



Rapport de l'évaluation des Performances du Corridor Central 2016

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

Avril 2017

Table des matières

iii			
LISTE DES FIGURES	iii		
<hr/>			
iii			
LISTE DES TABLEAUX	iii		
<hr/>			
iv			
ACRONYMES	iv		
<hr/>			
v			
REMERCIEMENTS	v		
<hr/>			
vi			
AVANT-PROPOS	vi		
<hr/>			
01			
Première Partie : Statistiques informatisées	1		
<hr/>			
01			
INTRODUCTION	1		
<hr/>			
02			
METHODOLOGIE ET ANALYSE	10		
<hr/>			
03			
PRESENTATION DES INDICATEURS DE L'OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS	14		
<hr/>			
3.1	INDICATEURS DU TEMPS DE TRANSIT ET DES RETARDS ENREGISTRES	4	
3.1.1	TEMPS DE PASSAGE AUX PONTS BASCULES	4	
3.1.2	POSTES DE CONTROLE DE LA POLICE ET AUTRES POSTES DE SECURITE	6	
3.1.3	TEMPS DE TRANSIT PAR FRONTIERE	6	
3.1.4	TEMPS DE PASSAGE AUX POSTES-FRONTALIERS	9	
3.1.5	TEMPS DE TRANSIT PAR DESTINATION	10	
3.1.6	NOMBRE D'ARRETS EN MOYENNE PAR CAMION	11	
3.2	EFFICACITE ET PRODUCTIVITE	12	
3.2.1	INDICATEURS DE PONT-BASCULE	12	
3.2.2	INDICATEURS DU TEMPS DE SEJOUR	14	
3.2.3	Temps de dédouanement : Office Tanzanien des Recettes (TRA)	17	
3.2.4	POURCENTAGE DES CAMIONS IMMATRICULES EN TANZANIE ET CEUX IMMATRICULES DANS D'AUTRES PAYS	20	
3.2.5	Temps d'escale des navires transportant les conteneurs	20	
3.2.6	Temps de Rotation des camions au Terminal TPA	21	
3.2.7	Temps de rotation des camions au Terminal à conteneurs (TICTS)	22	
3.2.8	VOLUME DES TRANSACTIONS	23	
3.2.9	FRAIS ET TARIFS DE TRANSPORT	26	
<hr/>			
04			
CONCLUSION	32		
<hr/>			
05			
DEUXIEME PARTIE : ENQUETE ROUTIERE DU CORRIDOR CENTRAL	33		
<hr/>			
5	INTRODUCTION	33	
5.1	CONTEXTE	33	
5.2	OBJECTIF DE L'ENQUETE ROUTIERE	33	
5.3	CHAMP DE L'ENQUETE ROUTIERE	33	
5.4	METHODOLOGIE DE L'ENQUETE	34	
<hr/>			
06			
ETAT DE MISE EN OEUVRE DES RECOMMANDATIONS ISSUES DES ENQUETES ROUTIERES 2015	35		
<hr/>			
6.1	Exécuter les opérations de postes de contrôle unique (OSIS) aux 3 ponts bascules au moment du pesage des camions de transit	35	
6.2	Postes de Contrôle Unique (OSIS) de Manyoni et Nyakanazi	35	
6.3	Retards considérables des camions de transit transportant le carburant au poste-frontalier de Mutukula en Ouganda	36	
6.4	Le fonctionnement de Postefrontalier Unique (OSBP) de Rusumo	37	
6.5	Les chauffeurs de camions de la Tanzanie et de l'Ouganda payent plus pour le		

	visa d'entrée en RD Congo	37
6.6	La congestion de la route reliant Dar-es-Salaam et Kibaha	38
6.7	La route Nyakanazi – Rusumo est en mauvais état	38
6.8	Coupure du courant électrique à la frontière de Kabanga/Kobero et à la frontière de Rusumo	39
6.9	Tronçon Bujumbura – Nyamitanga sur la route Bujumbura- Ruhwa est en mauvais état	39
6.10	Les postes-frontalier de Gatumba et Kavimvira en mauvais état	39
6.11	La route reliant la frontière de Kavimvira et la ville d'Uvira en mauvais état	39
6.12	Le port de Kalundu en mauvais état	39
6.13	La route reliant la frontière de Ruzizi I & Ruzizi II et la ville de Bukavu est en mauvais état	39
6.14	Le niveau du trafic est faible au Port Bell et sur la ligne centrale de chemins de fer	40
6.15	De la sûreté et de la sécurité aux postes-frontières et aux ponts bascules	40

07 OBSERVATIONS DE L'ENQUETE ROUTIÈRE 2016 41

7.1	ROUTE DAR-ES-SALAAM-FRONTIERES TANZANIENNES (KABANGA, RUSUMO et MUTUKULA)	41
7.1.1	Présentation de la route	41
7.1.2	Etat réel de la route	41
7.2	ROUTE MWANZA ET ROUTE KIGOMA	45
7.3	ROUTE MUTUKULA – KAMPALA	45
7.3.1	Etat réel de la route	45
7.4	ROUTE RUSUMO – KIGALI – GOMA	46
7.4.1	Etat réel de la route	46
7.5	ROUTE RUSUMO – KIGALI – BUKAVU	47
7.5.1	Etat réel de la route	47
7.6	ROUTE KOBERO-BUJUMBURA/ GATUMBA/RUHWA	48
7.6.1	Etat réel de la route	48
7.7	VOIE FERROVIAIRE DU CORRIDOR CENTRAL	50
7.7.1	Description de la voie ferroviaire	50
7.7.2	Etat réel	51
7.8	RESEAU LACUSTRE INTÉRIEUR DU CORRIDOR CENTRAL	51
7.8.1	Description générale des Ports intérieurs	51
7.8.2	Ports sur le Lac Victoria	51
7.8.3	Ports sur le Lac Tanganyika	53

08 RECOMMANDATIONS

58

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Le processus de l'OT-CC	3
Figure 2: Autocollant pour les camions de transit	3
Figure 3: Trafic journalier aux ponts-bascules	13
Figure 4: Conformité de la limité de poids aux ponts bascules	13
Figure 5: Temps de séjour en moyenne des conteneurs locaux fixé du TPA 2013-2016	15
Figure 6: Temps de séjour en moyenne des conteneurs en transit fixé du TPA 2013-2016	16
Figure 7: Temps de séjour en moyenne des importations du TPA 2013-2016	16
Figure 8: Temps de séjour en moyenne des conteneurs locaux fixé des TCITS 2008-2016	17
Figure 9: Temps de séjour en moyenne du conteneur en transit des TICTS 2008-2016	17
Figure 10: Temps de séjour en moyenne des importations pour la période de 2008-2016	19
Figure 11: Temps de dédouanement TRA (heures)	20
Figure 12: Pourcentage des camions de transit Tanzanien contre ceux des autres pays	20
Figure 13: Temps d'escale du navire des conteneurs	21
Figure 14: Temps de rotation des camions TPA	22
Figure 15: Temps de rotation au Terminal à conteneurs TICTS	22
Figure 16: Dédouanement des marchandises de transit aux postes-frontaliers uniques (OSBPs)	61

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Indicateurs de l'Observatoire des Transports	4
Tableau 2: Temps de passage aux ponts bascules (en minutes)	5
Tableau 3: Temps de transit jusqu'à la frontière de Rusumo (jours)	7
Tableau 4: Temps de transit jusqu'à la frontière de Kabanga (jours)	8
Tableau 5: Temps de transit jusqu'à la frontière de Mutukula (jours)	9
Tableau 6: Temps de passage aux postes-frontaliers (en heures)	10
Tableau 7: Temps de transit en moyenne par destination (jours)	11
Tableau 8: Nombre d'arrêts par camion par pays	12
Tableau 9: Total des importations pour la période de Janvier – Décembre 2015 en Tonnes métriques	13
Tableau 10: Total des importations pour la période de Janvier– Décembre 2016 en Tonnes Métriques	24
Tableau 11: Total des exportations Janvier – Décembre 2015 en Tonnes Métriques	24
Tableau 12: Total des exportations Janvier – Décembre 2015 en Tonnes Métriques	24
Tableau 13: Total des importations pour les années 2015 et 2016 en Tonnes métriques	25
Tableau 14: Total des exportations pour la période de Jan-Déc 2015 et 2016 en Tonnes métriques	24
Tableau 15: Trafic des importations et exportations en général & Transbordement en tonnes métriques	26
Tableau 16: Frais de transport par route	27
Tableau 17: Frais de transport d'un conteneur de 40' par Kilomètre par destination	28
Tableau 18: Total du coût de transport d'un conteneur par voie ferroviaire et routière à destination de Bujumbura - Burundi	29
Tableau 19: Comparaison: Coût en USD par tonne	29

ACRONYMES

SYDONIA	Système douanier automatisé
TANCIS	Tanzania Customs Integrated System
Myn	En Moyenne
DSM	Dar es Salaam
BRN	Big Results Now
RDC	République Démocratique du Congo
SSEC/ECTS	Système de Suivi Electronique de Cargaison
GPS	Système de positionnement
GVM	Masse brute du Véhicule
IM8	Déclaration en Transit
mT	Tonnes Métriques
OBR	Office Burundais des Recettes
OSBP	Poste de Frontière Unique
OTCC	Observatoire du Transport du Corridor Central
TDU	Territoire Douanier Unique
TANCIS	Système Intégré des Douanes en Tanzanie
TANROADS	Agence Tanzanienne des Routes Nationales
TICTS	Services du Terminal International des Conteneurs en Tanzanie
TMEA	Trade Mark East Africa
TRL	Tanzania Railway Limited
POT	Projet Observatoire des Transports
TPA	Office Portuaire de la Tanzanie
TRA	Office Tanzanien des Recettes
TZ	Tanzania
UG	Ouganda
URA	Uganda Revenue Authority
USD	dollar américain
RRA	Rwanda Revenue Authority
RW	Rwanda
AFTT	Agence de Facilitation de Transport de Transit
TZ	Tanzanie
WIM	Pesage en Mouvement In Motion

REMERCIEMENTS



Je remercie vivement les partenaires qui se sont engagés à fournir les données et qui ont signé l'Accord d'Echange de Données.

Je présente mes sincères remerciements à Trademark East Africa [TMEA] qui a apporté son appui financier au projet de l'Observatoire des Transports du Corridor Central (OT-CC). Ce financement a contribué à l'extension de l'Observatoire des Transports pendant sa deuxième phase avec des améliorations pertinentes.

J'apprécie également les précieuses contributions, idées et observations du STACON lors de l'atelier de validation du présent rapport.

Capt. Dieudonné Dukundane



Au nom de mes collègues du Secrétariat de l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central (AFTT-CC) et en mon nom propre, je tiens à souligner le soutien précieux que nous ont apporté les organes de décisions de l'AFTT-CC, à savoir le Conseil des Ministres, le Conseil d'Administration et le Comité consultatif des parties prenantes (STACON).

Je tiens à remercier infiniment toutes les parties prenantes et les autres acteurs principaux du secteur public et du secteur privé pour la transmission régulière de données dans le but de produire le rapport de l'Observatoire des Transports. L'Observatoire des Transports (OT) s'appuie sur des données brutes des parties prenantes pour assurer la continuité dans la définition d'indicateurs de performance.



