l'Autorité Portuaire de la Tanzanie.

Tableau 8: Durée moyenne d'entreposage du conteneur local APT (jours par conteneur)

| ANNEE | JA   | FE   | MA  | AV  | MA  | JUI | JU  | Aoû | SEP  | OCT  | N   | D    | M           |
|-------|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|-----|------|-------------|
| 2013  | 18.5 | 15.3 | 7.8 | 6.3 | 7.3 | 7.6 | 7.0 | 9.7 | 14.1 | 8.4  | 8.8 | 8.5  | <b>9.94</b> |
| 2014  | 10.5 | 9.0  | 6.5 | 7.8 | 8.8 | 8.1 | 3.1 | 9.9 | 8.7  | 7.8  | 4.2 | 8.5  | <b>7.74</b> |
| 2015  | 4.9  | 2.8  | 4.0 | 5.5 | 6.2 | 3.8 | 2.8 | 3.3 | 2.8  | 2.3  | 2.2 | 2.32 | <b>3.58</b> |
| 2016  | 2.3  | 2.0  | 6.3 | 4.2 | 1.3 | 1.6 | 1.9 | 2.7 | 2.4  | 4.6  | 8.5 | 7.0  | <b>3.73</b> |
| 2017  | 7.1  | 5.6  | 4.5 | 3.8 | 4.3 | 5.3 | 5.5 | 6.6 | 5.7  | 5.39 | 6.3 | 6.9  | <b>5.58</b> |

Figure 11: Durée moyenne de séjour des conteneurs dans l'APT 2013-2017



Source: Données de l'APT 2013-2017

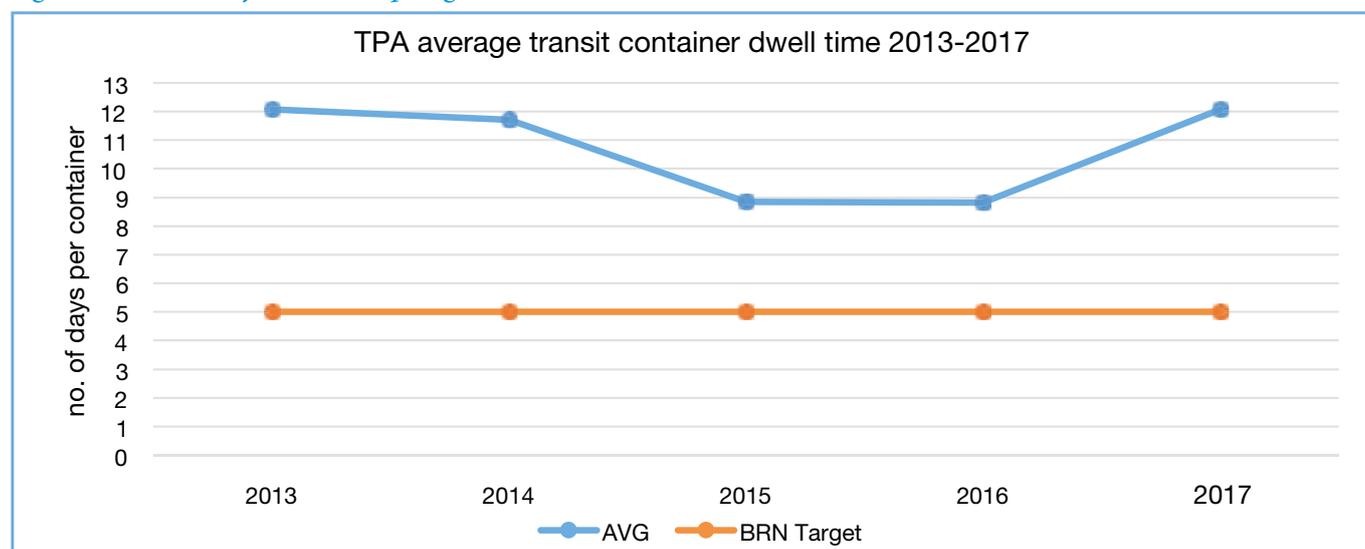
Il est clairement observé que la durée moyenne d'entreposage des conteneurs locaux au port de Dar es Salaam au cours des cinq dernières années est de 9,94 jours en 2013, de 7,74 jours en 2014, de 3,58 jours en 2015, de 3,73 jours en 2016 et de 5,58 jours

en 2017 que selon de 5 jours, la durée d'entreposage au niveau local depuis 2015 a atteint l'objectif mais a observé une forte augmentation pour 2017. De 2016 à 2017, il reflète une augmentation en pourcentage de 49,6%.

Tableau 9: Durée moyenne d'entreposage du conteneur en transit TPA (Jours par conteneur)

| ANNEE | JAN  | FEV  | MAR  | AVR  | MAI  | JUIN | JUIL | AOÛT | SEPT | OCT  | NOV  | DEC  | AVG          |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------|
| 2013  | 14.4 | 17.6 | 19.1 | 11.2 | 9.5  | 10.2 | 9.7  | 9.1  | 13.0 | 12.4 | 9.9  | 8.8  | <b>12.07</b> |
| 2014  | 14.8 | 14.2 | 17.3 | 11.0 | 15.0 | 9.5  | 7.8  | 12.6 | 10.1 | 11.3 | 9.5  | 7.6  | <b>11.72</b> |
| 2015  | 9.4  | 11.4 | 7.2  | 6.0  | 7.0  | 9.7  | 8.7  | 10.2 | 7.2  | 10.7 | 10.1 | 8.5  | <b>8.84</b>  |
| 2016  | 12.8 | 10.6 | 4.1  | 3.8  | 8.9  | 7.6  | 9.2  | 10.3 | 10.6 | 8.4  | 11.0 | 8.5  | <b>8.82</b>  |
| 2017  | 9.6  | 10.7 | 11.5 | 9.7  | 9.4  | 11.5 | 9.1  | 11.3 | 15.1 | 15.5 | 17.4 | 14.1 | <b>12.08</b> |

Figure 12: Durée moyenne d'entreposage du conteneur en transit TPA 2013-2017



Source : TPA, 2016

La durée moyenne d'entreposage dans les conteneurs de transit a continué de diminuer de 2013 à 2016, mais une augmentation de choc a été enregistrée en 2017. Comme le montre le tableau ci-dessus, les moyennes enregistrées sont de 12,1 jours, 11,7 jours, 8,84 jours, 8,82 jours et 12,08 jours pour 2013 à 2017. Cependant, le temps de transit est toujours très élevé par rapport à la cible BRN de 5 jours. Une brève enquête devrait être menée pour déterminer les causes d'une augmentation moyenne du temps de transit en 2017 et pourquoi l'objectif de 5 jours est loin d'être atteint.

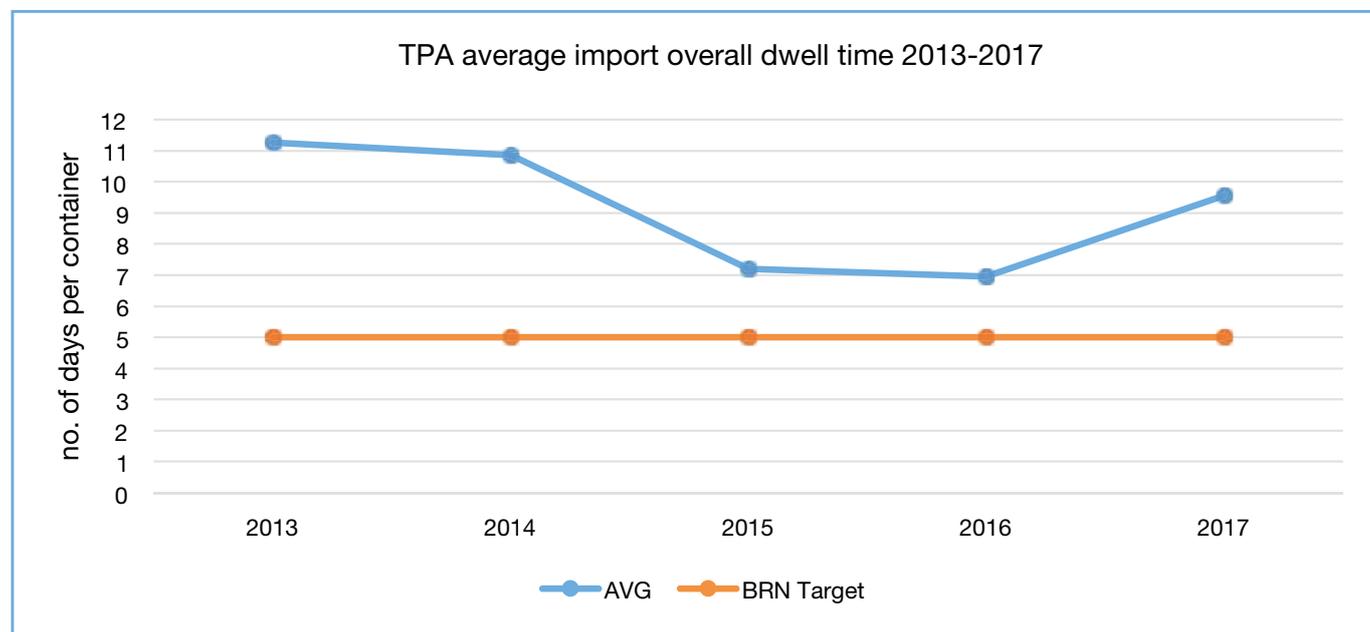
Si l'on compare 2016 et 2017, on observe une augmentation de 3,26 jours, ce qui équivaut à une augmentation de 37% attribuable à l'augmentation significative du cargo de transit pour 2017, aux retards causés dans le dédouanement des marchandises suivant le régime de Territoire Douanier Unique ainsi qu'au long délai de grâce de 30 jours accordées aux marchandises destinées à la RDC contre 14 jours pour les autres pays et 7 jours pour le cargo local.

Tableau 10: Durée globale d'entreposage du conteneur import (Jours par conteneur)

| ANNEE | JAN  | FEV  | MAR  | AVR  | MAI  | JUIN | JUI | AOÛ  | SEPT | OCT  | NOV  | DEC  | MOY          |
|-------|------|------|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|------|--------------|
| 2013  | 14.9 | 12.9 | 17.9 | 10.6 | 9.2  | 8.9  | 8.3 | 9.4  | 13.2 | 11.9 | 9.4  | 8.6  | <b>11.27</b> |
| 2014  | 14.2 | 13.8 | 16.0 | 10.6 | 14.1 | 9.3  | 7.1 | 11.2 | 9.4  | 9.6  | 6.9  | 8.0  | <b>10.85</b> |
| 2015  | 7.1  | 7.1  | 5.6  | 5.7  | 5.2  | 6.7  | 5.8 | 6.8  | 5.0  | 10.8 | 10.9 | 9.9  | <b>7.21</b>  |
| 2016  | 7.6  | 6.3  | 5.2  | 4.0  | 5.1  | 5.3  | 5.6 | 8.0  | 8.2  | 8.8  | 11.3 | 8.0  | <b>6.95</b>  |
| 2017  | 8.1  | 8.1  | 9.2  | 7.8  | 6.9  | 8.4  | 7.3 | 8.9  | 12.1 | 12.5 | 13.8 | 11.5 | <b>9.55</b>  |

Source: TPA Data 2013-2017

Figure 13: Temps moyen de séjour global d'importation de TPA 2013-2017



La durée moyenne d'entreposage des importations pour les cinq dernières années (2013-2017) est indiquée dans le tableau ci-dessus où la durée d'entreposage fluctue mais où l'Objectif de Grands Résultats Maintenant est toujours non atteint, les moyennes sont toujours plus

élevées que l'objectif de 5 jours. En comparant la durée moyenne d'entreposage de 6,95 jours et de 9,55 jours en 2017, on constate une augmentation de 2,6 jours, ce qui équivaut à une augmentation de 37,4% de la durée moyenne d'entreposage.

## B. Durée d'Entreposage pour TICTS

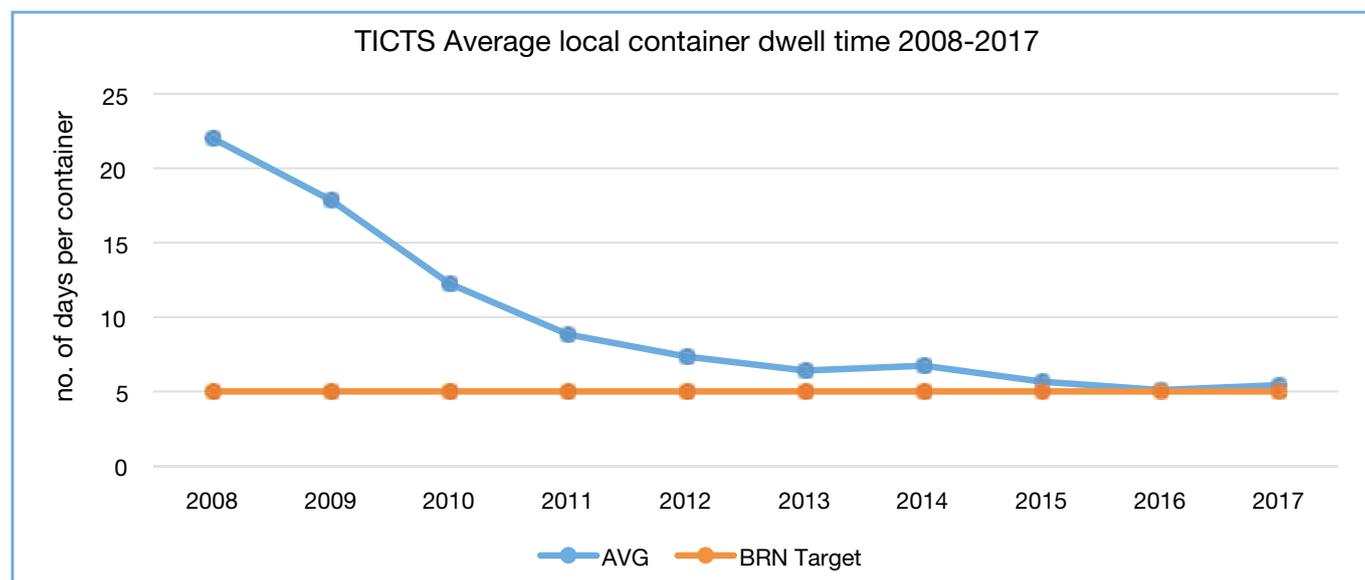
- i. La durée moyenne mensuelle d'entreposage des conteneurs au niveau local (jours par conteneur): Terminal à conteneurs DSM (TICTS) année: 2008-2017