En date du 9 juillet 2013, le Conseil des Ministres des Etats membres, l'organe suprême de l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central a officiellement lancé le Projet de l'Observatoire des Transports du Corridor Central (OT-CC). L'Observatoire des Transports a été mis en place pour permettre à l'AFTT de réaliser sa vision de transformer le Corridor Central en un Corridor plus compétitif en Afrique de l'Est et centrale tout en suivant un certain nombre d'indicateurs mesurant la performance du corridor.

Le Projet de l'Observatoire des Transports du Corridor Central est exécuté depuis 2012 avec l'appui technique et financier de la Trademark East Africa (TMEA). Actuellement, l'OT-CC est dans sa deuxième phase et quelques grands jalons ont été réalisés, notamment la mise en place d'une base de données web, le système de localisation en direct par GPS, du matériel et des logiciels pour l'hébergement interne du web de l'Observatoire des Transports. L'intégration aux systèmes des parties prenantes pour l'échange automatisée de données ainsi que la géolocalisation des routes du Corridor Central.

Après un suivi régulier des performances du Corridor Central, j'ai le privilège de présenter le 4ème rapport annuel (janvier-décembre 2016) de l'Observatoire des Transports du Corridor Central. La première partie du présent rapport annuel pour l'année 2016 présente le Rapport sur les Indicateurs de Performance du Corridor Central, tandis que la deuxième partie concerne le Rapport sur les enquêtes routières du Corridor Central.

Le rapport sur les Indicateurs de Performance met en lumière les indicateurs basés notamment sur le volume de fret, le temps de transit, l'efficacité, la productivité et le coût des services. Ces rapports présentent un ensemble d'outils pour le diagnostic des problèmes le long des routes du corridor; ainsi ils contribuent à l'identification des domaines nécessitant des améliorations et une évaluation

de l'efficacité des programmes confectionnés par les décideurs, visant à améliorer la compétitivité du corridor.

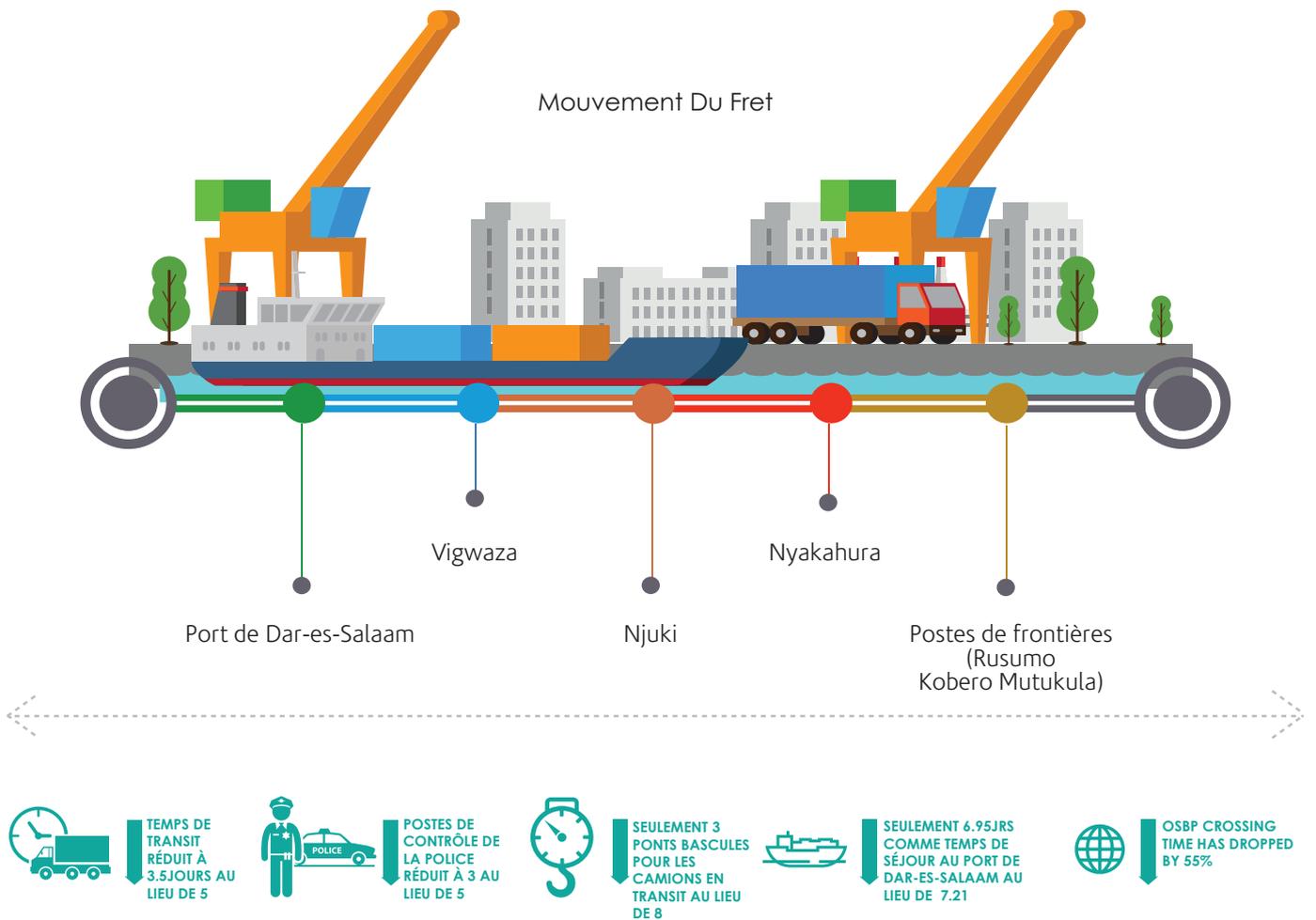
L'Enquête Routière de 2016 est une mise à jour des acquis atteints jusqu'à présent sur toutes les questions identifiées lors de l'enquête précédente de 2015 et l'état réel des infrastructures et des moyens de transport le long des routes du corridor central. En effet, la définition des indicateurs sur le transport routier nécessite une enquête routière périodique et régulière afin de valider les données électroniques mais aussi identifier les défis le long des routes du Corridor Central.

J'en profite encore pour exprimer ma sincère gratitude à TMEA pour son appui financier, ainsi que mes appréciations à nos fournisseurs de données; TRA, RRA, OBR, DGDA, URA, TRL, TICTS, TPA et les Transporteurs/Chauffeurs et autres parties prenantes pour leur soutien permanent dans la transmission de données qui permet à l'Observatoire des Transports de définir des indicateurs incontestables et de mesurer la performance du corridor. Visitez notre site Web: <http://observatory.centralcorridor-ttfa.org> pour en savoir plus sur les indicateurs de performance du Corridor Central."

Capt. Dieudonné DUKUNDANE

Secrétaire Exécutif

Éléments clés du présent rapport



1. INTRODUCTION

Le Corridor Central assure la connexion du port de Dar-es-Salaam aux centres commerciaux 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 dépendra de l'identification et l'élimination des obstacles tels que les barrières non tarifaires et la baisse des coûts de transport ; et améliorer le temps de transit et l'efficacité globale ainsi que la performance du Corridor.

C'est dans cette optique que l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central (CC-TTFA) a mis en place l'Observatoire des Transports (OT) avec l'appui du Trade Mark East Africa (TMEA). Ce cadre est utilisé pour assurer le suivi des performances du Corridor central (pour tous les Etats membres).

L'Observatoire des Transports a été mis en place

pour permettre à l'AFTT de réaliser sa vision de transformer le Corridor central en un corridor plus compétitif en Afrique de l'Est et Centrale tout en suivant un certain nombre d'indicateurs mesurant les performances du corridor. Ces indicateurs notamment basés sur le volume du fret et le temps de transit, présentent un ensemble d'outils pour le diagnostic des problèmes liés à des coûts élevés de transport le long du Corridor. Ainsi, contribuent-ils à l'identification des domaines nécessitant des améliorations en ce qui concerne la réduction de ces coûts et à l'évaluation de l'efficacité des programmes visant à améliorer la compétitivité du corridor.

Le projet de l'Observatoire des Transports est exécuté en s'appuyant sur des données provenant essentiellement de différentes parties prenantes de tous les Etats membres. L'information est obtenue à partir des systèmes de parties prenantes selon les exigences des indicateurs clés de performance qui sont définis par l'Observatoire. En deuxième

lieu, la collecte des données en se servant des enquêtes du secteur routier et les données GPS où fondamentalement l'information est obtenue à travers les questionnaires dûment remplis par les Transporteurs et usagers des routes. Egalement des kits GPS sont distribués aux chauffeurs de camions dans le but de collecter l'information.

Les statistiques sur la performance du Corridor Central constituent un outil de suivi avec une plate-forme web qui affiche les indicateurs de performance du Corridor par semaine, par mois et par trimestre. La plate-forme web peut être consultée à tout moment via le lien ci-après : <http://observatory.centralcorridor-ttfa.org>.

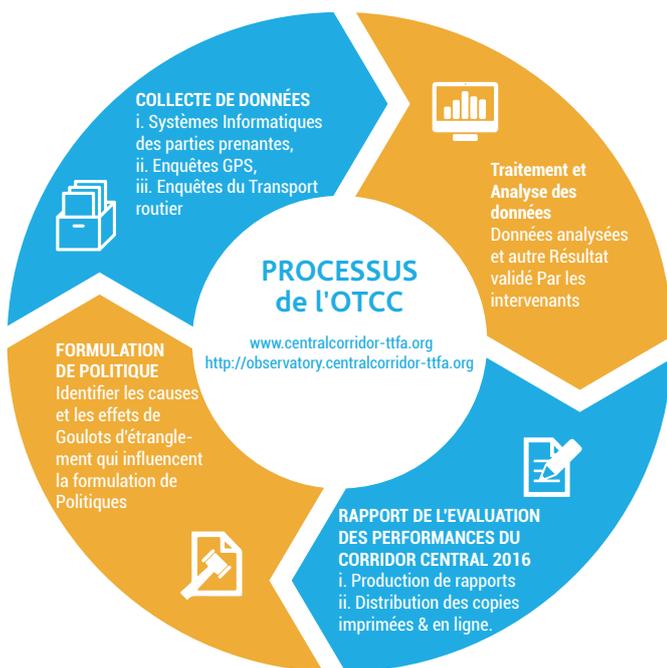
Le présent rapport annuel couvre certains indicateurs définis par l'Observatoire des Transports du Corridor Central de janvier à décembre 2016. Les indicateurs rapportés font partie des 34 indicateurs définis par le projet.

Les recommandations politiques pouvant améliorer davantage la performance du Corridor sont présentés à la dernière section du présent rapport.

2. METHODOLOGIE ET ANALYSE

La méthodologie de l'Observatoire des Transports comprend la collecte de données, le traitement et l'analyse de données, la communication et la diffusion. Enfin, avec les résultats du processus, l'Observatoire influence la formulation des politiques au niveau des Etats membres du Corridor Central.

Figure 1: Le processus de l'OT-CC



La collecte de données implique une combinaison de méthodes et sources variées. La principale source de données est constituée de systèmes informatisés des différentes parties prenantes, telles que les autorités portuaires (TPA et TICTS), les Offices des Recettes (TRA, URA, RRA, OBR et DGDA), les autorités ferroviaires (TRL), les transporteurs, les Agents de transit et de dédouanement.

D'autres sources comprennent les kits GPS et les enquêtes routières. Ces derniers sont exécutés simultanément et le superviseur de terrain rend les kits GPS et les formulaires d'enquête aux transporteurs routiers. Les kits GPS présentent le positionnement et les horodateurs pour tous les arrêts le long du voyage, en plus du temps de transit et des retards enregistrés aux différents nœuds. Les premières préparations de ces enquêtes impliquent le zonage géographique pour cartographier les emplacements d'arrêt possibles et les zones d'intérêt telles que les ponts bascules et les postes-frontières. Le questionnaire et les kits GPS sont donnés aux chauffeurs dans le but de recueillir des informations qualitatives telles que les raisons de l'arrêt, les frais et autres frais payés le long du corridor.

Les indicateurs traquent la mise en œuvre des décisions et des recommandations des organes des décideurs politiques de l'AFTT (gouvernement); la sensibilisation des parties prenantes par rapport aux initiatives de facilitation du commerce en cours; l'identification des obstacles non tarifaires le long du Corridor Central et influencent les changements de politiques.

Le présent rapport permettra de cerner les domaines nécessitant des améliorations et apportera un appui technique aux décideurs dans l'élaboration des réformes réglementaires.

3 PRESENTATION DES INDICATEURS DE L'OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

Les indicateurs définis par l'Observatoire des Transports du Corridor Central (OT-CC) ont été regroupés en QUATRE catégories entre autres: Indicateurs de temps de transit, le volume de transaction, les coûts des services et des transports, l'efficacité et la productivité. Au total 28 indicateurs sont suivis et sont présentés dans le tableau 1 ci-dessous :

Tableau 1: Indicateurs de l'Observatoire des Transports

CATEGORIES	INDICATEURS	SOURCES
Temps de transit	• Temps d'arrêt total par destination et par course	GPS, enquêtes routières
	• Temps d'arrêt au pont-bascule	GPS, enquêtes routières
	• Temps d'arrêt au poste de contrôle de police	GPS, enquêtes routières
	• Temps d'arrêt aux postes frontaliers	GPS, enquêtes routières
	• Temps d'arrêt à caractère personnel	GPS, enquêtes routières
	• Temps d'arrêt aux postes frontaliers de sortie de la Tanzanie	Données informatisées
	• Temps d'arrêt à la destination	GPS, enquêtes routières
	• Nombre d'arrêts en moyenne par camion et par pays	GPS, enquêtes routières
Volume de transaction	• Volume des importations au Port de Dar es Salaam	Données informatisées
	• Volume des importations par pays	Données informatisées
	• Volume des exportations par pays	Données informatisées
	• Taux de transport de conteneurs	Données informatisées
	• Proportion de camions par pays	Données informatisées
Coûts des services et transports	• Frais portuaires	Données transmises par les usagers
	• Les frais de douanes et des agences de transit	Données transmises par les usagers
	• Coûts du transport de fret routier	Données transmises par les usagers
	• Coûts du transport de fret ferroviaire	Données transmises par les usagers
	• Coûts de transport lacustre	Données transmises par les usagers
	• Frais d'entretien des routes par pays	Données transmises par les usagers
	• Distance par destination et par moyen de transport	Données transmises par les usagers
	• Coûts par km et par moyen de transport	Données transmises par les usagers
	• Frais de parking (stationnement) par pays	Données transmises par les usagers
Efficacité et productivité	• Temps d'attente des conteneurs	Données informatisées
	• Temps de libération par la douane	Données informatisées
	• Pourcentage des Camions (Trucks et autres) en transit en Tanzanie	Données informatisées
	• Temps d'exécution de Navire	Données informatisées
	• Temps de retour du camion	Données informatisées
	• Circulation aux ponts bascules et la conformité à l'obligation en matière poids	GPS, enquêtes routières

3.1 INDICATEURS DU TEMPS DE TRANSIT ET DES RETARDS ENREGISTRES

Les indicateurs du temps de transit et des retards au niveau du Corridor Central sont obtenus à partir du système de suivi électronique des cargaisons (ECTS) de TRA et à partir données GPS. Le suivi des cargaisons commence lorsque les marchandises/cargaisons arrivent au Port de Dar-es-Salam jusqu'à leurs destinations finales. Ce temps de transit a été réparti en vue de définir de différents

indicateurs selon les différentes activités et sections le long du Corridor.

3.1.1 Temps De Passage Aux Ponts Bascules

Le temps de passage au pont-bascule est calculé en soustrayant l'heure d'arrivée du camion de l'heure de départ selon les données GPS.

Les dispositifs en direct de GPS sont placés sur les

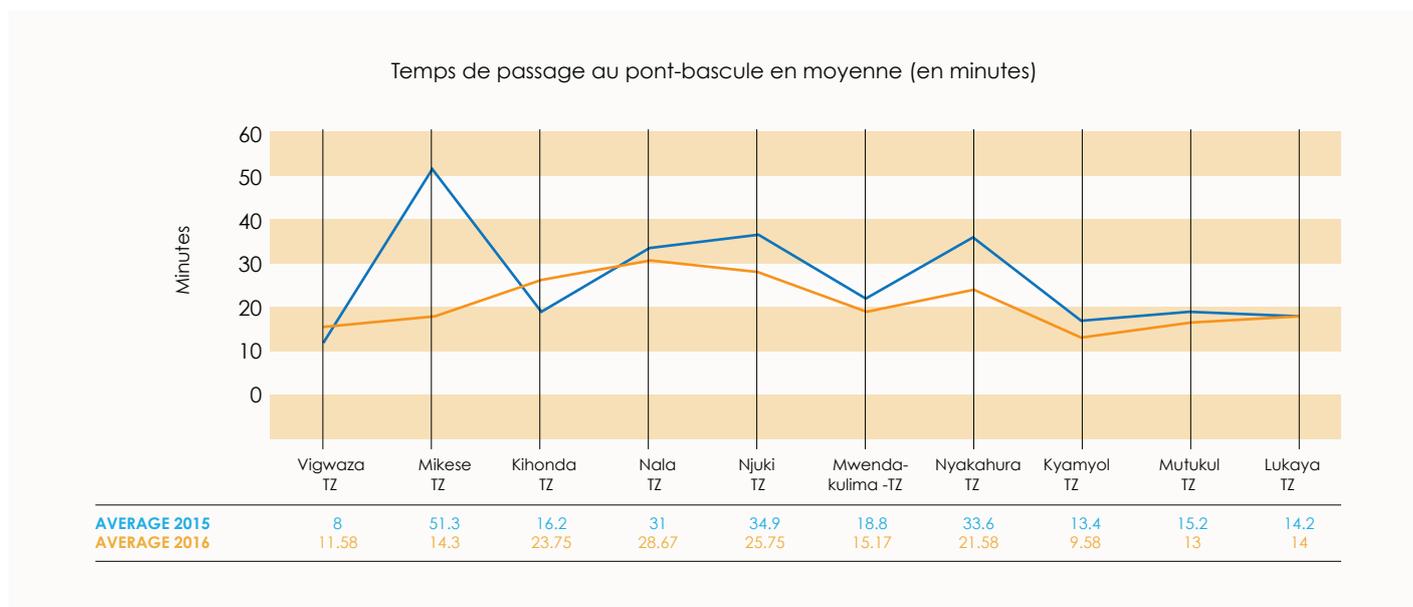
camions dès le début du voyage et sont surveillés tout au long de l'itinéraire afin de saisir les temps et les retards.

La figure ci-dessous indique le temps de passage en moyenne aux différents ponts bascules en Tanzanie et en Ouganda pour la période de janvier-décembre 2016. Le pont-bascule de Lukaya se trouve en Ouganda alors que d'autres ponts bascules sont situés en Tanzanie. Les autres pays membres du Corridor Central tels que le Rwanda, le Burundi et la RD Congo ne disposent pas de ponts bascules.

Tableau 2: Temps de passage aux ponts bascules (en minutes)

PONT-BASCULE	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Moyenne
Vigwaza-TZ	10	12	9	11	13	10	14	10	17	14	10	9	11.58
Mikese-TZ	0	0	18	21	19	14	11	15	13	12	12	8	14.30
Kihonda-TZ	43	59	57	17	17	11	16	9	11	13	16	16	23.75
Nala-TZ	12	58	52	25	26	23	22	27	26	24	24	25	28.67
Njuki-TZ	25	53	28	16	27	28	21	32	16	19	23	21	25.75
Mwendakulima	32	14	33	16	5	9	13	12	17	13	10	8	15.17
Nyakahura-TZ	29	27	32	19	17	15	27	19	18	16	20	20	21.58
Kyamyolwa-TZ	8	12	14	11	10	10	9	10	7	8	8	8	9.58
Mutukula-TZ	16	19	13	19	12	11	9	12	11	12	12	10	13.0
Lukaya-UG	9	17	18	13	11	12	14	10	18	18	16	12	14.0

Source: Enquête routière/Données GPS 2016



La figure ci-dessus indique le temps de passage en moyenne aux différents ponts bascules le long du Corridor Central. Le pont à caractère de pesage en mouvement de Vigwaza (côte) et celui de

Mikese (Morogoro) en Tanzanie ont massivement réduit le temps de passage depuis qu'ils opèrent le pesage en mouvement. Ils sont parmi les trois ponts bascules qui enregistrent moins de temps de

passage par rapport aux autres ponts bascules. Cela est dû au fait que les camions pèsent en mouvement. La congestion et le temps de passage au pont-basculé ont sensiblement diminué par rapport aux ponts bascules statiques. Le temps d'arrêt a été également réduit grâce à la suppression des postes de contrôle de police à Mikese.

Dans une approche visant à faciliter les transports et le commerce le long du Corridor Central en réduisant les obstacles non tarifaires et en réduisant ainsi le temps de transit, le gouvernement de la République-Unie de Tanzanie a annoncé en avril 2016 que tous les camions de transit devront s'arrêter uniquement aux 3 ponts bascules : celui de Vigwaza (Région Côtière), de Njuki (Région de Singida) et de Nyakahura (Région de Kagera) au lieu de passer sur 8 ponts comme c'était le cas avant. Cette décision a été prise dans l'attente de l'achèvement de trois arrêts de contrôle à Vigwaza, Manyoni et Nyakanazi. Cette situation présente une récupération de 70% du temps total perdu aux ponts bascules.

Dans le but de mise en œuvre de cette approche, le ministère de tutelle émet des autocollants qui différencient les camions de transit des camions locaux. Ces autocollants sont délivrés moyennant paiement de 40 USD chacun et une fois pour toute. La figure 2 ci-dessous présente un exemple d'autocollant. Les camions ayant les autocollants ont commencé à passer uniquement sur les 3 ponts bascules depuis avril 2016.