Tableau 11: Durée moyenne mensuelle d'entreposage des conteneurs au niveau local (jours par conteneur) 2008-2017

| ANNEE | JAN  | FEV  | MAR  | AVR  | MAI  | JUIN | JUIL | AOU  | SEP  | OCT  | NOV  | DEC  | MOY          |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------|
| 2008  | 19.0 | 23.0 | 20.0 | 21.0 | 21.0 | 22.0 | 28.0 | 22.0 | 22.0 | 24.0 | 21.0 | 21.0 | <b>22.0</b>  |
| 2009  | 17.0 | 16.0 | 18.0 | 21.0 | 25.0 | 22.0 | 19.0 | 19.0 | 16.0 | 15.0 | 15.0 | 11.0 | <b>17.83</b> |
| 2010  | 12.0 | 12.0 | 13.0 | 12.0 | 13.0 | 11.0 | 13.0 | 12.0 | 10.0 | 12.0 | 12.0 | 15.0 | <b>12.25</b> |
| 2011  | 13.0 | 11.0 | 10.0 | 10.0 | 9.0  | 7.0  | 8.0  | 7.0  | 7.0  | 7.0  | 8.0  | 9.0  | <b>8.83</b>  |
| 2012  | 7.0  | 7.0  | 6.0  | 6.0  | 7.0  | 9.0  | 9.0  | 8.0  | 7.0  | 7.0  | 8.0  | 7.0  | <b>7.33</b>  |
| 2013  | 8.0  | 7.0  | 6.0  | 6.0  | 7.0  | 7.0  | 6.0  | 6.0  | 6.0  | 6.0  | 7.0  | 5.0  | <b>6.41</b>  |
| 2014  | 7.0  | 6.0  | 6.0  | 6.0  | 6.0  | 6.0  | 5.0  | 7.0  | 6.0  | 6.0  | 9.0  | 11.0 | <b>6.75</b>  |
| 2015  | 8.0  | 6.0  | 6.0  | 6.0  | 7.0  | 6.0  | 4.7  | 4.5  | 4.6  | 5.5  | 4.2  | 5.3  | <b>5.65</b>  |
| 2016  | 5.8  | 5.3  | 5.2  | 4.6  | 4.7  | 4.3  | 5.1  | 4.8  | 3.7  | 5.6  | 6.4  | 5.6  | <b>5.09</b>  |
| 2017  | 5.1  | 5.0  | 5.0  | 13.0 | 6.0  | 5.0  | 5.0  | 5.0  | 4.0  | 4.0  | 4.0  | 3.8  | <b>5.41</b>  |

Source: Données TICTS 2008 - 2017

Figure 14: Durée Moyenne d'Entreposage pour les Conteneurs en Transit TICTS 2008-2017



Source: Données TICTS 2008 - 2017

Comme le montre le graphique ci-dessus, la durée moyenne d'entreposage des conteneurs pour TICTS au cours des dix dernières années entre 2008 et 2017 est le suivant : la tendance indique que la durée moyenne d'entreposage atteint presque l'objectif de Grands Résultats Maintenant de 5 jours. Il est clairement observé que pour l'année 2016, la durée

moyenne d'entreposage a presque atteint l'Objectif fixe de Grands Résultats Maintenant, mais en 2017, une légère augmentation a été observée, soit une augmentation de 6,3%.

- i. Durée Moyenne d'Entreposage pour les Conteneurs en Transit TICTS

Tableau 12: Durée Moyenne d'Entreposage pour les Conteneurs en Transit TICTS

| ANNEE | JAN  | FEV  | MAR  | AVR  | MAI  | JUIN | JUIL | AOU  | SEP  | OCT  | NOV  | DEC  | MOY          |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------|
| 2008  | 26.2 | 19.2 | 24.8 | 27.8 | 30.3 | 33.2 | 38.5 | 28.3 | 31.5 | 32.7 | 28.0 | 31.3 | <b>29.32</b> |
| 2009  | 26.2 | 19.2 | 24.8 | 27.8 | 30.7 | 23.0 | 21.2 | 26.3 | 15.3 | 13.5 | 17.5 | 13.8 | <b>21.61</b> |
| 2010  | 23.3 | 13.8 | 15.2 | 13.8 | 14.5 | 15.2 | 15.2 | 14.0 | 15.8 | 17.8 | 16.3 | 20.7 | <b>16.3</b>  |
| 2011  | 20.2 | 16.7 | 15.5 | 14.7 | 16.3 | 16.5 | 17.7 | 19.0 | 19.8 | 19.0 | 14.2 | 16.0 | <b>17.13</b> |
| 2012  | 13.5 | 14.2 | 14.2 | 15.8 | 16.7 | 13.5 | 14.5 | 15.2 | 12.3 | 14.3 | 13.3 | 15.3 | <b>14.4</b>  |
| 2013  | 18.3 | 20.2 | 17.5 | 18.0 | 16.3 | 13.2 | 13.7 | 12.3 | 11.7 | 10.5 | 13.0 | 14.7 | <b>14.95</b> |
| 2014  | 17.3 | 21.8 | 18.0 | 19.0 | 16.5 | 13.8 | 15.8 | 15.1 | 13.0 | 12.5 | 14.7 | 15.5 | <b>16.08</b> |
| 2015  | 17.2 | 17.7 | 15.5 | 17.7 | 19.5 | 15.3 | 11.0 | 11.3 | 10.9 | 8.7  | 11.4 | 11.1 | <b>13.94</b> |
| 2016  | 12.4 | 12.2 | 11.8 | 11.1 | 12.3 | 9.9  | 11.9 | 11.2 | 12.2 | 11.1 | 11.2 | 12.0 | <b>11.61</b> |
| 2017  | 12.5 | 13.2 | 15.3 | 14.2 | 13.7 | 12.5 | 12.8 | 12.5 | 16.7 | 16.0 | 13.1 | 13.8 | <b>13.86</b> |

Comme le montre le graphique ci-dessus, la durée moyenne d'entreposage des conteneurs de transit pour TICTS est légèrement en baisse par rapport aux années précédentes, passant de 29 jours aux années actuelles qui ont enregistré un temps de transit de 13,86 jours. La tendance sur le graphique montre

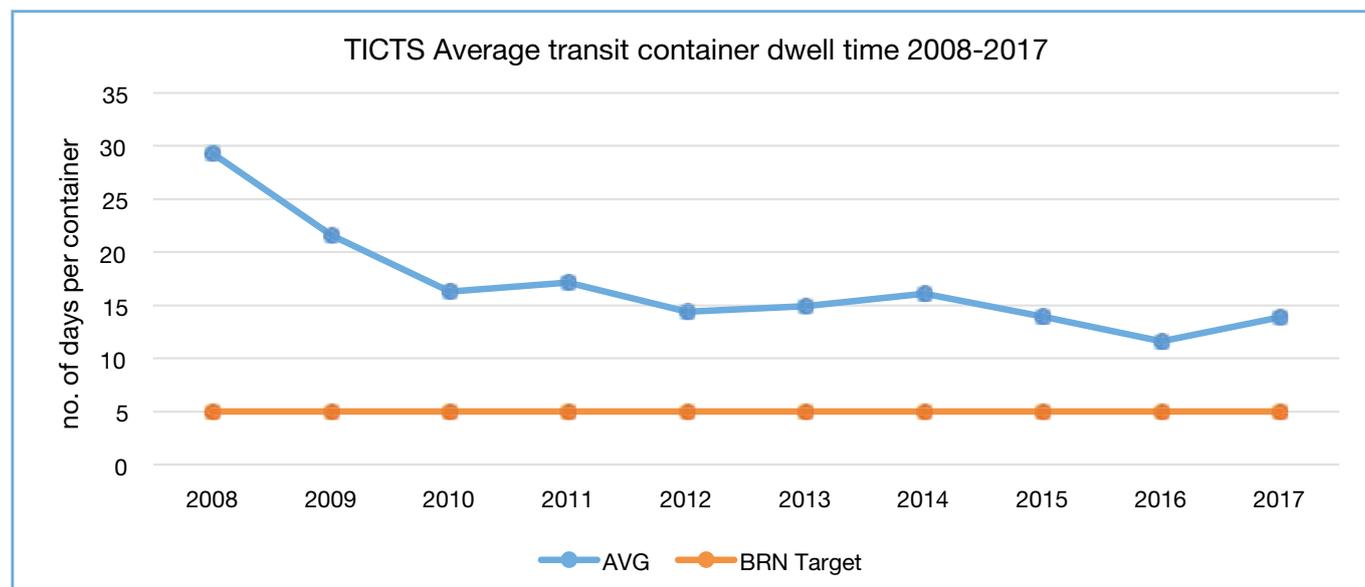
qu'en 2017 il y a une légère augmentation par rapport à 2016 où il y a eu une augmentation de 2,25, ce qui équivaut à 19,4% d'augmentation.

ii. Durée Moyenne Globale d'Entreposage pour les Conteneurs Import TICTS

Tableau 13: Durée Moyenne Globale d'Entreposage pour les Conteneurs Import TICTS

| ANNEE | JAN  | FEV  | MAR  | AVR  | MAI  | JUIN | JUIL | AOU  | SEP  | OCT  | NOV  | DEC  | MOY          |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------|
| 2008  | 24.0 | 27.0 | 26.0 | 23.0 | 24.0 | 26.0 | 25.0 | 25.0 | 26.0 | 29.0 | 24.0 | 26.0 | <b>25.42</b> |
| 2009  | 20.0 | 17.0 | 21.0 | 25.0 | 25.0 | 22.0 | 18.0 | 19.0 | 16.0 | 15.0 | 15.0 | 13.0 | <b>18.83</b> |
| 2010  | 14.0 | 12.0 | 13.0 | 13.0 | 14.0 | 13.0 | 15.0 | 13.0 | 13.0 | 15.0 | 16.0 | 16.0 | <b>13.92</b> |
| 2011  | 15.0 | 13.0 | 11.0 | 11.0 | 12.0 | 10.  | 10.0 | 11.0 | 11.0 | 11.0 | 11.0 | 12.0 | <b>11.5</b>  |
| 2012  | 9.0  | 10.0 | 8.0  | 10.0 | 10.0 | 11.0 | 11.0 | 9.0  | 9.0  | 10.0 | 9.0  | 9.0  | <b>9.58</b>  |
| 2013  | 12.0 | 11.0 | 9.0  | 10.0 | 11.0 | 8.0  | 8.0  | 8.0  | 8.0  | 8.0  | 10.0 | 9.0  | <b>9.33</b>  |
| 2014  | 11.0 | 11.0 | 10.0 | 11.0 | 10.0 | 9.0  | 10.0 | 10.0 | 9.0  | 8.0  | 9.0  | 11.0 | <b>9.92</b>  |
| 2015  | 12.0 | 11.0 | 11.0 | 10.0 | 12.0 | 10.0 | 8.4  | 10.3 | 9.9  | 9.5  | 10.3 | 10.3 | <b>10.39</b> |
| 2016  | 7.9  | 7.2  | 7.5  | 7.2  | 7.0  | 9.1  | 11.1 | 9.7  | 11.0 | 10.3 | 10.5 | 11.0 | <b>9.13</b>  |
| 2017  | 11.5 | 12.0 | 13.9 | 6.0  | 12.6 | 11.4 | 11.7 | 11.4 | 14.9 | 14.3 | 11.8 | 12.3 | <b>11.98</b> |

Figure 15: Durée Moyenne Globale d'Entreposage pour les Conteneurs Import 2008-2017



Source : Données TICTS 2008 - 2016

Comme le montre le graphique ci-dessus, la durée moyenne d'entreposage au niveau de TICTS ne cesse de décroître au cours des dix dernières années de 2008

à 2017. On observe une légère augmentation du temps de séjour par rapport à 2016 d'environ 2,85 jours en 2017, ce qui reflète une augmentation de 31,2%.

### 2.3.2 Temps de déclaration des marchandises pour TRA

Il indique la durée moyenne en heures qui s'écoule entre la déclaration par l'agent en douane jusqu'à ce que l'ordre de sortie soit émis par la douane pour les déclarations de fret de transit.

Il a été calculé à partir de la différence moyenne de temps entre l'heure de sortie et l'heure de déclaration, mesurée en heures à partir de l'Office Tanzanien des Recettes.