3.1.2 POSTES DE CONTROLE DE LA POLICE ET AUTRES POSTES DE SECURITE

Positivement, tous les postes de contrôle de la police pour les Camions de Transit sont installés aux ponts bascules. Initialement, ces postes de contrôle étaient situés à quelque distance des ponts bascules et cela entraînait des arrêts supplémentaires pour les camions. Actuellement, les camions de transit sont contrôlés par la police au moment où ils s'approchent du pont-basculé.

Depuis l'annonce du pesage des camions de transit uniquement aux 3 ponts bascules, la police s'est installée aux ponts bascules de Vigwaza, Njuki et Nyakahura. La congestion au pont-basculé de Nala (Dodoma) a été diminuée. Celle-ci était fortement causée par les files d'attente au niveau du contrôle policier.

Pourtant, il existe encore de nombreux postes de contrôle de la police. Ces postes contrôlent le transport des ressources naturelles et sont situés le long des routes du Corridor Central. Ceux-ci sont destinés à inspecter les véhicules transportant des ressources naturelles telles que le charbon afin de protéger les forêts naturelles. La plupart des arrêts sont observés dans la région Kahama, de Shinyanga jusqu'à la région de Kagera : plus précisément à Nyakanazi, Benaco, Nyabugombe, Runzewe et Kibaha.



Figure 2: Autocollant pour les camions de transit

Lorsque la construction des postes de contrôle unique sera terminée, tous les autres services d'inspection seront affectés au même endroit que les ponts bascules, c'est-à-dire à Vigwaza, Manyoni et Nyakanazi.

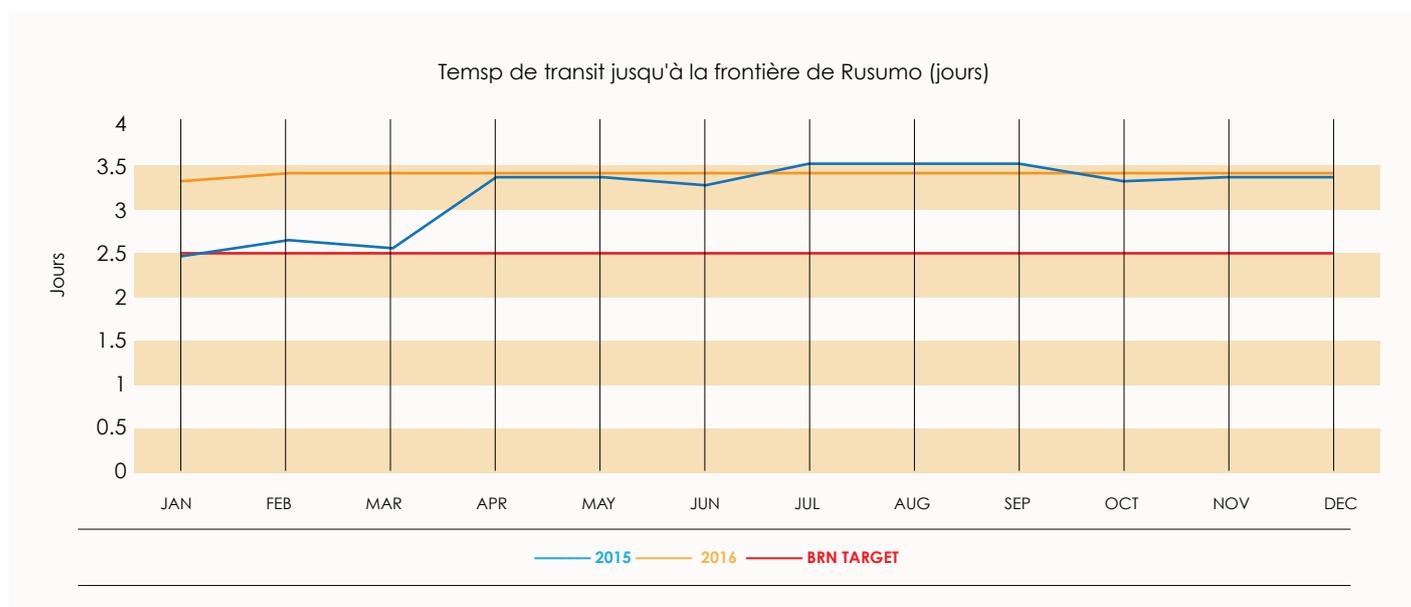
3.1.3 TEMPS DE TRANSIT PAR FRONTIERE

Le temps de transit par frontière fait référence au temps pris par le camion de transit à partir du port de Dar-es-Salaam aux frontières respectives entre les Etats membres du Corridor Central et la Tanzanie. Il s'agit de la différence de temps entre la date d'arrivée à la frontière et la date de départ au port de Dar-es-Salaam. Ces frontières sont la frontière de Rusumo entre la Tanzanie et le Rwanda, la frontière de Kabanga/Kobero entre la Tanzanie et le Burundi et la frontière de Mutukula entre la Tanzanie et l'Ouganda. Les camions ayant comme destination RD Congo via le Corridor Central passent normalement par la frontière de Rusumo.

Tableau 3: Temps de transit jusqu'à la frontière de Rusumo (jours)

FRONTIÈRE	JAN	FEV	MAR	AVR	MAY	JUN	JUIL	AOG	SEP	OCT	NOV	DEC	MOYENNE
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	3.23
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	3.45

Source: Système de suivi électronique des cargaisons (SSEC) Jan – Déc. 2015/2016

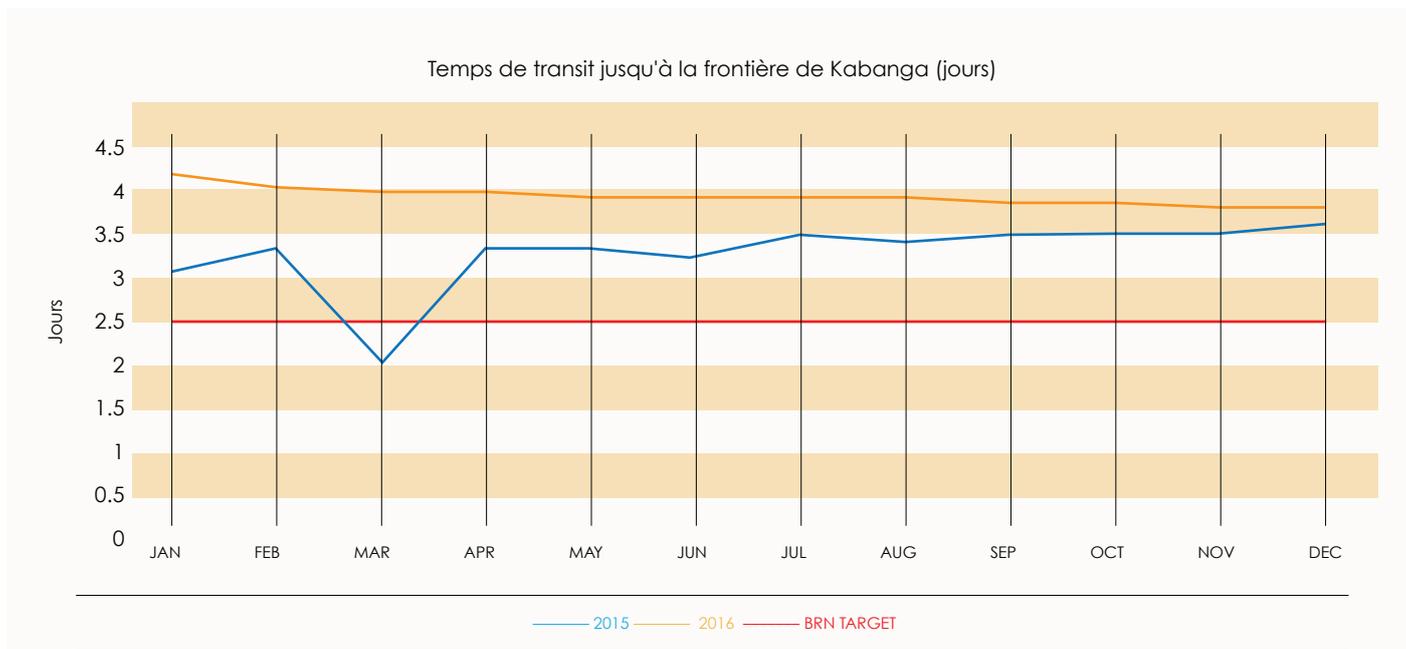


Le tableau ci-dessus montre que le temps de transit en moyenne du port de Dar-es-Salaam à la frontière de Rusumo pour les années 2015 et 2016 est de 3,23 et 3,45 respectivement, soit une augmentation de 6,8%.

Tableau 4: Temps de transit jusqu'à la frontière de Kabanga (jours)

FRONTIÈRE	JAN	FEV	MAR	AVR	MAY	JUN	JUIL	AO	SEP	OCT	NOV	DEC	MOYENNE
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	3.37
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	4.01

Source : SSEC Jan – Déc. 2015/2016

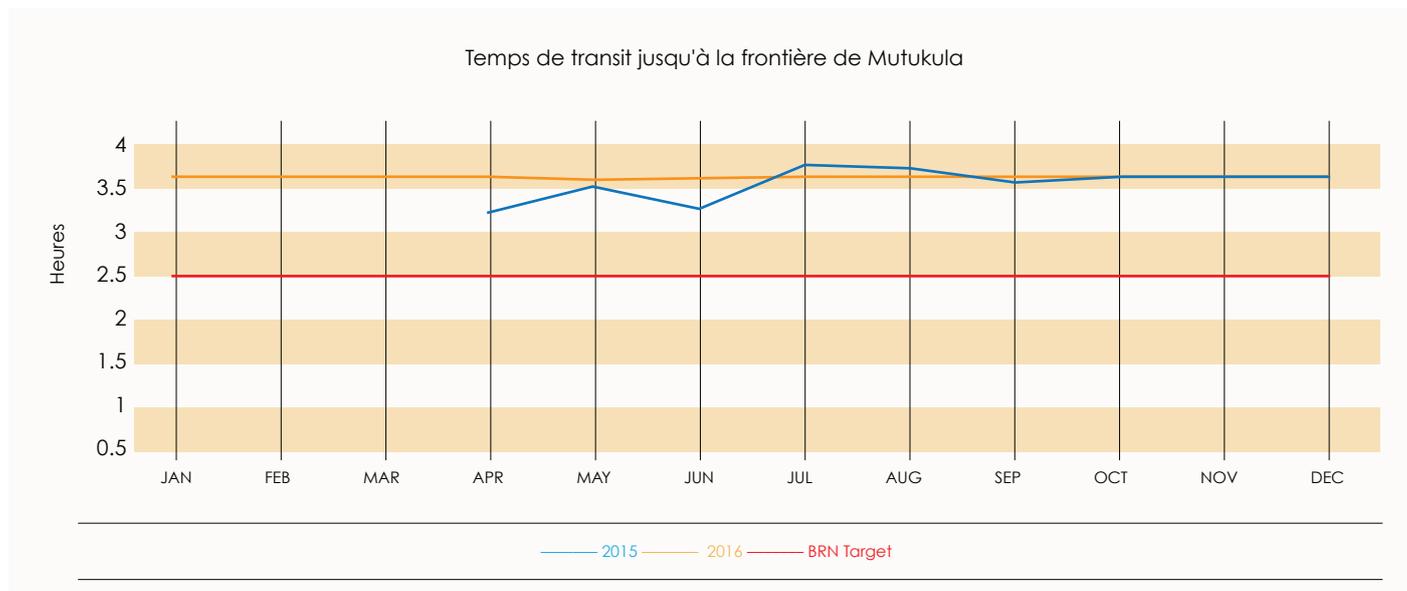


Le tableau ci-dessus indique que le temps de transit en moyenne entre le port de Dar-es-Salaam et la frontière de Kabanga pour les années 2015 et 2016 est de 3,37 et 4,01 respectivement, soit une augmentation de 19,0%.