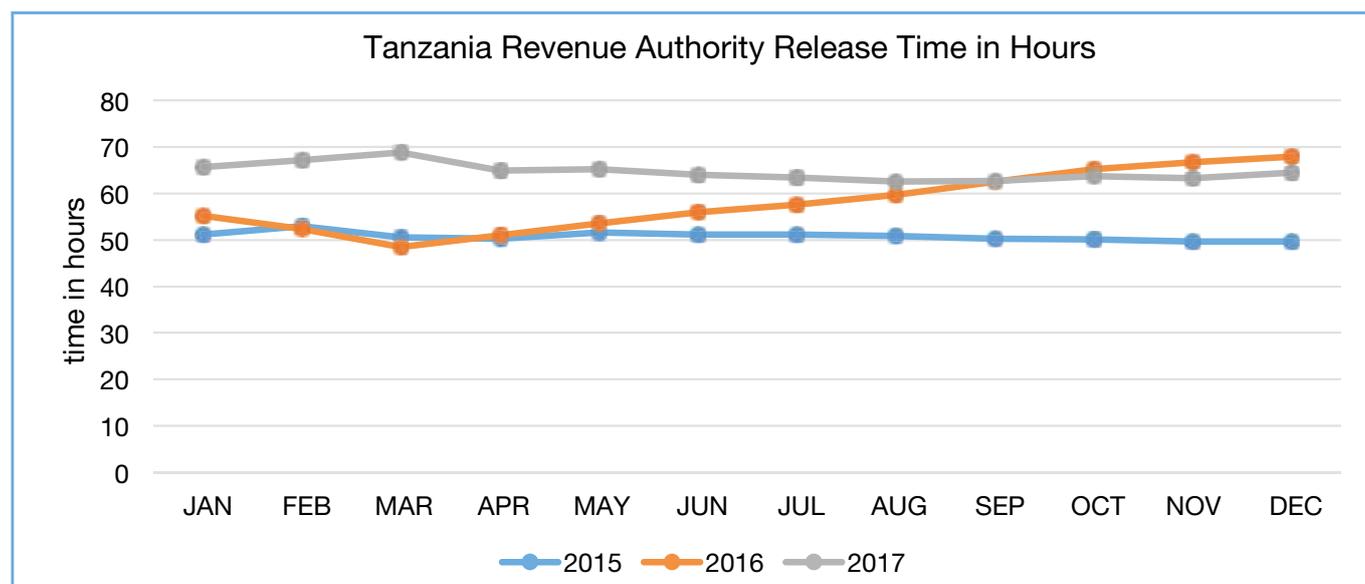
i. Temps de sortie pour l'APT (Heures)

Tableau 14: Temps de sortie pour l'OTR (Heures)

| ANNEE | JAN   | FEV   | MAR   | AVR   | MAI   | JUIN  | JUIL  | AOU   | SEP   | OCT   | NOV   | DEC   | MOY    |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 2015  | 51.2  | 52.9  | 50.5  | 50.2  | 51.6  | 51.2  | 51.1  | 50.8  | 50.3  | 50.1  | 49.7  | 49.6  | 50.777 |
| 2016  | 55.14 | 52.4  | 48.46 | 50.98 | 53.48 | 55.92 | 57.64 | 59.6  | 62.53 | 65.25 | 66.71 | 67.85 | 57.997 |
| 2017  | 65.58 | 67.18 | 68.83 | 64.86 | 65.13 | 64.0  | 63.33 | 62.55 | 62.6  | 63.65 | 63.3  | 64.4  | 64.62  |

Source: TRA, Jan – Déc 2015, 2016 & 2017

Figure 16: Temps de sortie pour l'TRA (Heures)



Comme le montre le tableau ci-dessus, il apparaît que le temps moyen en heures pour les trois années 2015, 2016 et 2017 est respectivement de 50,77 ; 57,997 et 64,62. Cela montre que le temps de déclaration ne cesse d'augmenter de 2015 à 2017, ce qui peut être attribué en mettant l'accent sur la numérisation obligatoire et la vérification physique du fret au port où une brève analyse et enquête devraient être mené pour déterminer les causes et recommander des solutions.

### 2.3.3 Indicateurs de ponts bascules

L'OTCC mesure la productivité et l'efficacité des ponts bascules installés le long du Corridor et le niveau

de conformité de la Limite de Contrôle de la Charge de Véhicule. La loi de la CAE oblige les camionneurs à respecter une limite de charge par essieu de 56 tonnes et un maximum de sept essieux pour les camions commerciaux qui empruntent le réseau routier régional.

Les ponts bascules sont principalement installés sur les routes du Corridor pour protéger les routes contre les dommages causés par la surcharge des camionneurs et la sécurité. Ils servent également à mesurer les chiffres de la circulation qui éclairent les développements de l'expansion routière. Les

fonctionnaires qui administrent les ponts bascules sont donc censés suivre strictement les mesures de contrôle de la charge du véhicule afin d'améliorer la conformité.

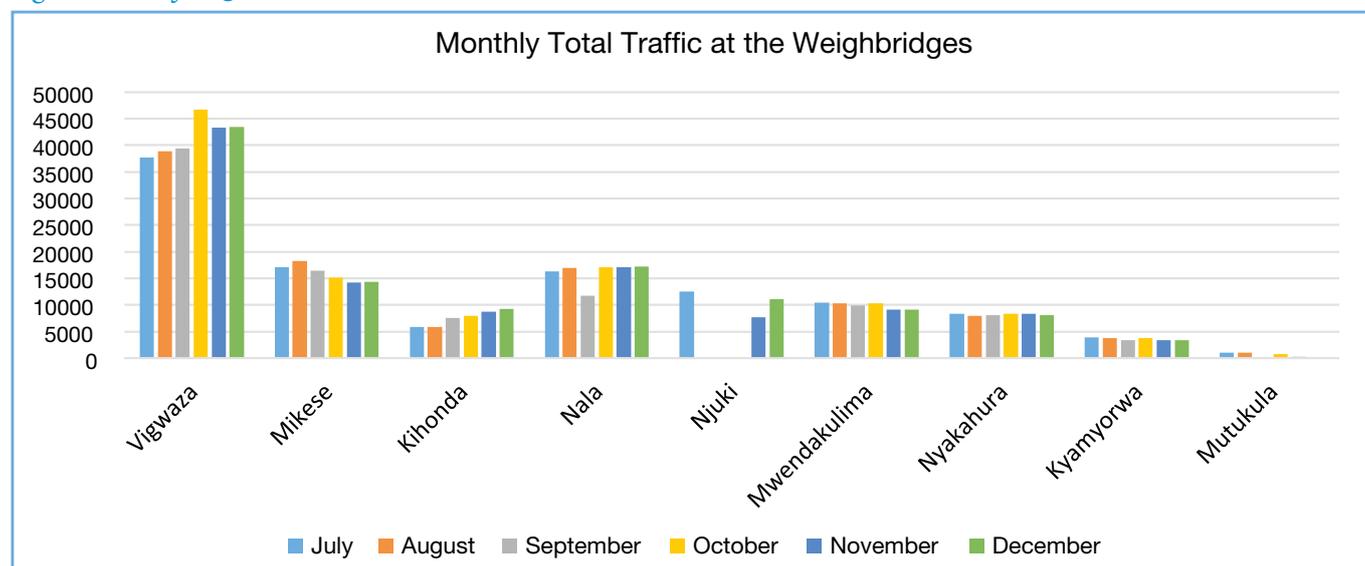
### A. Pesage du Trafic en Tanzanie

Cet indicateur mesure le nombre moyen de camions pesés en un mois sur les divers ponts bascules de Tanzanie le long du Corridor Central. C'est le trafic de tous les véhicules pesés aux ponts bascules à

l'exception des véhicules passés aux ponts bascules de pesage en mouvement de Vigwaza et Mikese.

Il y a 9 ponts bascules en Tanzanie, six (6) sont partagés par tous les véhicules assurant le transport sur l'une ou l'autre route avec deux (2) ponts bascules pour le Rwanda, le Burundi et la RDC et trois (3) ponts bascules pour les camions destinés à l'Ouganda. Parmi ceux-ci, trois ponts bascules de Vigwaza, Njuki et Nyakahura sont dédiés aux véhicules de transit.

Figure 17: Trafic Quotidien des Ponts Bascules



Source : TANROADS, Juillet-Déc 2017

La figure ci-dessus indique le trafic mensuel total des véhicules pesés sur différents ponts bascules en Tanzanie pour la période de juillet-décembre 2017. Les ponts bascules de Vigwaza enregistrent un trafic important car ce sont les premiers ponts bascules pour tous les véhicules du port de Dar es Salaam. Plus de

40 000 véhicules sont pesés par mois et continuent de diminuer pour les autres ponts-bascules.

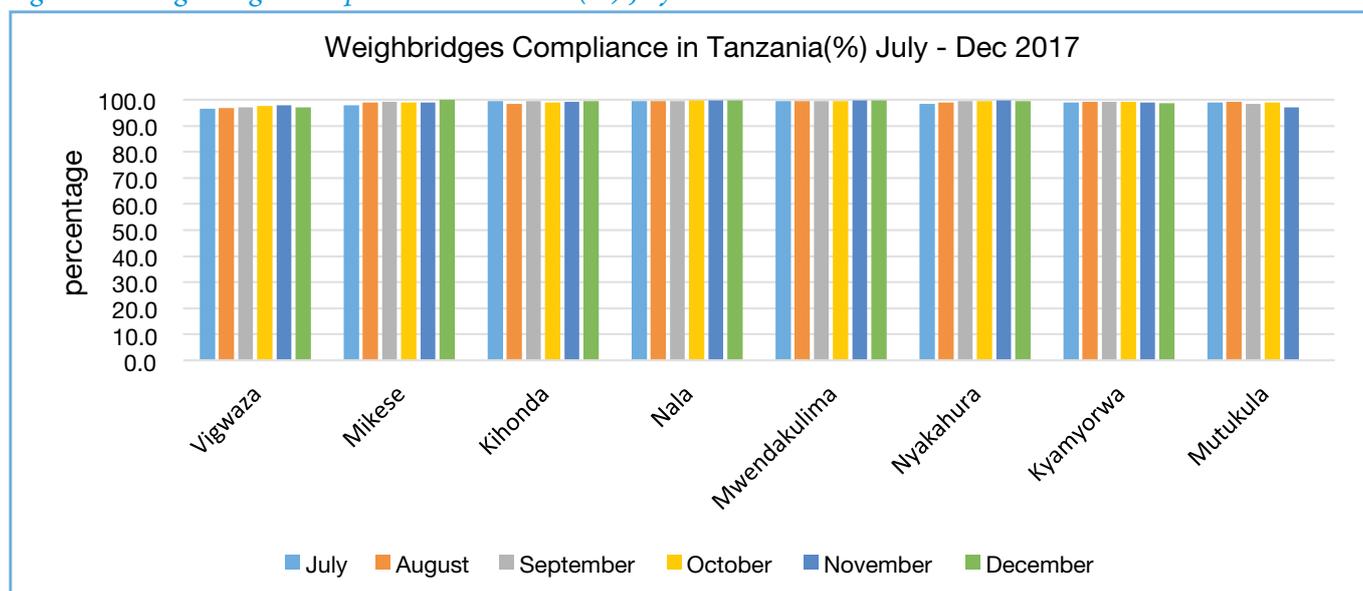
### B. Conformité de Pesage en Tanzanie

Ceci mesure le pourcentage de camions qui respectent le poids total du véhicule et les limites de charge par essieu avant et après la redistribution de la cargaison.

Tableau 15: Conformité de Pesage (%)

| Moi       | Vigwaza | Mikese | Kihonda | Njala | Njuki | Mwendakulima | Nyakahura | Kyamyorwa | Mutukula |
|-----------|---------|--------|---------|-------|-------|--------------|-----------|-----------|----------|
| Juillet   | 96.6    | 97.9   | 99.3    | 99.5  | 99.0  | 99.5         | 98.4      | 98.9      | 99.0     |
| Août      | 96.8    | 98.8   | 98.3    | 99.5  | -     | 99.4         | 98.8      | 99.3      | 99.1     |
| Septembre | 97.2    | 99.2   | 99.4    | 99.6  | -     | 99.4         | 99.4      | 99.2      | 98.3     |
| Octobre   | 97.6    | 99.0   | 99.0    | 99.6  | -     | 99.6         | 99.4      | 99.3      | 98.9     |
| Novembre  | 97.9    | 98.9   | 99.3    | 99.8  | 99.6  | 99.6         | 99.7      | 98.9      | 97.1     |
| Décembre  | 97.0    | 99.9   | 99.4    | 99.7  | 99.5  | 99.7         | 99.5      | 98.8      | -        |

Figure 18: Weighbridges Compliance in Tanzania (%) July - Dec 2017



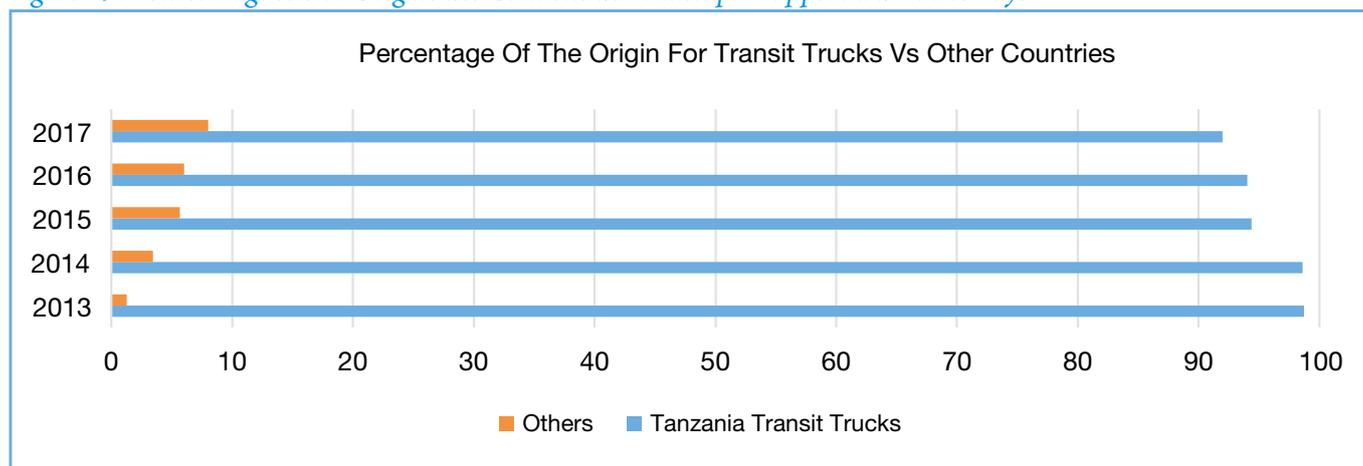
Source: TANROADS, 2017

La figure ci-dessus montre qu’il y a un haut niveau de conformité par camions dans tous les ponts bascules. La conformité est constante tout au long de la période de référence (juillet à décembre 2017). La conformité moyenne est inférieure à 97,2% au premier pont bascule de Vigwaza et supérieure à 99% pour tous les autres ponts bascules.

### 2.3.4 Pourcentage selon l’Origine des Camions de Transit par rapport à d’Autres Pays

Cet indicateur indique le pourcentage de camions de transit immatriculés en Tanzanie contre des camions immatriculés dans d’autres pays qui transportent des marchandises depuis le port de Dar es Salaam.

Figure 19: Pourcentage selon l’Origine des Camions de Transit par rapport à d’Autres Pays



Source TPA, Jan – Déc 2017

Comme indiqué sur le graphique ci-dessus, ceci montre le Pourcentage des Camions de Transit Immatriculés en Tanzanie par rapport aux autres Camions Immatriculés transportant des marchandises

en transit du port de Dar es Salaam à diverses destinations dans les pays Membres du Corridor Central de 2013 à 2017. La tendance montre une augmentation du pourcentage pour d’autres pays en

raison de l'harmonisation des redevances d'utilisation de la route avec certains pays Membres malgré le fait que les camions de transit de la Tanzanie dominent toujours le marché de tous les camions transportant des marchandises en transit depuis le port de Dar es Salaam.

### 2.3.5 Temps de Rotation d'un Navire Conteneurisé

Le temps d'escale des navires est le temps total passé par un navire au port; mesurée à partir d'une différence de temps moyen entre le moment où le navire arrive au large du port de Dar es Salaam et le moment où le navire quitte le poste d'accostage, mesurée en Heures par navire par l'Autorité Portuaire de la Tanzanie (TPA).

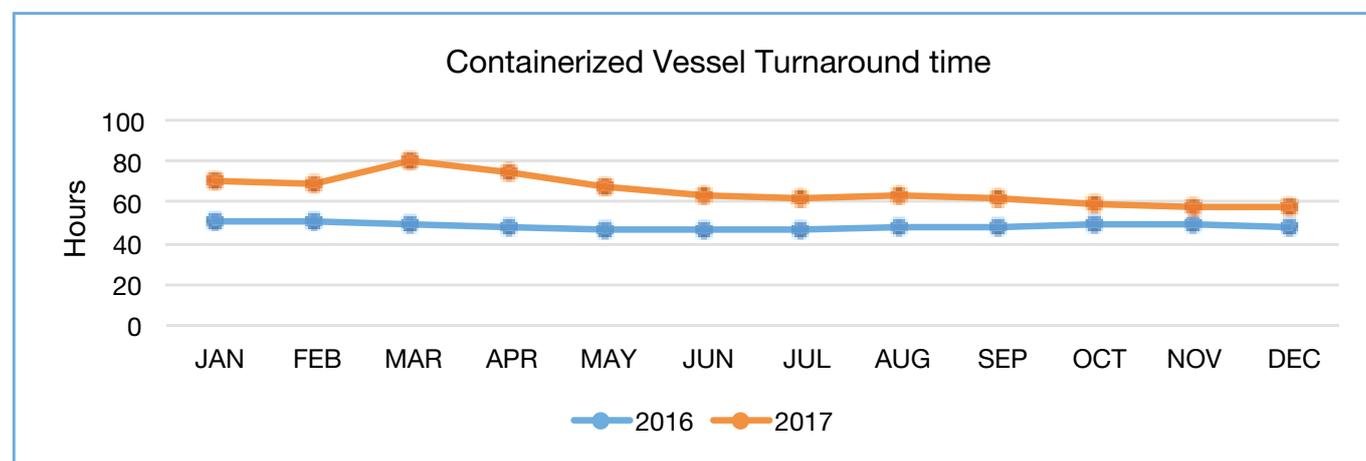
Les composantes du temps d'escale des navires comprennent les aspects suivants : Temps d'attente du navire, accostage/heure d'accostage, Temps de l'accostage (temps de service). Le temps d'attente est normalement une petite proportion du temps de rotation de rotation. Cependant, lorsque le temps d'accostage est réduit, ça peut réduire considérablement le temps d'escale des navires et réduire les coûts d'expédition. Le temps d'accostage dépend de la quantité de cargaison qu'un navire doit charger ou décharger, du type et des caractéristiques d'un navire, du type d'équipement portuaire et des autres ressources utilisées à l'amarrage/port.

#### i. Temps de Rotation d'un Navire Conteneurisé

Tableau 16: Temps de Rotation d'un Navire Conteneurisé

| Moi  | JAN   | FEV   | MAR   | AVR   | MAI   | JUIN  | JUIL  | AOU   | SEP   | OCT   | NOV   | DEC   | MOY          |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| 2016 | 51.2  | 50.94 | 49.18 | 47.76 | 46.78 | 46.76 | 46.95 | 47.51 | 48.4  | 48.84 | 49.03 | 48.62 | <b>48.5</b>  |
| 2017 | 70.33 | 68.66 | 79.8  | 74.85 | 67.3  | 64.01 | 62.0  | 63.05 | 61.93 | 59.57 | 58.20 | 57.81 | <b>65.63</b> |

Figure 20: Temps de Rotation d'un Navire Conteneurisé



Source: APT, Jan – DÉc 2016, 2017

Comme le montre le graphique ci-dessus, il est clairement indiqué que le temps de rotation des navires conteneurisés augmente considérablement. Selon les données de janvier à décembre, le nombre moyen d'heures en 2016 était de 48,5 heures, contre 65,63 heures en 2017, ce qui équivaut à une augmentation de 35,3%. Cette augmentation pourrait

être attribuée aux travaux de dragage en cours visant à approfondir le port de Dar es-Salaam.

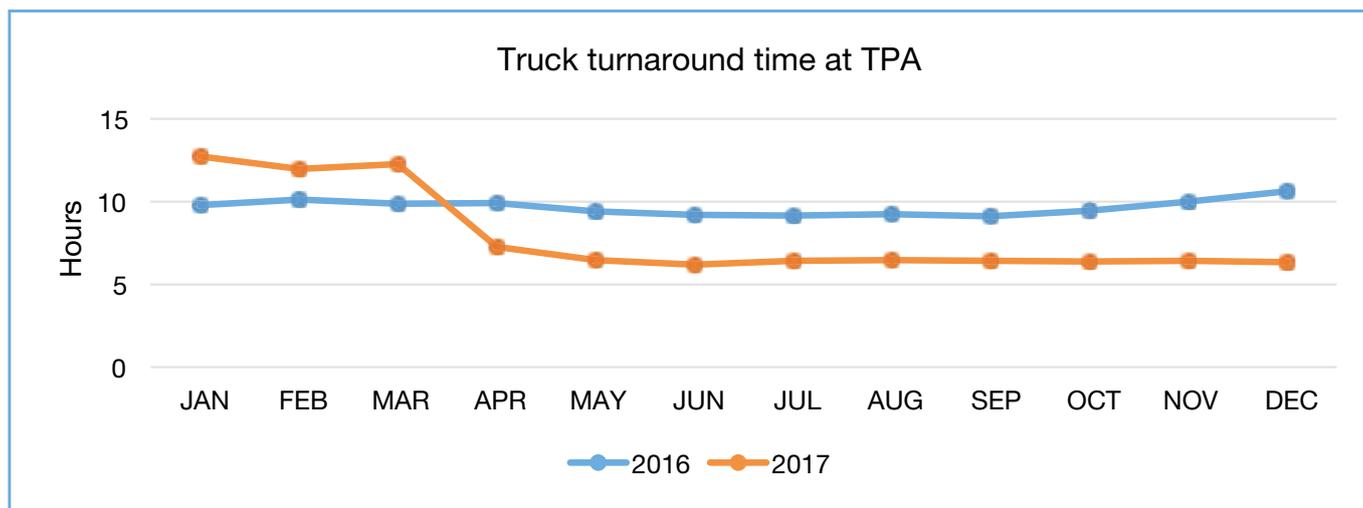
### 2.3.6 Temps de Rotation des Camions à TPA

Correspond à la durée moyenne de Rotation du Camion à l'Autorité Portuaire de la Tanzanie (TPA), mesuré à partir de la différence de temps moyen entre l'heure d'entrée et l'heure de sortie du camion.

Tableau 17: Temps de Rotation des Camions à TPA

| Mois        | JAN   | FEV   | MAR   | AVR  | MAI  | JUIN | JUIL | AOU  | SEP  | OCT  | NOV  | DEC   | MOY         |
|-------------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------------|
| <b>2016</b> | 9.8   | 10.14 | 9.87  | 9.93 | 9.40 | 9.2  | 9.14 | 9.22 | 9.11 | 9.46 | 10.0 | 10.61 | <b>9.66</b> |
| <b>2017</b> | 12.72 | 11.98 | 12.28 | 7.28 | 6.48 | 6.19 | 6.41 | 6.47 | 6.42 | 6.40 | 6.41 | 6.35  | <b>7.95</b> |

Figure 21: Temps de Rotation des Camions à TPA



Source: APT, Jan – Déc 2016, 2017

Tel qu'illustré dans le graphique ci-dessus, il a été enregistré que le temps moyen de rotation par camion à l'Autorité Portuaire de la Tanzanie (TPA) diminue légèrement de janvier à décembre 2017. En moyenne, on observe une diminution du temps d'arrêt des camions pour TPA moyen de 9,66 heures en 2016 à 7,95 heures en 2017 soit une diminution de 1,71 heures, ce qui équivaut à une diminution de 17,7%

qui pourrait être attribuée aux améliorations liées aux Scelles électroniques où le nombre de fournisseurs a augmenté et donc les retards dus aux problèmes de disponibilité et d'activation des scelles électroniques. Cependant, le temps de rotation des camions est encore très élevé, une étude approfondie devrait être menée pour déterminer les raisons pour lesquelles cela prend plus de six (6) heures.

### 2.3.7 Temps de Rotation à Tanzania International Container Terminal Services

Tableau 18: Temps de Rotation à Tanzania International Container Terminal Services

| Mois        | JAN | FEV | MAR  | AVR  | MAI  | JUIN | JUIL | AOU  | SEP         | OCT         | NOV        | DEC         | MOY          |
|-------------|-----|-----|------|------|------|------|------|------|-------------|-------------|------------|-------------|--------------|
| <b>2016</b> | -   | -   | -    | -    | -    | -    | -    | -    | <b>3.27</b> | <b>3.66</b> | <b>3.8</b> | <b>3.61</b> | <b>3.585</b> |
| <b>2017</b> | 2.4 | 2.4 | 2.18 | 2.28 | 2.29 | 2.30 | 2.31 | 2.31 | 2.32        | 2.33        | 2.35       | 2.35        | <b>2.32</b>  |

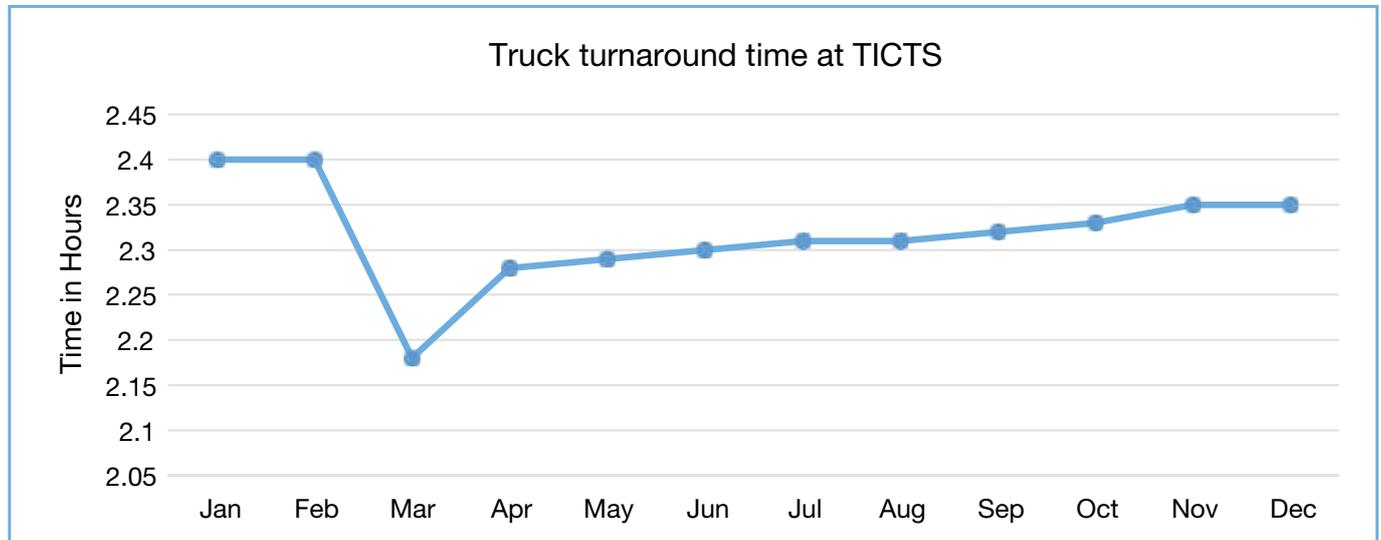
Source: TICTS Jan-Mai 2017

Désigne le temps moyen pris en heures de rotation des camions à TICTS (Container Terminal Services) de Tanzanie, mesuré à partir de la différence moyenne de temps entre l'heure de sortie du camion et l'heure d'arrivée du camion.

Le temps de rotation des camions pour l'année 2017

à TICTS est en moyenne de 2,32 heures pour la période de janvier à décembre 2017. Ceci est dû aux améliorations apportées à TICTS en particulier sur la manutention des cargaisons, les installations de chargement et l'efficacité en ce qui est de la manutention globale des cargaisons.

Figure 22: Temps de Rotation des Camions en Heures à TICTS en 2017



Source: TICTS, Sep – Déc 2016

Comme l'illustre le graphique ci-dessus, les deux premiers mois ont été constants, tandis que de février à mars, il y a eu une forte baisse du temps d'arrêt des camions. À partir de mars, on observe une légère augmentation jusqu'en décembre. La moyenne globale du temps de rotation des camions a montré des améliorations à TICTS par rapport à l'année dernière 2016 (septembre - décembre) où la moyenne des quatre mois était de 3.585 heures.