Tableau 5: Temps de transit jusqu'à la frontière de Mutukula (jours)

FRONTIÈRE	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	MOYENNE
2015				3,25	3,58	3,30	3,81	3,77	3,65	3,68	3,69	3,71	3,60
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	3,68

Source: SSEC Jan – Déc. 2015/2016



Le tableau ci-dessus indique que le temps de transit en moyenne entre le port de Dar-es-Salaam et la frontière de Mutukula pour les années 2015 et 2016 est respectivement de 3,6 et 3,68, soit une augmentation de 2,2%

En général, le temps de transit en moyenne continue de changer et il est encore légèrement plus élevé par rapport à l'objectif du gouvernement de 2,5 jours dans le cadre du programme BRN. Cette situation se présente ainsi puisque le gouvernement tanzanien a réduit la vitesse maximale à 50 km/heure dans les agglomérations. Egalement, les chauffeurs s'arrêtent régulièrement à titre personnel le long de la route.

3.1.4 TEMPS DE PASSAGE AUX POSTES-FRONTIÈRES

Cet indicateur est mesuré par la différence entre l'heure d'arrivée du camion et l'heure de départ aux frontières en fonction des enquêtes routières/ des données GPS.

La figure ci-dessous indique le temps mis en moyenne par camion pour franchir les frontières de Kobero (Tanzanie-Burundi, de Mutukula (Tanzanie-Ouganda) et de Rusumo (Tanzanie-Rwan-

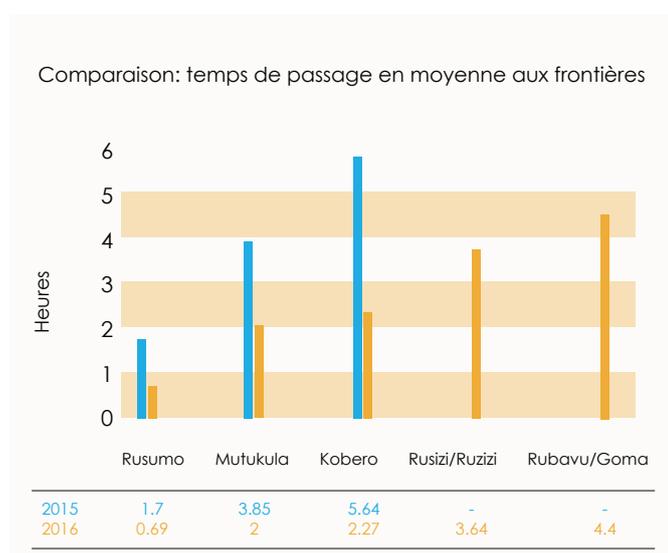
da). Au niveau de ces frontières, l'approche de poste-frontière unique est pleinement opérationnel et les camions s'arrêtent une fois aux frontières respectives. La figure indique également le temps de passage en moyenne aux frontières de Rusizi/Ruzizi et Rubavu/Goma entre le Rwanda et l'Est de la République Démocratique du Congo. Au niveau de ces frontières, les camions s'arrêtent des deux côtés de la frontière pour les procédures de dédouanement.

Faut-il noter que les camions qui arrivent aux frontières après les heures de service n'ont pas été pris en compte pendant l'analyse, car ils devront passer toute la nuit aux frontières.

Tableau 6: Temps de passage aux postes-frontières (en heures)

Poste-frontière	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	Myn 2016	Myn2015
Rusumo OSBP	0.70	0.70	0.65	0.65	0.63	0.61	0.81	0.58	0.69	0.77	0.75	0.79	0.69	1.7
Mutukula OSBP	0.43	2.22	0.75	3.60	2.18	2.21	2.68	1.94	1.95	1.97	2.03	2.11	2.00	3.85
Kobero OSBP	2.56	3.43	2.85	2.19	2.11	1.74	1.81	1.77	1.94	1.87	2.25	2.68	2.27	5.64
Rusizi/Ruzizi	2.92	2.94	2.61	3.83	3.82	3.89	3.53	3.38	4.76	4.15	3.97	3.93	3.64	-
Rubavu/Goma	3.02	5.03	5.2	5.05	4.47	4.27	4.5	4.47	4.01	4.2	4.43	4.13	4.40	-

Source: Enquête routière de 2016-OTCC/ données GPS



Depuis le fonctionnement des postes-frontières unique (OSBP) et le Territoire Douanier Unique (SCT), le temps de passage aux postes-frontières unique de Rusumo, de Kabanga/Kobero et de Mutukula a considérablement diminué puisque les camions s'arrêtent uniquement d'un côté de la frontière pour toutes les procédures et opérations y afférentes.

Au poste-frontière unique de Rusumo, une réduction de 59,4% du temps de passage a été observée en 2015 et 2016 où les OSBP étaient opérationnels. Une réduction d'environ 48,1% a été observée à la frontière de Mutukula alors qu'à Kobero, le temps de passages est réduit d'environ à 59,8%.

La différence entre les postes-frontières unique et les postes-frontières normales est clairement observé au niveau du tableau ci-dessus lorsque l'on compare le temps de passage aux frontières Rusizi/Ruzizi et Rubavu/Goma. Le temps de passage à ces frontières est élevé par rapport aux frontières uniques.

3.1.5 TEMPS DE TRANSIT PAR DESTINATION

C'est le temps nécessaire que le camion prend pour arriver à sa destination. Il a été calculé en soustrayant la date et l'heure de départ du camion et la date et l'heure d'arrivée du camion à la destination. Cela est calculé sur base des données GPS et des enquêtes routières.

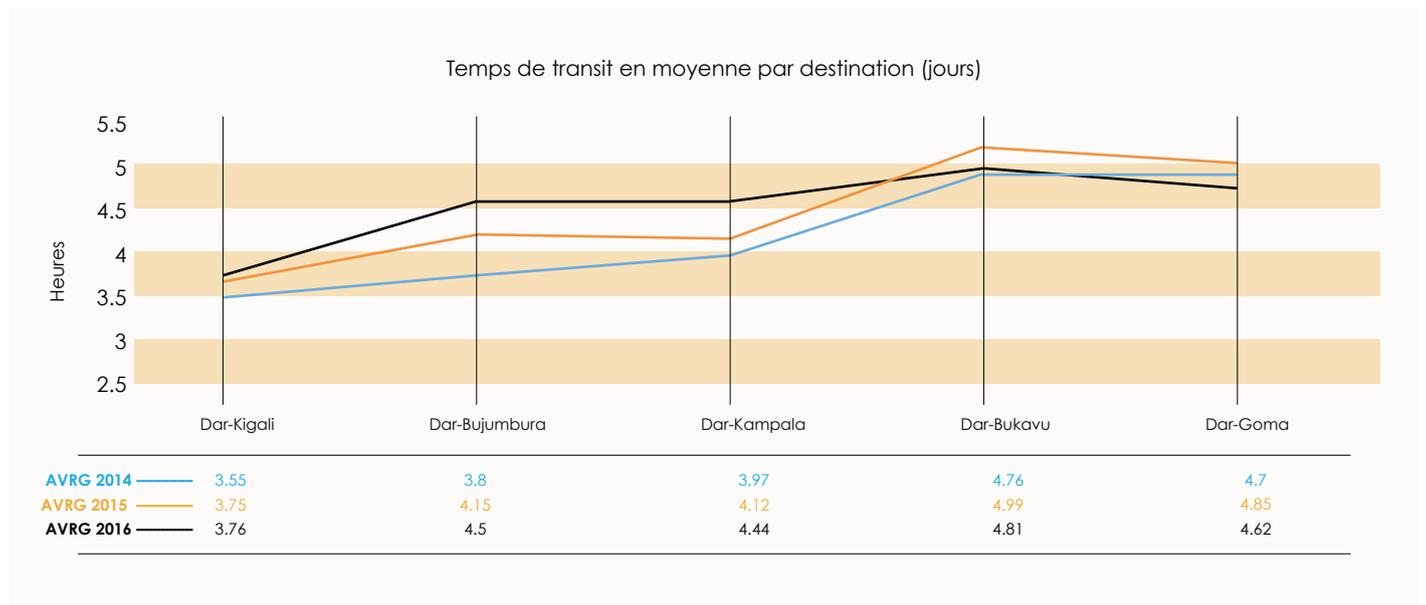
Les destinations sont Bujumbura pour la cargaison du Burundi, Kigali pour le Rwanda, Kampala pour l'Ouganda et Goma et Bukavu pour la RD Congo. Cependant, à part ces destinations mentionnées, les camions disposent d'autres destinations telles que les points de stationnement, le port et les points de déchargement privés.

La figure ci-dessous résume le temps de transit à partir du port de Dar-es-Salaam via diverses destinations le long du Corridor Central pour la période de janvier-décembre 2016.

Tableau 7: Temps de transit en moyenne par destination (jours)

DESTINATION	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	MOYN
Dar-Kigali	3.85	3.77	3.76	3.76	3.77	3.77	3.76	3.76	3.77	3.80	3.70	3.72	3.76
Dar-Bujumbura	4.87	4.63	4.61	4.63	4.62	4.62	4.50	4.49	4.35	4.28	4.16	4.27	4.50
Dar-Kampala	4.09	4.14	4.15	4.83	4.78	4.78	4.78	4.45	4.39	4.20	4.30	4.38	4.44
Dar-Bukavu	4.81	4.83	4.73	4.88	4.93	4.93	4.87	4.81	4.80	4.80	4.60	4.74	4.81
Dar-Goma	4.68	4.66	4.60	4.73	4.70	4.70	4.67	4.67	4.65	4.53	4.44	4.40	4.62

Source: Enquête routière de 2016-OTCC/données GPS



Le temps de transit vers plusieurs destinations le long du Corridor Central a légèrement augmenté en 2016, en particulier sur les trois premiers trimestres (janvier-septembre) et légèrement réduit pour le dernier trimestre (octobre-décembre). Cela est dû à l'augmentation du temps de transit du port de Dar-es-Salaam aux frontières de la Tanzanie, principalement en raison de l'importance des règlements de la vitesse maximale de 50 km/heure en Tanzanie et de longs arrêts à caractère personnels le long de la route.

En moyenne, le temps minimal de transit est estimé à 3,76 heures pour la route Dar - Kigali et le temps maximal est de 4,81 heures pour la route Dar - Bukavu.

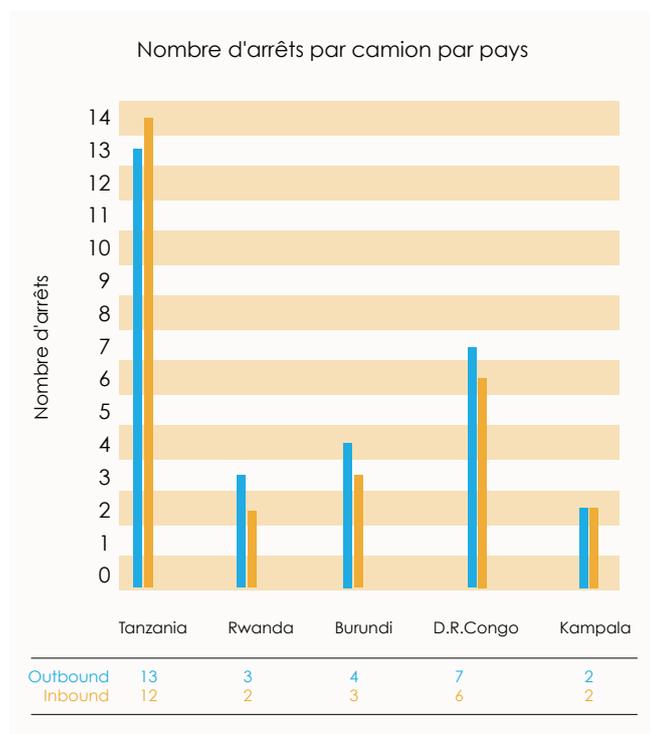
3.1.6 NOMBRE D'ARRETS EN MOYENNE PAR CAMION

Le tableau ci-dessous fournit le nombre moyen d'arrêts par camion par pays en considérant le temps d'arrivée et le temps de départ. C'est le trajet à partir du port de Dar-es-Salaam aux différentes destinations et le trajet à partir de différentes destinations jusqu'au port de Dar-es-Salaam.

Tableau 8: Nombre d'arrêts par camion par pays

	Aller	Retour	Distance	Km/arrêts
Tanzanie-Rusumo	13	12	1271	98
Tanzanie-Mutukula	13	12	1446	111
Tanzanie-Kabanga	13	12	1297	100
Rwanda	3	2	1495	93
Burundi	4	3	1630	96
RD Congo-Goma	7	6	1635	82
RD Congo-Bukavu	7	6	1704	85
Kampala	2	2	1780	119

Source: Enquête routière de 2015-OTCC/données GPS



Le tableau ci-dessus indique que la plupart des arrêts sont effectués en Tanzanie où les camions passent environ 2,5 à 3 jours avant d'arriver aux frontières entre la Tanzanie-Rwanda, Tanzanie-Burundi et Tanzanie-Kampala à une distance de 1335Km, 1383Km et 1530Km respectivement.

Pour un aller simple, un camion effectue environ 13 arrêts en Tanzanie dont 7 aux ponts bascules pour les camions en direction du Rwanda et du Burundi tandis que les camions se dirigeant vers Kampala s'arrêtent à 8 ponts bascules dont 7 situés en Tanzanie. Tous les arrêts effectués indiquent qu'un camion s'arrête à chaque 100 km.

Après avoir traversé les frontières, le nombre d'arrêts diminue mais ils sont légèrement plus élevés pour les camions qui se dirigent vers la RD Congo en raison de la plus longue distance qu'ils doivent parcourir, ainsi que de multiples traversées de frontière.

3.2 EFFICACITE ET PRODUCTIVITE

3.2.1 INDICATEURS DE PONT-BASCULE

L'Observatoire des Transports du CC assure également le suivi de la productivité et l'efficacité des ponts bascules installés le long du Corridor et le niveau de conformité du contrôle de la limite de chargement du véhicule.

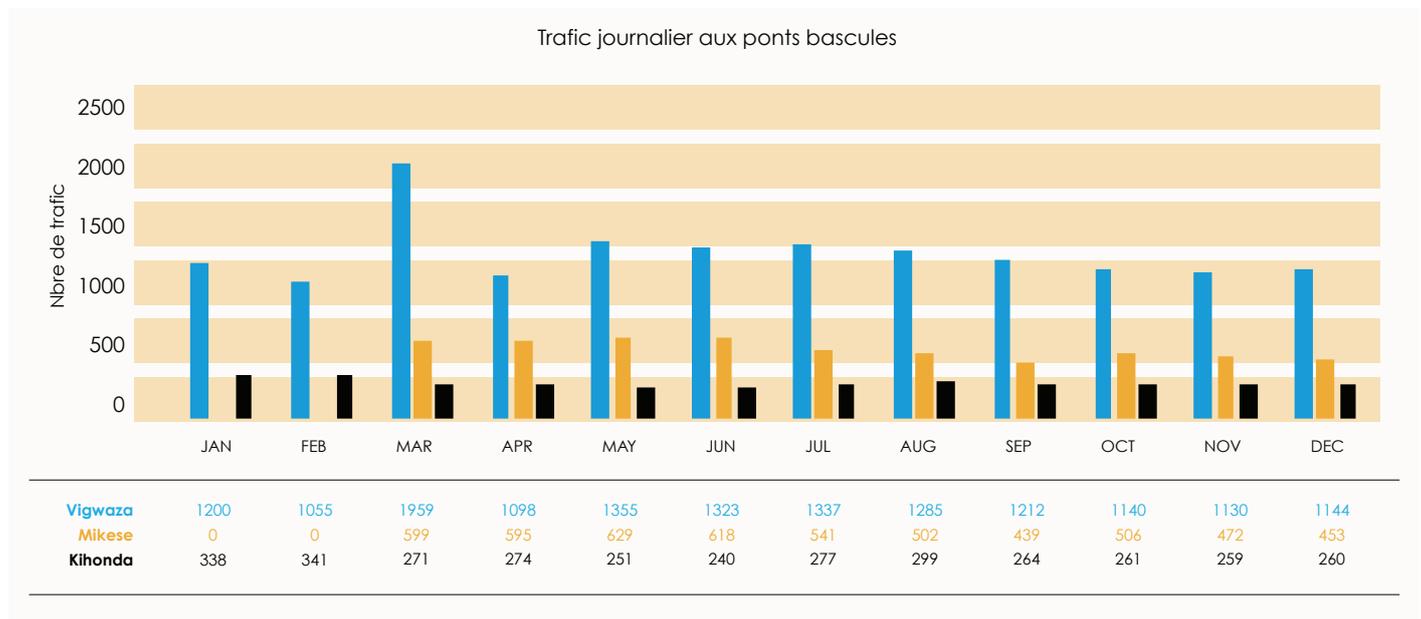
Les ponts bascules sont principalement installés le long des routes du Corridor Central pour protéger les routes contre les camions surchargés. Ces ponts servent également à mesurer la circulation afin de contribuer au développement des routes. Les responsables de l'administration des ponts bascules sont donc tenus à se conformer strictement aux mesures de contrôle de la charge des véhicules afin d'améliorer la conformité en matière de poids.

3.2.1.1 Du pesage aux ponts-bascule en Tanzanie

Cet indicateur mesure le nombre de camions en moyenne pesés par jour aux différents ponts bascules en Tanzanie le long du Corridor Central.

La figure ci-dessous présente un résumé pour chaque mois le trafic journalier en moyenne des camions pesé aux ponts bascules de Vigwaza, Mikeese et Kihonda en Tanzanie.

Figure 3: Trafic journalier aux ponts-bascules



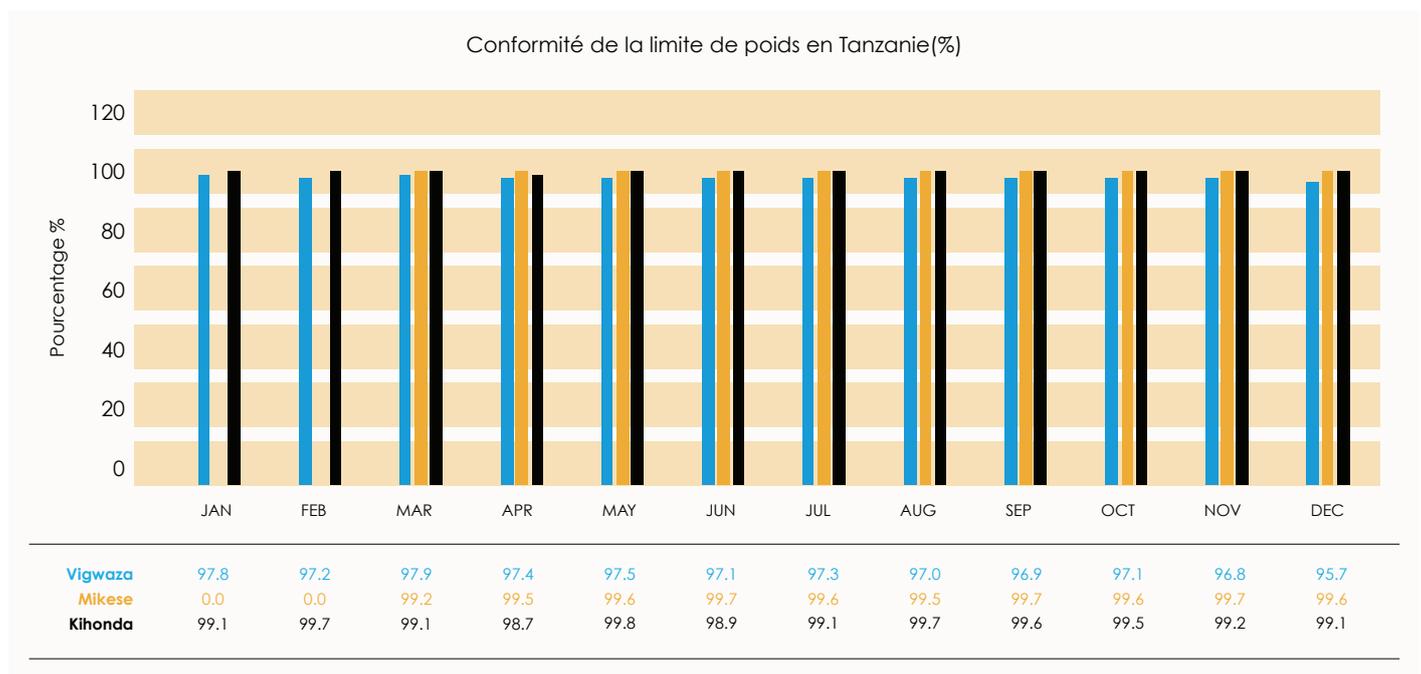
Source: Enquête routière de 2016-OTCC/données GPS

La figure ci-dessus montre qu'il y a une tendance à la baisse de nombre de véhicules pesés à Mikese et Kihonda, mais la tendance à la hausse et à la baisse au pont-bascule de Vigwaza. La tendance est due à la diminution des cargaisons au port de Dar-es-Salaam.

3.1.1.2 Conformité en matière de poids en Tanzanie

This measure the percentage of trucks that comply with the gross vehicle weight and the axle load limits before and after re-distribution of cargo.

Figure 4: Conformité de la limite de poids aux ponts bascules



Source: TANROADS, 2016

La figure ci-dessus montre que le niveau de conformité en matière de poids est élevé aux 3 ponts bascules. La conformité est constante tout au long de la période considérée (janvier-décembre 2016). La conformité moyenne est de 98,8%.