## 2.4 Indicateurs de Temps de Transit & Retards

Les indicateurs du temps de transit et des retards sont obtenus à partir du système de suivi électronique des cargaisons (ECTS) de TRA et des résultats des données GPS et l'enquête sur l'état des routes. La mesure du temps de transit et des retards commence à partir du moment où les marchandises/Les cargaisons quittent le port de Dar es-Salaam jusqu'à leur destination finale. Cette distance a été décomposée pour former différents indicateurs en fonction de différents tronçons et activités le long du Corridor.

### 2.4.1 Temps de Traversée de Pont-Bascule

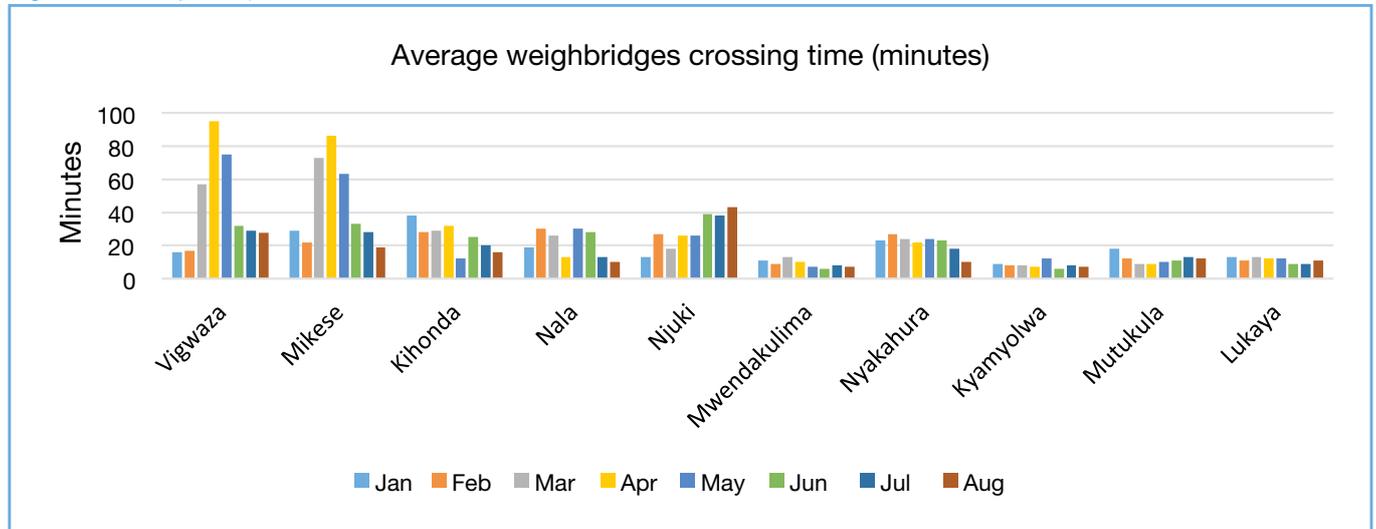
On calcule le temps de traversée du pont-bascule en soustrayant l'heure d'arrivée du camion au pont-

bascule de son heure de départ du pont-bascule d'après les données GPS. Des appareils GPS sont installés sur les camions au début du voyage pour mesurer tout au long de l'itinéraire le temps mis à parcourir les différents installations ou les tronçons de route.

La figure ci-dessous indique le temps de traversée moyen à divers ponts bascules en Tanzanie et en Ouganda pour la période de janvier à août 2017. Le pont-bascule de Lukaya se trouve en Ouganda tandis que d'autres ponts bascules sont situés en Tanzanie. Les autres pays membres du Corridor Central dont le Rwanda, du Burundi et la République démocratique du Congo n'ont pas de ponts bascules.

On peut noter que les véhicules de transit avec des vignettes d'autorisation sont pesés et inspectés à seulement trois ponts-bascules de Vigwaza, Njuki et Nyakahura pour le Rwanda, le Burundi et la RDC, tandis que pour les cargaisons destinées à Kampala ne sont pesées et inspectées qu'aux ponts-bascules de Vigwaza, Njuki et Kyamyorwa.

Figure 23: Temps Moyen de Traversée des Pont-bascule (minutes)

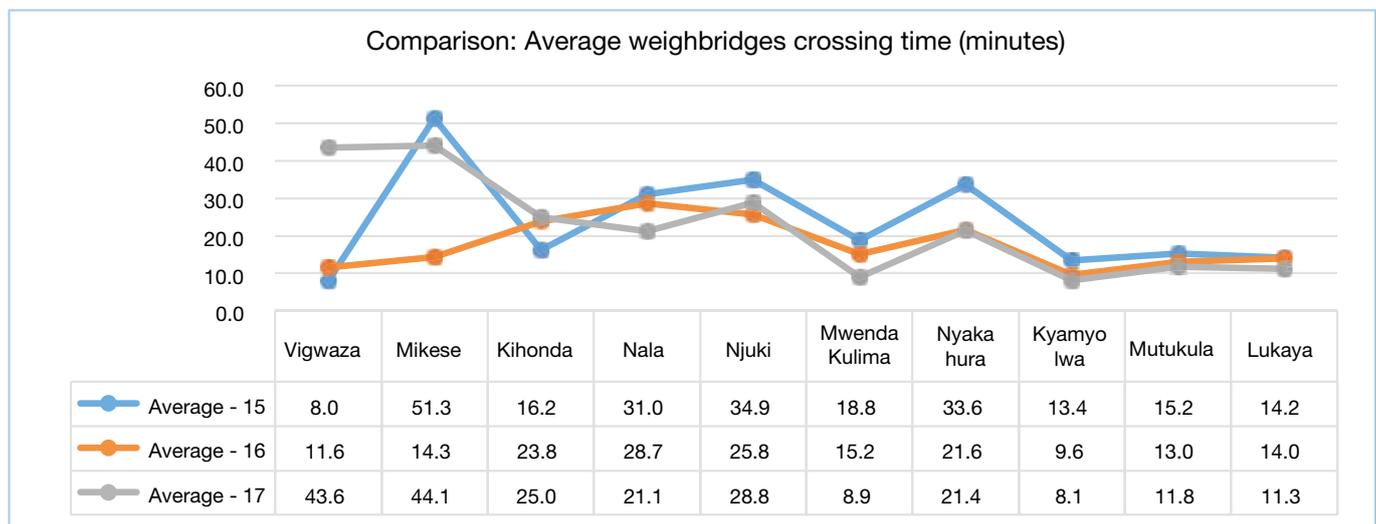


Source: Enquête sur l'état des routes /et levés GPS 2017

Une augmentation de temps de traversée est observée sur les ponts bascules Vigwaza et Mikese spécifiquement en avril suite au défaut de pesage en mouvement à Vigwaza et Mikese et donc tous les véhicules devaient

faire la queue sur les ponts bascules statiques donnant lieu au temps de traversée plus long. L'Office Tanzanien des Routes a immédiatement pris en charge l'entretien des ponts bascules pour rétablir la situation normale.

Figure 24: Durée Moyenne de Traversée des ponts bascules (minutes)



Source: Enquête sur l'état des routes /levés GPS 2017

Dans le cadre d'éliminer les barrières non tarifaires en vue de réduire le temps de transit le long du Corridor Central, le gouvernement de la République-Unie de Tanzanie a annoncé en avril 2016 que tous les camions de transit seront inspectés sur trois ponts bascules au lieu de huit ponts bascules installés le long du corridor. Les ponts bascules de Vigwaza (Côte), Njuki (Singida)

et Nyakahura (Kagera) ont été cibles en attendant l'achèvement des trois Arrêts d'Inspection à Guichet Unique (OSIS) en cours de construction à Vigwaza, Manyoni et Nyakanazi. Cela a permis de réduire de plus de 70% le temps total passé aux ponts bascules.

Le Ministère des Travaux Publics a mis en place des autocollants pour différencier les camions de transport

du transit aux camions de transport des marchandises intérieures. Les autocollants coutent 40 \$ chacun et sont payés une fois.

#### 2.4.2 Temps de Transit jusqu'à la Frontière de Sortie de la Tanzanie

Le temps de transit vers les frontières de sortie de la Tanzanie se réfère au temps pris par le camion de transit du port de Dar es-Salaam aux frontières respectives entre les États Membres du Corridor

Central et la Tanzanie. Ceux-ci sont mesurés à partir de la différence de temps en jours entre la date d'arrêt à la frontière et la date de démarrage au port de Dar es Salaam.

Les frontières sont Rusumo pour la Tanzanie - Rwanda, Kabanga/Kobero pour Tanzanie-Burundi et Mutukula pour Tanzanie-Ouganda. Les camions qui se dirigent vers la RDC par le Corridor Central passent normalement par la frontière de Rusumo ou de Kabanga/Kobero.

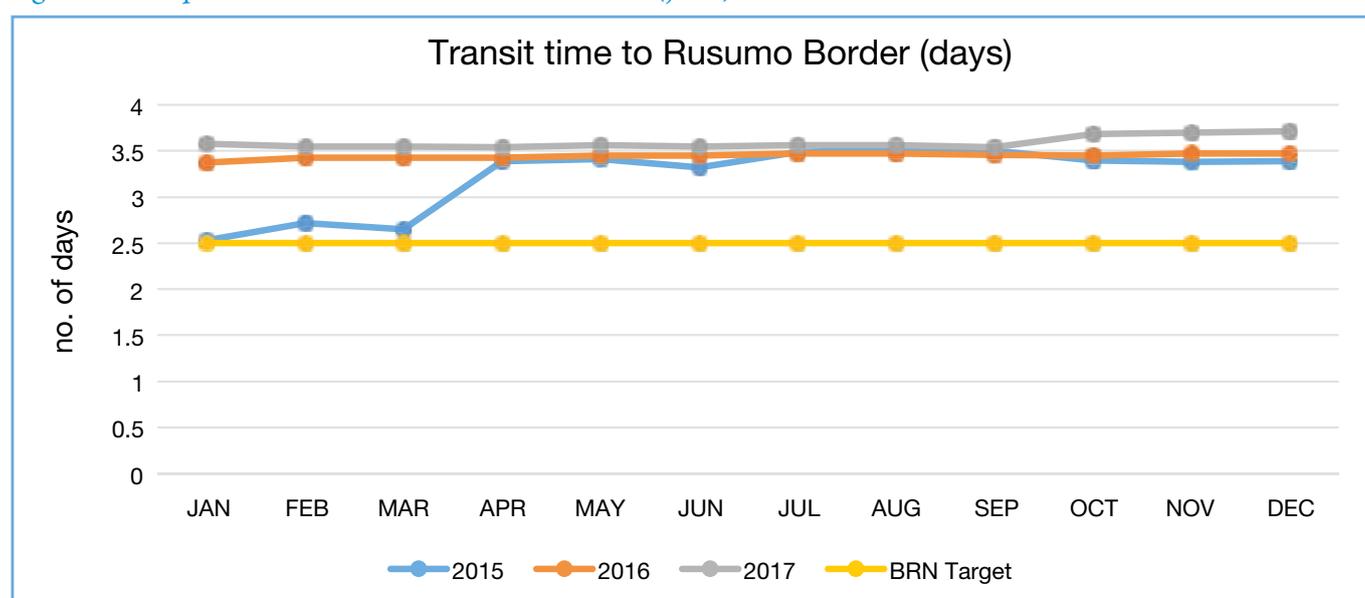
Tableau 19: Temps de Transit vers la Frontière de Rusumo (jours)

| FRONTIERE | JAN  | FEV  | MAR  | AVR  | MAI  | JUIN | JUIL | AOU  | SEP  | OCT  | NOV  | DEC  | MOY         |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------------|
| 2015      | 2.53 | 2.72 | 2.65 | 3.39 | 3.41 | 3.32 | 3.49 | 3.52 | 3.50 | 3.40 | 3.38 | 3.39 | <b>3.23</b> |
| 2016      | 3.37 | 3.43 | 3.43 | 3.43 | 3.45 | 3.45 | 3.47 | 3.47 | 3.46 | 3.45 | 3.47 | 3.47 | <b>3.45</b> |
| 2017      | 3.58 | 3.55 | 3.55 | 3.54 | 3.56 | 3.55 | 3.56 | 3.56 | 3.54 | 3.68 | 3.70 | 3.71 | <b>3.59</b> |

Il ressort du tableau ci-dessus que le temps moyen de transit du port de Dar es Salaam à la frontière de Rusumo pour la période janvier-décembre 2017 est de 3,59 jours, ce qui montre que le temps de transit est légèrement supérieur à 2,5 jours. Mais en comparaison

avec les années précédentes, la tendance montre que le temps de transit augmente légèrement, comparant une moyenne de 3,45 jours en 2016 à 3,59 jours en 2017, soit une augmentation de 4,1%. Voir le graphique ci-dessous qui montre les tendances sur trois ans.

Figure 25: Temps de Transit vers la Frontière de Rusumo (jours)



Source: ECTS 2015/2016/2017

Tableau 20: Temps de Transit vers la Frontière de Kabanga (jours)

| FRONTIERE | JAN  | FEV  | MAR  | AVR  | MAI  | JUIN | JUIL | AOU  | SEP  | OCT  | NOV  | DEC  | MOY         |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------------|
| 2015      | 3.14 | 3.39 | 2.14 | 3.40 | 3.44 | 3.33 | 3.56 | 3.52 | 3.57 | 3.60 | 3.60 | 3.70 | <b>3.37</b> |
| 2016      | 4.26 | 4.12 | 4.07 | 4.06 | 4.02 | 4.02 | 4.0  | 3.97 | 3.94 | 3.92 | 3.89 | 3.88 | <b>4.01</b> |
| 2017      | 3.68 | 3.75 | 3.78 | 3.79 | 3.81 | 3.79 | 3.77 | 3.68 | 3.70 | 3.85 | 3.87 | 3.87 | <b>3.78</b> |

Source: ECTS 2015/2016/2017

Il ressort du tableau ci-dessus que le temps moyen de transit entre le port de Dar es-Salaam et la frontière de Kabanga pour la période de janvier à décembre 2017 est de 3,78 jours. Il a été observé que le temps de transit est plus élevé par rapport à l'Objectif

de Grands Résultats Maintenant de 2,5 jours. On observe également des améliorations positives sur le temps de transit par rapport à 2016, passant de 4,01 jours en 2016 à 3,78 jours en 2017, soit une diminution de 5,7%.

Figure 26: Durée de Transit vers la Frontière de Kabanga (jours)

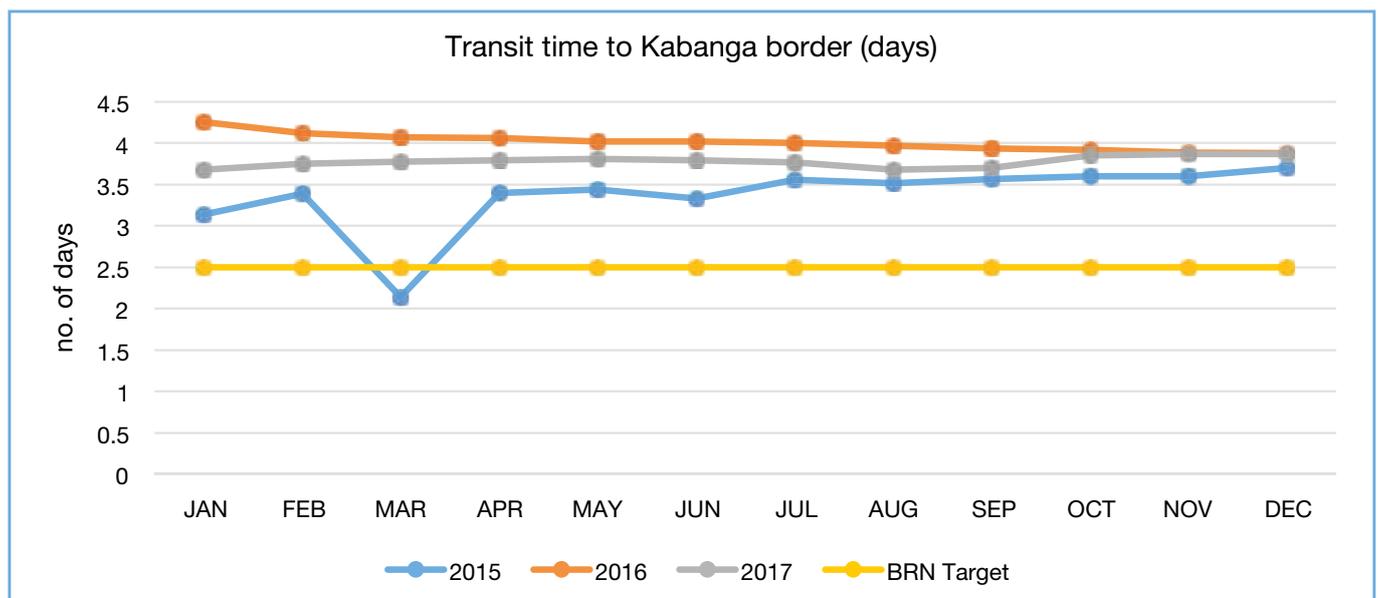


Tableau 21: Temps de Transit vers la Frontière de Mutukura (jours)

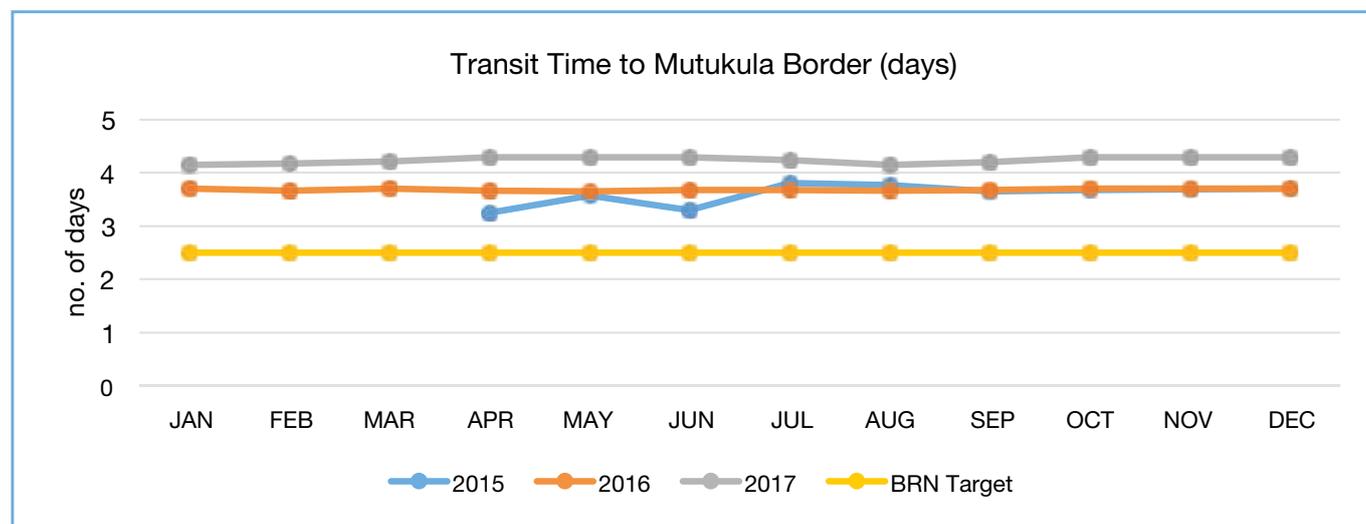
| FRONTIERE | JAN  | FEV  | MAR  | AVR  | MAI  | JUIN | JUIL | AOU  | SEP  | OCT  | NOV  | DEC  | MOY         |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------------|
| 2015      |      |      |      | 3.25 | 3.58 | 3.30 | 3.81 | 3.77 | 3.65 | 3.68 | 3.69 | 3.71 | <b>3.60</b> |
| 2016      | 3.70 | 3.67 | 3.71 | 3.67 | 3.65 | 3.68 | 3.68 | 3.67 | 3.68 | 3.7  | 3.7  | 3.7  | <b>3.68</b> |
| 2017      | 4.15 | 4.18 | 4.22 | 4.29 | 4.3  | 4.29 | 4.24 | 4.15 | 4.20 | 4.29 | 4.29 | 4.29 | <b>4.24</b> |

Source: ECTS 2015/2016/2017

Il ressort du tableau ci-dessus que le temps moyen de transit entre le port de Dar es-Salaam et la frontière de Mutukula pour la période de janvier à décembre 2017

est de 4,24 jours. Le temps de transit vers la frontière de Mutukula est toujours élevé par rapport à l'Objectif de Grands Résultats Maintenant de 2,5 jours.

Figure 27: Temps de Transit vers la Frontière de Mutukura (jours)



**NB:**

De tous les temps de transit jusqu'aux frontières de sortie de la Tanzanie, il a été observé que le temps moyen de transit reste fluctuant et reste légèrement supérieur aux objectifs fixés par le gouvernement de 2,5 jours du port de Dar es Salaam aux frontières de sortie de la Tanzanie.

Ceci est encore principalement attribué aux:

- Des limitations de vitesse de 80- 50 Km/h sur le territoire Tanzanien
- Des arrêts fréquents des chauffeurs pour des raisons strictement personnelles.

### 2.4.3 Temps de Traversée des Postes de Frontières

Cet indicateur est mesuré à partir de la différence de temps en heures entre l'heure d'arrivée du camion et l'heure de départ aux frontières sur base des enquêtes

sur l'état des routes et des données GPS.

La figure ci-dessous indique le temps moyen nécessaire à un camion pour traverser les frontières de Kobero, Mutukula et Rusumo de la Tanzanie avec le Burundi, l'Ouganda et le Rwanda respectivement. À ces frontières, le concept OSBP est pleinement opérationnel et les camions s'arrêtent une fois à la frontière respective. Il indique également le temps moyen de passage à la frontière à Rusizi/Ruzizi Ruzizi et les frontières de Rubavu/Goma entre le Rwanda et l'Est de la République Démocratique du Congo. À ces frontières, les camions s'arrêtent des deux côtés de la frontière pour les procédures d'autorisation de sortie et d'entrée.

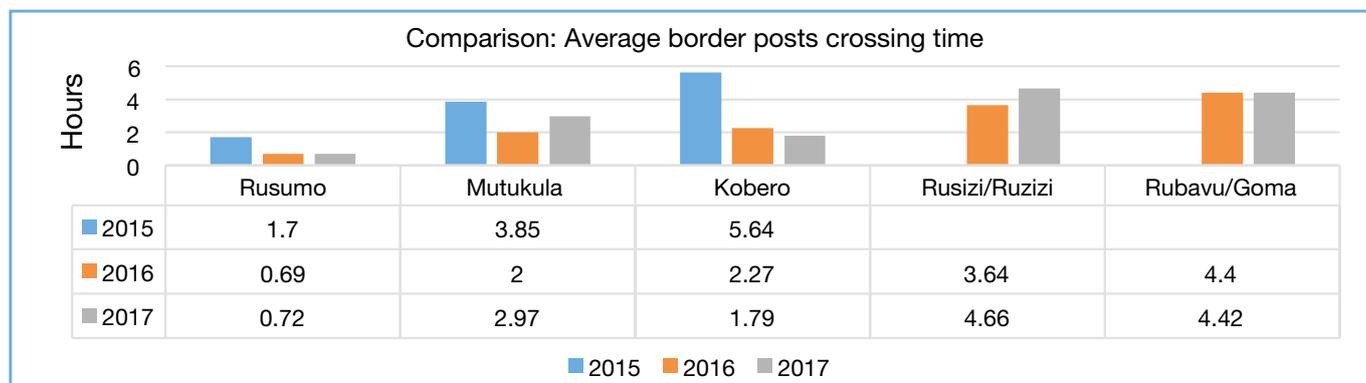
On a supposé que les camions arrivés aux frontières après les heures de travail n'étaient pas pris en compte lors de l'analyse puisqu'ils passent toute la nuit à la frontière.

Tableau 22: Temps de Traversée des Postes Frontaliers

| Frontière     | Jan  | Fev  | Mar  | Avr  | Mai  | Juin | Juil | Août | Moy. |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Rusumo        | 0.71 | 0.73 | 0.62 | 0.66 | 0.83 | 0.76 | 0.75 | 0.69 | 0.72 |
| Mutukula      | 2.53 | 2.34 | 3.57 | 3.07 | 3.01 | 3.14 | 3.06 | 3.03 | 2.97 |
| Kobero        | 1.38 | 3.43 | 1.18 | 1.69 | 1.75 | 1.77 | 1.58 | 1.55 | 1.79 |
| Rusizi/Ruzizi | 3.92 | 3.94 | 4.61 | 4.83 | 4.79 | 4.98 | 5.09 | 5.13 | 4.66 |
| Rubavu/Goma   | 4.02 | 5.23 | 5.47 | 4.05 | 5.21 | 3.74 | 3.84 | 3.76 | 4.42 |

Source: Enquêtes sur l'état des routes et par levés GPS-2017

Figure 28: Temps moyen de traversée au Postes de Frontières



Depuis l'opérationnalisation des « OSBP » et des « SCT », le temps passé à Rusumo, Kabanga / Kobero et Mutukula a considérablement diminué car les camions ne s'arrêtent maintenant que d'un côté de la frontière pour toutes les procédures et opérations de dédouanement.

À Rusumo, une réduction de 59,4% du temps de traversée de la frontière a été observée par rapport à 2015 où les « OSBP » n'étaient pas opérationnels. La même réduction du temps de passage à la frontière d'environ 48,1% a été observée pour Mutukula en 2016, où il a fallu en moyenne 2,97 heures pour qu'un camion franchisse la frontière de Mutukula. À Kobero, une réduction d'environ 68,3% a été observée pour le passage des frontières en 2017.

L'OSBP de Rubavu/Goma a été achevée cote Rwanda,

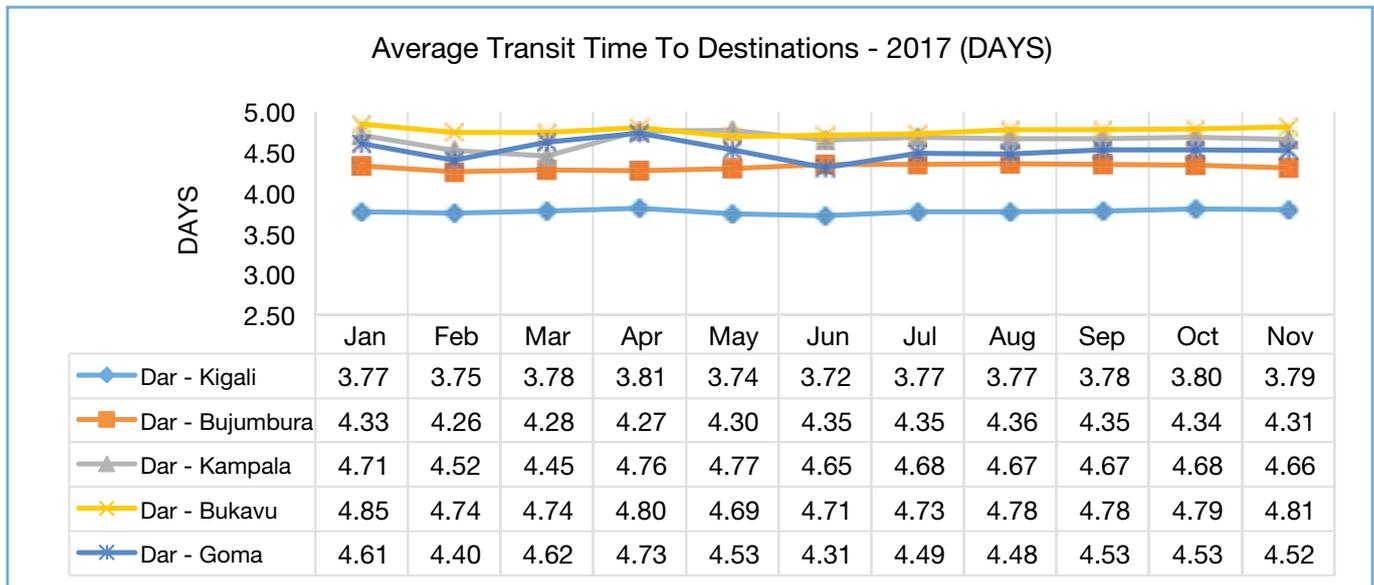
mais le concept de l' OSBP n'est pas encore opérationnel en raison du retard de construction des installations du côté de la RDC.