3.2.2 INDICATEURS DU TEMPS DE SEJOUR



Photo: Le Port de Dar-es-Salaam

Le temps de séjour se réfère au temps total que la cargaison passe dans le port à partir de quand la cargaison a été déchargée du navire jusqu'à la sortie du port (moyenne des jours de séjour du conteneur dans une cour y compris les jours passés aux ICDs).

Le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie a fixé la durée prévue pour les procédures douanières et portuaires (Temps de Séjour) à 5 jours pour les conteneurs en Transit.

Le Port de Dar-es-Salaam dispose de deux opérateurs à savoir : l'Office portuaire de la Tanzanie (TPA) et les Services du Terminal International des Conteneurs (TICTS).

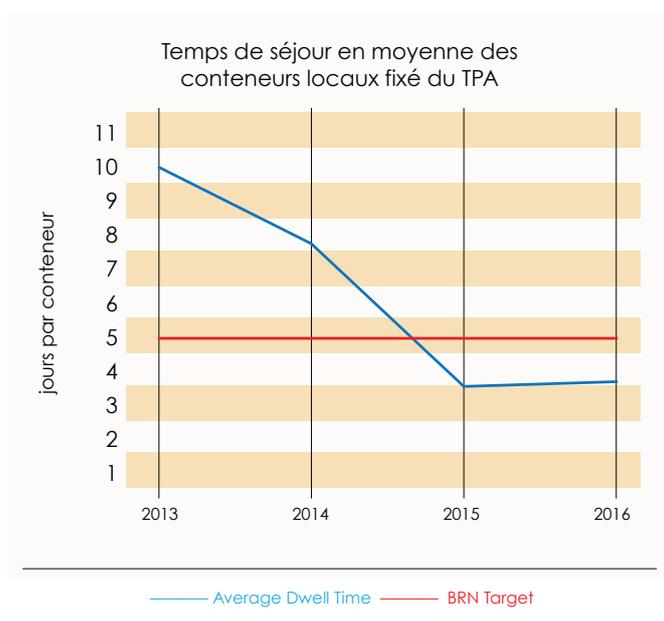
3.2.2.1 Temps de séjour du TPA

En principe, les indicateurs du temps de séjour du TPA sont générés à partir des données recueillies auprès du système électronique de l'Office Portuaire de la Tanzanie (TPA).

i. Temps de séjour en moyenne des conteneurs locaux fixé du TPA (Jours par conteneur)

ANNÉE	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEPT	OCT	NOV	DEC	MOYN
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	9.94
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	7.74
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	3.58
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	3.73

Figure 5: Temps de séjour en moyenne des conteneurs locaux fixé du TPA 2013-2016

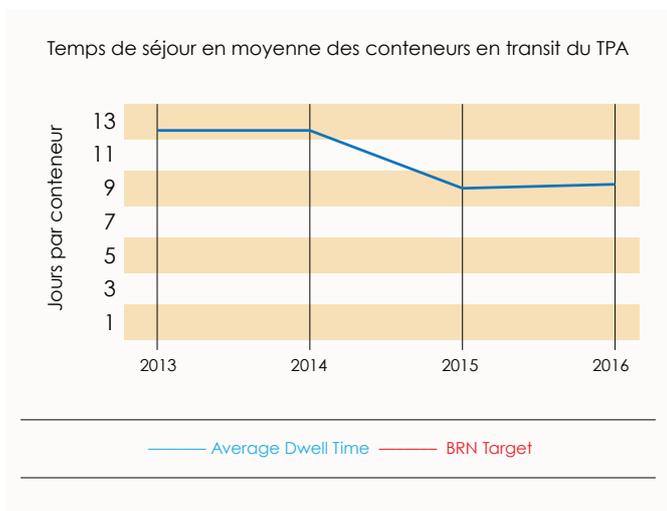


Le temps de séjour en moyenne pour les conteneurs locaux est de 9.94 jours en 2013, 7.74 jours en 2014, 3.58 jours en 2015 et 3.73 jours en 2016. Le temps de séjour depuis 2015 a atteint l'objectif de 5 jours fixé par le programme BRN.

ii. Temps de séjour en moyenne des conteneurs en transit fixé du TPA (Jours par conteneur)

ANNÉE	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEPT	OCT	NOV	DEC	MOYN
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	12.07
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	11.72
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	8.84
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	8.82

Figure 6: Temps de séjour en moyenne des conteneurs en transit fixé du TPA 2013-2016



Source: TPA, 2013 - 2016

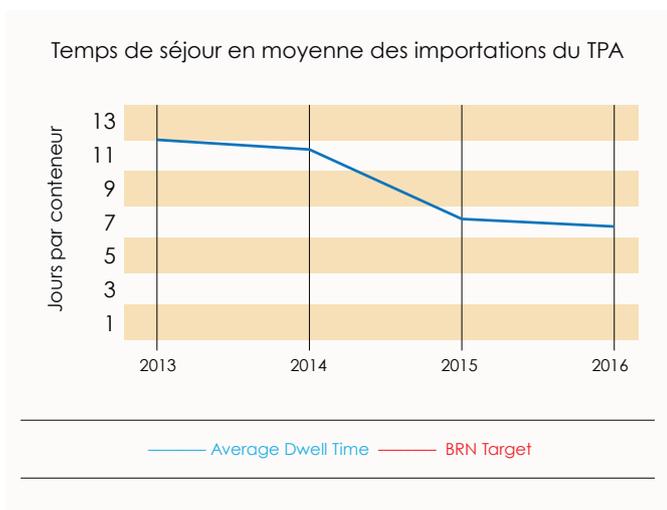
Le temps de séjour en moyenne des conteneurs en transit continu à diminuer depuis 2013 jusqu'en 2016. Le temps de séjour des conteneurs en transit est de 12.1 jours, 11.7 jours, 8.84 jours et 8.82 jours pour 2013, 2014, 2015 et 2016 respectivement. Cependant, le temps de séjour en transit est loin d'atteindre l'objectif de 5 jours fixé par le programme BNR.

iii. Temps de séjour des importations du TPA (Jours par conteneur)

ANNÉE	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JU	JUIL	AOU	SEPT	OCT	NOV	DEC	MOYN
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	11.27
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	10.85
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	7.21
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	6.95

Source: Données TPA 2013-2016

Figure 7: Temps de séjour en moyenne des importations du TPA 2013-2016



Le temps de séjour en moyenne pour les importations est de 11.3 jours en 2013, 10.85 jours en 2014, 7.21 jours en 2015 et 6.95 jours en 2016. L'objectif du programme BNR de 5 jours est encore loin d'être atteint.

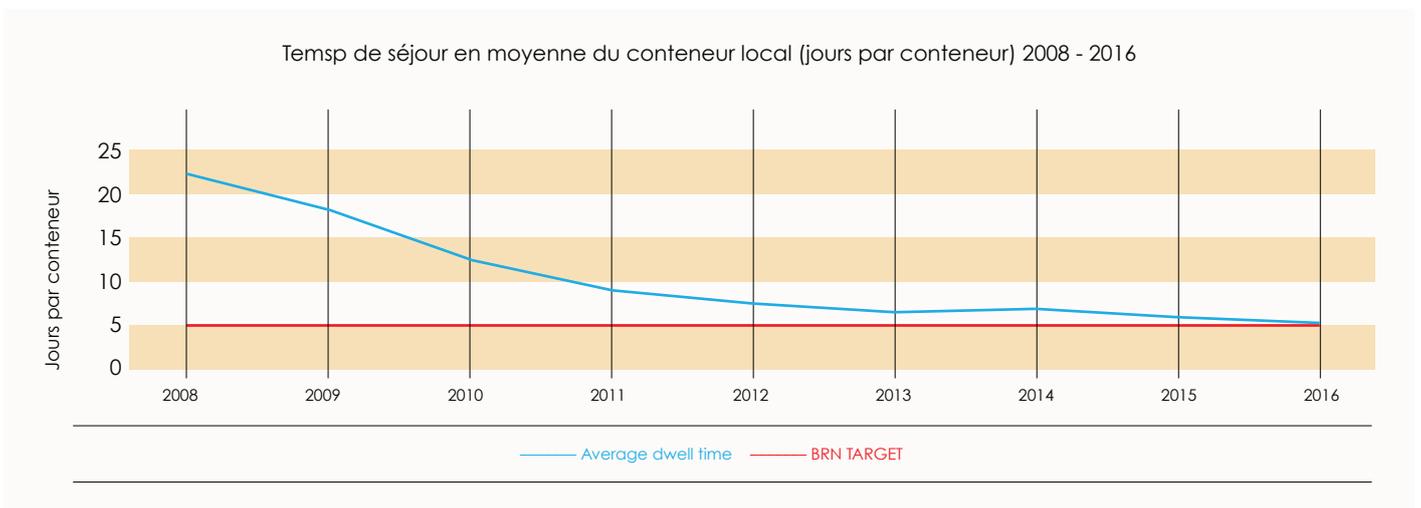


3.2.2.2 TICTS dwell time

i. Temps de séjour en moyenne du conteneur local par mois (jours par conteneur): DSM Terminal du conteneur DSM (TICTS) pour la période : 2008-2016

ANNÉE	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUI	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	MOYN
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	22.0
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	17.83
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	12.25
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	8.83
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	7.33
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	6.41
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	6.75
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	5.65
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	5.09

Figure 8: Temps de séjour en moyenne des conteneurs locaux fixé des TCITS 2008-2016



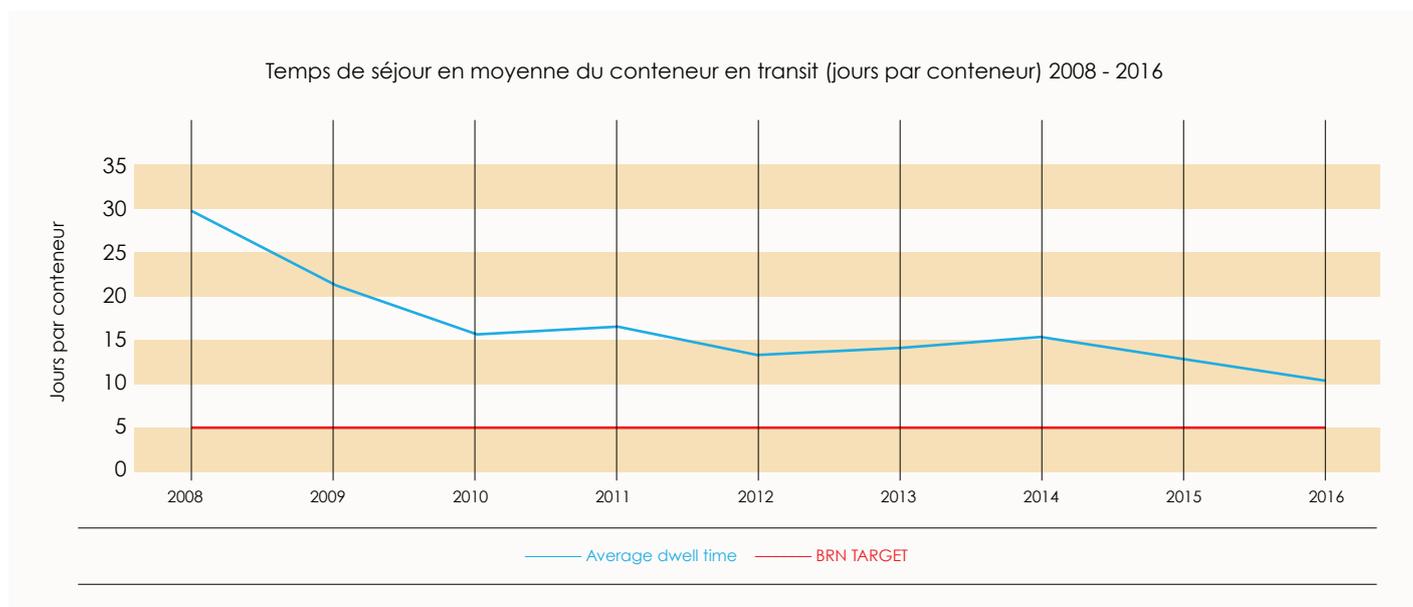
Source: Données TICTS 2008 - 2016

Le graphique ci-dessus présente le temps de séjour en moyenne du conteneur des TICTS pour la période de 2008-2016. La tendance montre que le temps de séjour est réduit en moyenne de 22 jours à environ 5 jours en 2016. Alors, l'on constate que l'objectif du programme BRN est atteint.s.