#### 2.4.4 Temps de Transit à la Destination

Le temps pris par un camion pour effectuer le voyage de Dar es Salaam jusqu'à ce qu'il atteigne la destination finale mesuré par GPS. Les destinations finales sont Bujumbura pour le fret burundais, Kigali pour le Rwanda, Kampala pour l'Ouganda et Goma et Bukavu pour le RD Congo. Cependant, sur les destinations mentionnées, les camions sont destinés à différentes zones telles que les parcs de stationnement, les ports et les points de déchargement privés.

La figure ci-dessous indique le temps de transit entre Dar es Salaam et diverses destinations le long du Corridor Central pour la période janvier - novembre 2017.

Figure 29: Temps de Transit à la Destination



Source : levés GPS/Enquêtes sur l'état des routes -2017

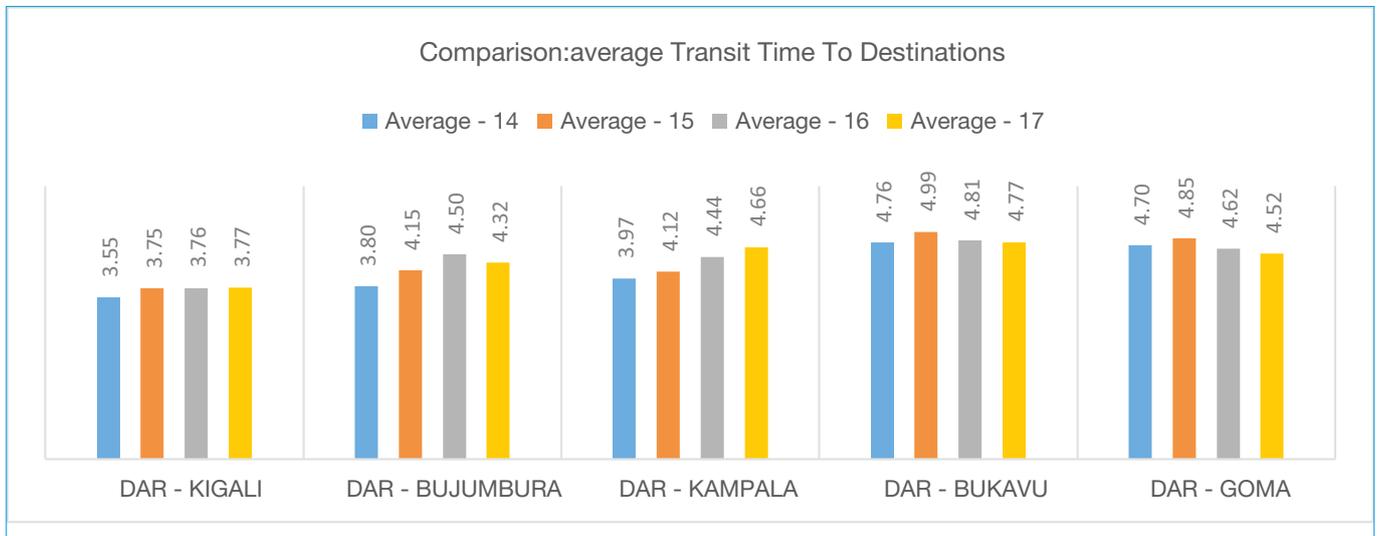
Le tableau suivant indique qu'il y a de légères fluctuations dans le temps de transit, améliorées en diminuant en février presque pour toutes les routes du

couloir central, le reste du mois ayant le même trajet de transport. Cela montre en général que les pluies continues dans la région



Pont de pesée Vigwaza

Figure 30: Comparaison: Temps Moyen de Transit aux Destinations



Particulièrement à partir de mars qui d'une manière ou d'une autre affecte les infrastructures a contribué à la légère augmentation du temps passé sur la route.

## 3. ENQUÊTE ANNUELLE SUR LES ROUTES DU CORRIDOR CENTRAL

L'un des activités de l'Agence de Facilitation du Transport de transit du Corridor Central (AFTTCC) est de mesurer les performances du Corridor grâce à la collecte proactive, au traitement et à la dissémination des données de transport afin de soutenir la planification et les opérations des États Membres. Les enquêtes régulières sur l'état des routes font partie des outils de l'Observatoire des Transports pour diagnostiquer l'état du Corridor et recommander des améliorations à court, moyen et long terme nécessaires pour faciliter le transport.

Il a été ordonné que les enquêtes sur l'état des routes soient menées chaque année en se concentrant sur l'analyse de l'état de mise en œuvre des recommandations antérieures fournies par les Organes de Décision de l'AFTTCC, ainsi que sur l'identification d'autres domaines/points présentant des lacunes qui nécessitent des améliorations.

En 2017, les enquêtes sur l'état des routes n'ont pas été menées de façon habituelle à la suite de diverses raisons, y compris des contraintes budgétaires ainsi que la présence d'autres activités ayant les mêmes objectifs, entre autres l'audit sur la sécurité et sûreté des routes du Corridor Central (septembre 2017 – mars 2018) et l'évaluation de la sécurité routière entre la Tanzanie et le Rwanda (16 – 22 septembre 2017) où l'AFTTCC a pleinement participé et s'est appuyée sur ce dernier pour actualiser divers problèmes rapportés par les enquêtes de l'Observatoire des Transports.

La mise en œuvre de diverses initiatives le long du Corridor, conformément aux diverses recommandations fournies précédemment, est telle que décrite ci-dessous.

### 3.1 Etat de mise en œuvre des Recommandations des Enquêtes de 2016 sur l'état des routes

Les résultats de l'enquête sur l'état des routes de 2016 ont été présentés au Conseil d'Administration du Corridor Central et au Conseil des Ministres inter-Etats en février 2016 à Kampala en Ouganda. Un certain nombre de recommandations et des directives ont été émises pour assurer une mise en œuvre harmonieuse.

L'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central a plaidé auprès de diverses institutions et d'autres acteurs clés en faveur des recommandations émises par les organes du Corridor Central en vue de leur mise en œuvre.

Vous trouverez ci-dessous la situation de diverses recommandations telles qu'elles étaient en décembre 2017.

#### i. Amélioration des stations et des opérations de pesage le long du Corridor Central en Tanzanie.

Lors des enquêtes sur l'état des routes du Corridor Central de 2016, on a observé que les camions avec des autocollants spéciaux ne s'arrêtaient pour le pesage qu'à trois ponts-basculés de Vigwaza, Njuki et Nyakahura en attendant la fin des constructions des trois Postes d'Inspection à Arrêt Unique.

L'enquête sur l'état des routes 2017 a observé la mise en œuvre de la recommandation relative à l'installation de panneaux d'orientation à l'approche des ponts basculés à Pesage en mouvement, ce qui contribue à réduire le nombre de camions à passer sur le pont bascule statique.

Pour réduire les cas de surcharge au premier pont-basculé de Vigwaza, l'Office National des Routes de la Tanzanie (TanRoads) est entrain d'installer un pont-basculé de pré-vérification au port de Dar es-Salaam.

Les ponts-basculés de Nala (Dodoma) et Njuki (Singida) jadis statiques sont en cours d'amélioration en installant des ponts basculés à pesage en mouvement (weigh in motion).

Les systèmes qui permettront désormais aux transporteurs de payer des frais de surcharge en ligne (sans avoir à venir dans la zone de pont-basculé où l'incident a eu lieu) sont en cours de finalisation et seront opérationnels fin décembre 2017. La demande de permis de chargement anormal peut maintenant être consultée en ligne via l'Office National des Routes de la Tanzanie et le Ministère des Travaux Publics, des Transports et Communications via leurs sites web respectifs.

## ii. Maintenance/Construction des tronçons de routes en mauvais état.

Au cours des enquêtes sur l'état des routes de 2016, on a constaté que le pourcentage élevé d'infrastructures routières était en bon état sauf certains tronçons plus particulièrement le tronçon Nyakanazi-Rusumo/Kabanga, qui avait été recommandé à être réhabilité d'urgence.

- a Le tronçon routier Nyakanazi – Rusumo/ Kabanga. C'est le tronçon d'environ 108km qui avait beaucoup de nids de poules. Les enquêtes de 2017 ont noté que les tronçons Nyakanazi – Rusumo/Kabanga ont été réhabilités en particulier la zone dangereuse de Nyabugombe qui est maintenant praticable. La route est sous maintenance régulière par l'Office National des Routes de la Tanzanie ; tandis que les études détaillées pour sa réhabilitation sont en cours sous financement BAD.
- b La route Nyakanazi – Kigoma. Le tronçon Nyakanazi-KABINGO (50 km) est en cours de construction avec les fonds publics de la Tanzanie, tandis que l'étude de faisabilité du tronçon KABINGO-Kasulu-Manyovu (300km) est terminée et le financement des travaux est en cours d'examen par la BAD.
- c Le tronçon routier Kigali-Rubavu au Rwanda qui est bien goudronnée mais étroite est en cours d'expansion à divers tronçons pour augmenter sa largeur. La route contribuera à stimuler le commerce régional, l'intégration économique et la connectivité régionale reliant le Rwanda à Dar es-Salaam et à la République Démocratique du Congo.
- d Le tronçon de route manquant de Nyamitanga – Bujumbura sur la route Bujumbura – Ruhwa au Burundi. La route Bujumbura-Nyamitanga est un tronçon manquant de la route Bujumbura-Ruhwa qui fait partie d'une route internationale du Rwanda au Burundi via le Poste Frontière de Ruhwa. Cette route relie la Tanzanie via le poste frontière de Manyovu

dans la région de Kigoma. La route est financée par la BADEA, FKD, la FSD, OFID et le Burundi.

Les travaux de construction de la route ont débuté le 22 juin 2017 et devraient être achevés dans les 18 mois.

Le tronçon de route manquant de Kibumbu-Gitega sur la route Nyakararo – Mwaro-Gitega (76Km) au Burundi. La construction du tronçon Nyakararo – Mwaro-Kibumbu (30 km) est achevée tandis que la partie restante Kibumbu-Gitega (46km) est à l'étape de non objection à la BAD. Cette route sera une route alternative de Gitega à Bujumbura et elle est financée par la BAD.



- e La route Nyanza Lac – Rumonge – Bujumbura au Burundi. L'étude de faisabilité et de conception détaillée sont en cours de finalisation. Le financement des travaux de construction fait objet d'examen par la BAD.



f Le tronçon Bukavu – Kamanyola en RDC a été réhabilité mais toujours impraticable. Le tronçon Kamanyola – Uvira fait objet de passation de marché pour l'étude de faisabilité et la conception technique détaillée avec le cofinancement du NEPAD et l'AFTTCC.

g Les ponts sur Ruzizi I & II assurent la connexion entre le Rwanda et la RDC au sud du lac Kivu. La route traversant le pont Ruzizi II est dédiée aux camions tandis que la route traversant le pont Ruzizi I est pour une utilisation générale. La route Ruzizi II à Bukavu reliant le Rwanda à la RDC est d'environ 2,5 km de long et était en très mauvais état et infranchissable pendant la saison des pluies. Les travaux de construction de la route ont débuté en janvier 2017. Cela assurera une bonne connectivité entre le Rwanda et Bukavu en RDC. En outre, la route reliant le Rwanda et la RDC à Ruzizi I était en expansion pour assurer une bonne connectivité à travers le nouveau pont construit à Ruzizi I.

### iii. Construction des gares routières, des aires de transit et des aires de stationnement le long du Corridor Central

L'enquête sur l'état des routes de 2016 a noté un nombre limité de gares routières, des aires de transit des camions et des centres de

stationnement. Le long de la route, il y a un certain nombre de petites villes principalement utilisés par les chauffeurs comme aires de stationnement et autres lieux de repos. La plupart de ces aires sont des propriétés privées où certaines charges sont payées à des fins de sécurité, mais le niveau de sécurité n'est pas garanti.

La plupart des camions sont stationnés à Mbezi, Mdaula, Morogoro, Dumila, Gairo, Kibaigwa, Dodoma, Ikungi, Bahi, Manyoni, la ville de Singida, Ziba, Kahama, Ushirombo, Nyakanazi et Benako. Certains de ces endroits peuvent être la meilleure considération lors de la conception des gares routières.

Alors que certaines d'entre elles identifiées ne respectent pas les normes et souffrent des écarts de sûreté et de sécurité, y compris le manque de gestion, les services de sécurité pauvres et risqués, l'hygiène médiocre et la qualité des services offerts. La recommandation consistait à construire des gares routières, des aires de transit et des centres de stationnement le long du Corridor Central afin de faciliter le transport.

Les enquêtes sur l'état des routes de 2017 ont observé des centres de stationnement modernisés, améliorés et augmentés avec des normes raisonnables. Certains d'entre eux ont été observés à Mbezi (Dar es Salaam), à Dodoma (Dodoma), à Kahama (Shinyanga) et à Ngara (Kagera), tous en Tanzanie coûtant près de 1,5 \$ par jour. Au Rwanda, les aires de stationnement sont à Rugende (Kirehe), Magerwa (Kigali). Bukavu Entrepôt, un pour les Conteneurs et les marchandises en vrac et un autre pour les cargaisons liquides (Tankers) en RDC. Le parking de Gitega au Burundi a été construit par l'Office des Routes du Burundi avec le financement de la BAD.

Cependant, il y a encore besoin d'investir davantage dans les gares et les aires de transit/de stationnement qui finalement réduisent le taux d'accidents dans les pays Membres du Corridor Central.

#### iv. Mise en oeuvre des mesures de sûreté et de sécurité le long du Corridor Central.

Les écarts en matière de sûreté et de sécurité relevés lors des enquêtes annuelles de 2016 incluaient la présence des ralentisseurs dont certains d'autres ne respectent pas les normes, le manque de brigades de lutte contre les incendies à divers nœuds comme les aires de stationnement, les postes frontaliers, les stations de pesage, etc.

Pour la mise en oeuvre des recommandations, l'AFTTCC en association avec la BM a commandité un audit de sûreté et de sécurité des routes du Corridor Central afin d'identifier les points dangereux potentiels sur les routes des Etats Membres du Corridor Central (la Tanzanie, le Rwanda, l'Ouganda, la RDC et le Burundi) et proposer des interventions spécifiques pour y répondre. En guise de résultat, des conceptions préliminaires pour les interventions prioritaires et des estimations de coûts esquissées seront produites.

L'étude examinera également *la capacité de gestion de la sécurité* routière dans les pays Membres du Corridor Central de la Tanzanie, du Burundi et du Rwanda et définira *une stratégie sûre du corridor* pour la mise en oeuvre d'un prochain projet d'investissement

L'identification des ralentisseurs inutiles et la conversion des autres aux normes requises a commencé en Tanzanie. Ceci réduira l'augmentation du déplacement de la cargaison pendant son transport et réduira au minimum les dommages des véhicules. L'identification et la fixation des panneaux routiers et des poteaux nécessaires le long des pays membres du corridor central sont également en cours.

#### v. Amélioration des Infrastructures Ferroviaires et des Ports Intérieurs le long du Corridor Central

Au cours de l'enquête sur l'état des routes de 2016, il a été noté que la voie ferrée centrale était en

mauvais état et que les locomotives et les wagons étaient insuffisants. Les ports intérieurs de Mwanza et Kigoma étaient très vieux et en mauvais état avec une profondeur qui va en diminuant ainsi que les manques d'équipement de manutention. De plus, le manque de services fiables pour les navires de fret et la présence de nombreux ports non réglementés ou non officiels ont été parmi les défis observés sur le lac Victoria et le lac Tanganyika. Au port de Bujumbura, les difficultés observées étaient dues à des équipements anciens et désuets. Aussi, le manque de bateaux entre le port de Mwanza et Port Bell en Ouganda, ainsi que le mauvais état et l'ensablement au port de Kalundu en RDC ont été identifiés comme des défis pour les ports intérieurs.

L'amélioration suivante de l'infrastructure ferroviaire et des ports intérieurs le long du corridor central a été réalisée à compter de décembre 2017.

- a Une réhabilitation de la voie de chemin de fer en Tanzanie est en cours. Le chemin de fer de Dar es Salaam à Mwanza via Isaka déjà fonctionnel, Dar es-Salaam – Kigoma est également fonctionnel.
- b La construction de la ligne de chemin de fer à écartement standard (SGR) a débuté, la construction du premier lot 205km Dar es Salaam – Morogoro a débuté en avril 2017, suivra la deuxième phase de Morogoro à Makutupora sur une distance de 426 kilomètres. Les travaux ont été confié à Yapi Merkez Insaat ve Sanayi de Turquie et Mota-engil, Engenharia e Construção Africa, s.a du Portugal.
- c Le Système de Transport Intégré du Corridor Central-Lac Tanganyika visant à améliorer les transports dans le lac Tanganyika a été initié par l'AFTTCC en collaboration avec d'autres acteurs clés responsables du commerce et des transports depuis les Pays Membres du Corridor Central riverains du Lac Tanganyika, le Secrétariat de la CEA et

les partenaires de développement impliqués dans le développement des transports du lac Tanganyika (Trade Mark East Africa (TMEA), la Banque Africaine de développement (BAfD), JICA et la Banque Mondiale (BM).

#### vi. **Intégration des systèmes des partenaires avec le système de l'Observatoire des Transports de Corridor Central pour faciliter le partage des données.**

Pour mesurer les performances du corridor, l'Observatoire des Transports s'appuie sur la collecte de données auprès de divers partenaires dans la région. Afin d'assurer la fiabilité, l'efficacité et la qualité des données collectées, il a été recommandé d'intégrer le système de l'Observatoire des Transports avec d'autres systèmes.

En décembre 2017, plusieurs partenaires étaient déjà intégrés avec l'Observatoire des Transports, y compris la TRA, TICTS et OBR, dont les données sont désormais automatiquement partagées sur une base hebdomadaire. Le processus d'interfaçage est en cours avec RRA et TPA.

#### vii. **Construction des Guichets Uniques d'Inspection de Manyoni Nyakanazi**

La construction des guichets d'inspection à arrêt unique a été l'une des étapes essentielles de la réduction des coûts de transport au sein du Corridor Central. Par exemple, dans le passé, les camions devaient s'arrêter sur environ 31 points de contrôle officiels distincts (8 ponts-bascules, 20 contrôles de police et 3 contrôles douaniers). L'AFTTCC et le Ministère Tanzanien des Travaux Publics avec le soutien financier de Trade Mark East Africa ont mené une étude de faisabilité en avril 2013. Sur la base de l'étude de faisabilité, la Banque Mondiale a financé les constructions du pont bascule de Vigwaza, tandis que l'Union Européenne a financé la construction des Guichets d'Inspection à Arrêt Unique (OSIS) de Manyoni et Nyakanazi. Une fois terminé, les

« OSIS » fourniront plus de services tels que : hébergement, garage, pont bascule à pesage en mouvement, centres d'inspection, services de santé en rapport avec le VIH/SIDA et les bureaux pour tous les fonctionnaires du gouvernement.



Les travaux de construction se poursuivent à Manyoni dans la région de Singida et à Nyakanazi dans la région de Kagera.

#### viii. **Les Postes Frontaliers de Gatumba-Kavimvira**



Le poste frontalier de Gatumba – Kavimvira entre le Burundi et la RDC. Les bâtiments d'immigration en RDC sont nouveaux, mais les bâtiments des bureaux de douane au Burundi et en RDC sont très anciens et en mauvais état, même si certains travaux de réhabilitation ont été effectués au Burundi.

En raison du manque de places de stationnement de véhicules, les véhicules s'arrêtent le long de

la route causant beaucoup de problèmes de congestion et de sécurité.

Actuellement, les marchandises dont la valeur dépasse 500.000 BIF ne sont pas dédouanées à la frontière de Gatumba, mais sont acheminées vers le Bureau de l'administration centrale des douanes situé au port de Bujumbura.

Les postes frontaliers Gatumba et Kavimvira sont très importants, mais en mauvais état. L'AFTTCC les a soumis à TMEA pour financement. Ci-dessus est le pont en construction au poste frontalier de Gatumba entre la RDC et le Burundi vers Uvira sur la petite Rusizi en remplacement d'un vieux pont métallique. C'est l'Union Européenne qui finance sa construction.

#### ix. Modernisation du port de Kalundu

En 2016, le port de Kalundu a reçu un don de l'Union Européenne de 2 générateurs de 330 kVA chacun et un équipement de manutention composé d'une grue à conteneurs mobiles de 60 Mt de capacité et un chariot élévateur de 6 Mt de capacité.

TMEA a accordé un financement de 6 Mios USD pour la réhabilitation du port de Kalundu ne

RDC. Le marché des travaux de dragage du port a été récemment conclu avec une société établie à Mombasa-Kenya.

#### 3.2 Prochains domaines d'intérêt de l'OTCC

A l'avenir, les principaux domaines d'intérêt que l'Observatoire des Transports du Corridor Central examinera au cours de la prochaine phase de financement sont entre autres :

- Suivi des performances des transports par voies navigables et ferroviaires
- Suivi des performances des terminaux et installations de destination
- Accélérer le Système Electronique de Suivi du Cargo (RECTS)
- Déploiement de systèmes de Rapportage en temps réel et en ligne
- Suivi des composantes nationales pour évaluer en détail les performances du Corridor Central
- Renforcement des plateformes de communication et de plaidoyer
- Evaluer la performance du Corridor Central avec d'autres Corridors dans la région et dans le monde



Les voies navigables

## 4. RESUME DES RECOMMANDATIONS

Ci-dessous le résumé des recommandations issues des parties prenantes lors de l'atelier de validation du rapport 2017 de l'Observatoire des Transports.

| N | Défis observés  | Recommandations   | Responsable                                       | Calendrier |
|---|---|---|---|------------|
| 1 | Augmentation du temps de rotation des navires                               | Organiser un planning et suivi rigoureux d'accostage des navires aux quais  | TPA, TASAA  |            |
| 2 | Augmentation du temps de rotation des camions au port                       | Assurer la reconciliation des scellés électroniques avant l'entrée des camions au port  | TRA, Fournisseurs des scellés                     |            |
|   |   | Assurer du paiement de tous les frais et pénalités avant l'entrée des camions au port   | Agences en Douanes                                |            |
| 3 | Coûts de transport par chemin de fer élevés et faible capacité de transport | Augmenter le nombre de locomotives et wagons sur le chemin de fer   | TRC   |            |
|   |   | Revoir à la baisse ses tarifs de transport en vue d'être compétitif par rapport à la route  | TRC   |            |
| 4 | Coûts de transport élevés à destination de la RDC                           | Faciliter une réunion bilatérale entre les partenaires clé de la RDC et de la Tanzanie en vue d'étudier les voies et moyens de réduire les coûts de transport                           | AFTT, TATOA, TAT, Chargeurs et Agences en Douanes |            |
| 5 | Temps de dédouanement élevé   | Assurer la facilitation de la formation des techniciens IT des Autorités des Recettes et des Agences en Douanes   | AFTT, Bailleurs, Autorités des Recettes           |            |
| 6 | Faible collaboration des parties prenantes du port                          | Organiser une réunion de haut niveau des partenaires du port en vue de discuter des questions relatives à l'efficacité et la productivité du port, autour du thème "Delivering-as-One". | Partenaires portuaire, AFTT                       |            |
| 7 | Moyens limités pour mesurer des performances du Corridor                    | Appuyer l'agenda du Corridor Central  | TMEA, BAILLEURS DE FONDS, AFTT                    |            |



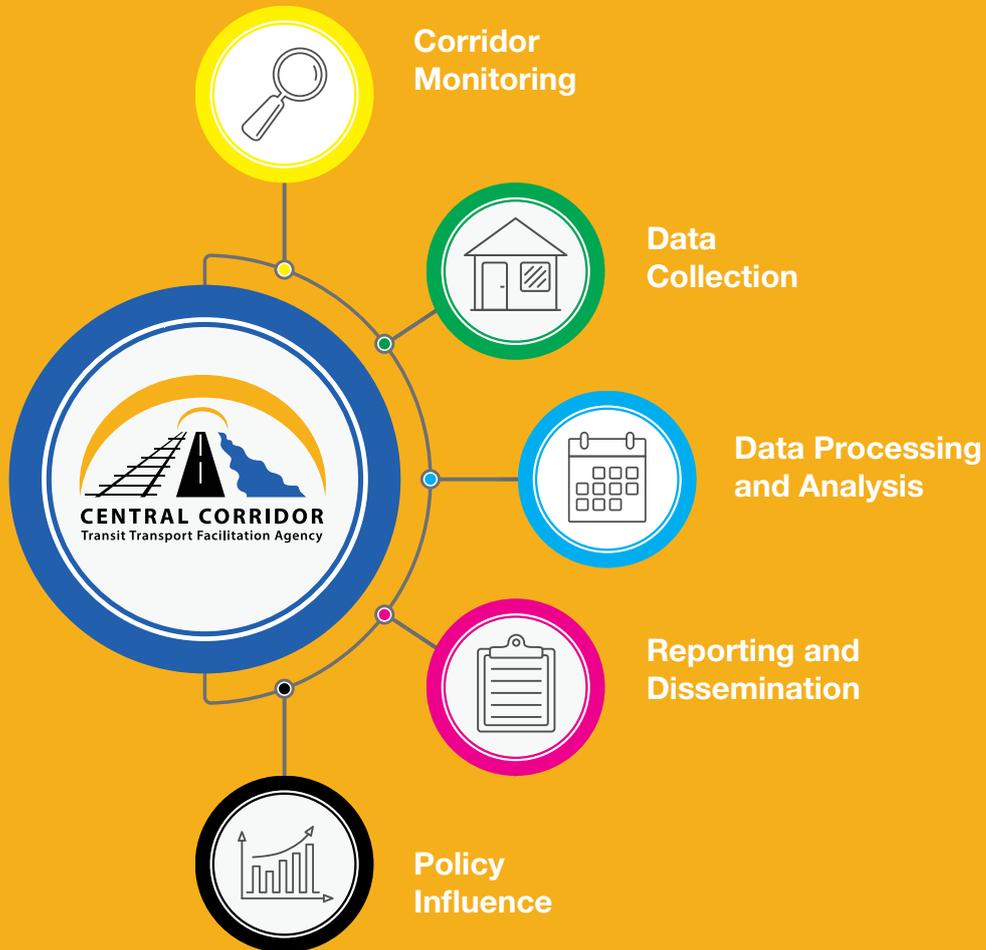
Porte-conteneurs au port de Dar Es Salaam







# TRANSPORT OBSERVATORY



*Your one stop shop for statistics and information  
on performance of the Central Corridor*



4ème étage, Maison Posta, Avenue Ghana,  
P. O. Box 2372, Dar Es Salaam - Tanzanie  
Téléphone: +255 22 212 7149 Fax: +255 22 212 7148  
Portable: + 255 687 440 941  
Email: [ttfa@centralcorridor-ttfa.org](mailto:ttfa@centralcorridor-ttfa.org)  
Site Web: [www.centralcorridor-ttfa.org](http://www.centralcorridor-ttfa.org)



*Growing Prosperity Through Trade*