ii. Temps de séjour en moyenne des conteneurs de transit des TICTS

ANNÉE	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	MOYN
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	29.32
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	21.61
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	16.3
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	17.13
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	14.4
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	14.95
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	16.08
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	13.94
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	11.61

Figure 9: Temps de séjour en moyenne du conteneur en transit des TICTS 2008-2016



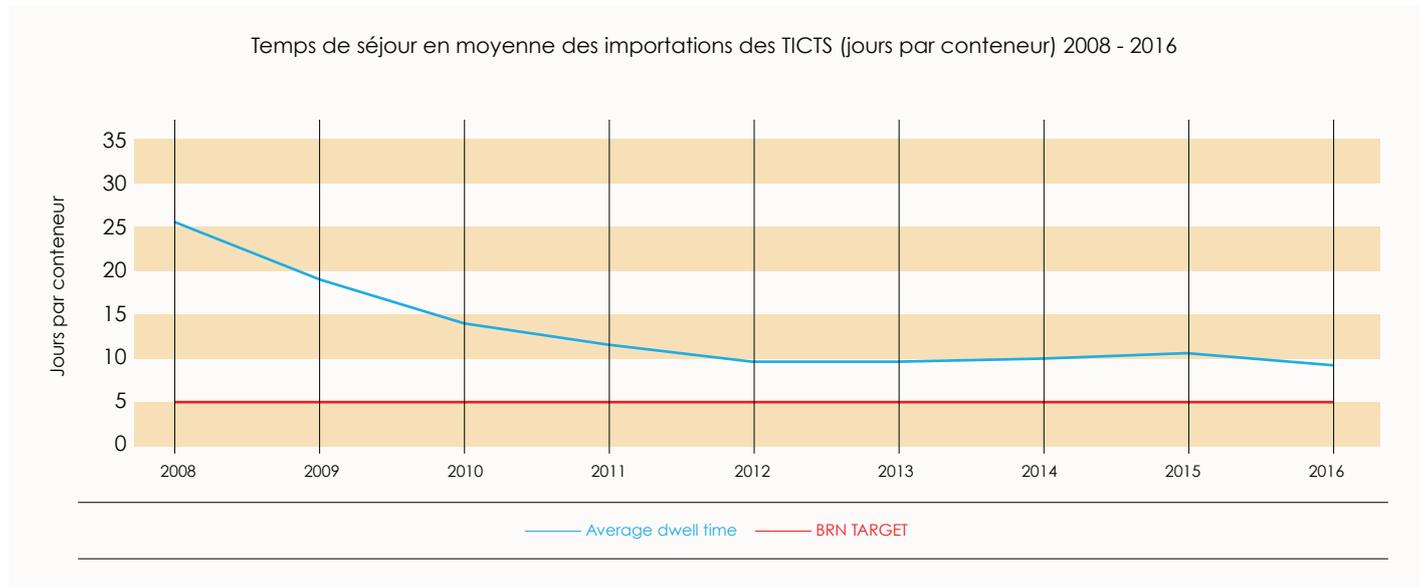
Source: Données TICTS 2008 – 2016.

Le graphique ci-dessus indique le temps de séjour en moyenne des conteneurs en transit des TICTS est légèrement réduit par rapport aux années passées lorsqu'il était de 29 jours. Cette année (2016) le temps de séjour est de 11.6 jours. La tendance sur le graphique montre que l'objectif du programme BRN de 5 jours n'est pas encore atteint.

iii. Temps de séjour des importations des TICTS

ANNÉE	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	MOYN
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	25.42
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	18.83
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	13.92
2011	15.0	13.0	11.0	11.0	12.0	10.0	10.0	11.0	11.0	11.0	11.0	12.0	11.5
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	9.58
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	9.33
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	9.92
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	10.39
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	9.13

Figure 10: Temps de séjour en moyenne des importations pour la période de 2008-2016



Source: Données TICTS 2008 – 2016.

Le graphique ci-dessus montre que le temps de séjour en moyenne des TICTS a diminué de 25,42 jours en 2008 à environ 9,13 jours en 2016.

3.2.3 TEMPS DE DÉDOUANEMENT : OFFICE TANZANIEN DES RECETTES (TRA)

Il s'agit du temps en moyenne entre la déclaration des marchandises par l'agent de dédouanement et de transit et le temps de dédouanement par la douane en charge du fret de transit.

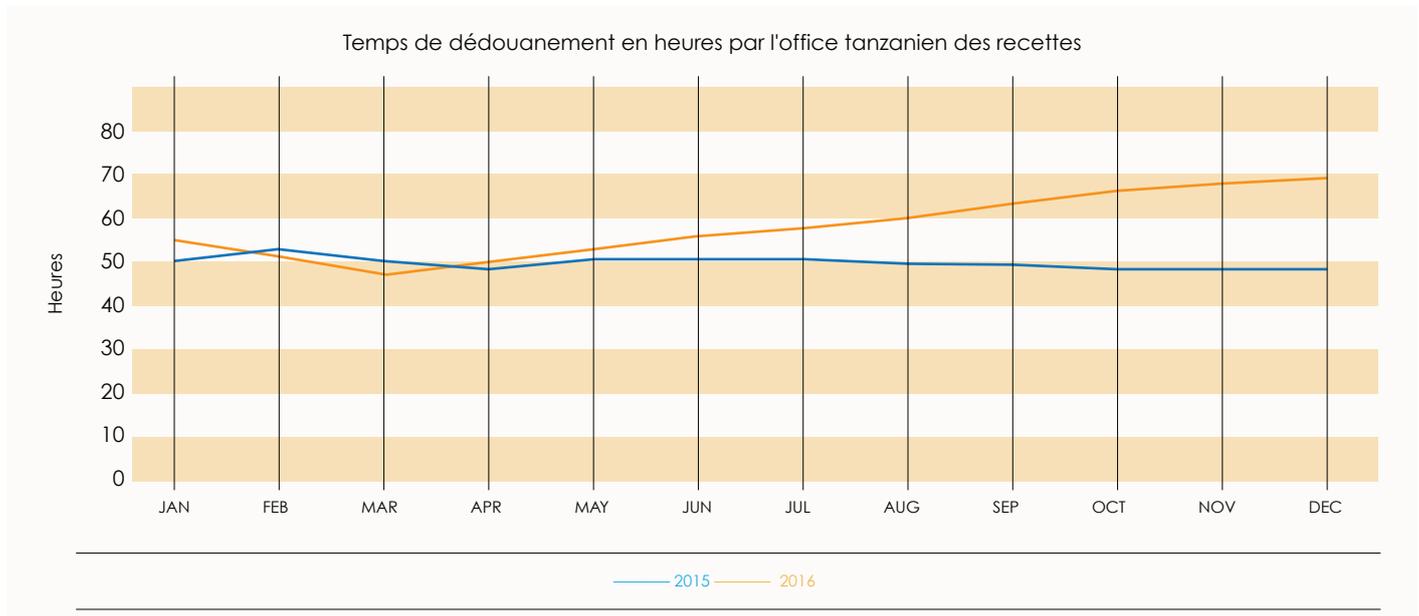
Il a été calculé en fonction de la différence du temps en moyenne entre le temps de dédouanement et le temps de déclaration du fret. Celui-ci est mesuré en heures.

i. Temps de dédouanement TRA (Heures)

ANNÉE	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	MOYN
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

Source: TRA, Jan – Déc. 2015 & 2016

Figure 11: : Temps de dédouanement TRA (heures)



Le graphique ci-dessus indique que la tendance du temps de dédouanement par l'office tanzanien des recettes TRA est légèrement en baisse de janvier-mars 2016. Mais, elle est en hausse pour la période d'avril-décembre 2016 par rapport à 2015. Il est impérativement nécessaire de réaliser une étude détaillée afin de connaître les vraies causes de ce problème et proposer certaines améliorations.

3.2.4 POURCENTAGE DES CAMIONS IMMATRICULES EN TANZANIE ET CEUX IMMATRICULES DANS D'AUTRES PAYS

Cet indicateur présente le pourcentage de camions de transit immatriculés en Tanzanie et ceux immatriculés dans d'autres pays qui effectuent le transport des marchandises depuis le Port de Dar-es-Salaam. Faut-il souligner que les camions de transit immatriculés en Tanzanie dominent le marché du transport des marchandises depuis le Port de Dar-es-Salaam.

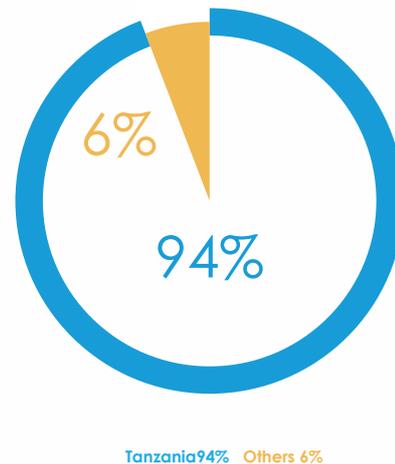
i. Pourcentage des camions de transit tanzanien contre ceux des autres pays

Origin of the Trucks	Value in Percentages (%)
Tanzanie	94.0
Autres pays	6.0

Source: TPA, Jan – Déc. 2016

Figure 12: Pourcentage des camions de transit Tanzanien contre ceux des autres pays

Pourcentage des camions de transit tanzanien contre ceux des autres pays (en %)



3.2.5 TEMPS D'ESCALE DES NAVIRES TRANSPORTANT LES CONTENEURS

Le temps d'escale du navire se réfère au temps total que le navire passe au Port. C'est en moyenne la durée écoulée par mois entre l'arrivée du navire dans la zone portuaire et la sortie du navire de la zone portuaire. Cette durée est mesurée en Heures par navire au niveau de l'Autorité portuaire de la Tanzanie (TPA).

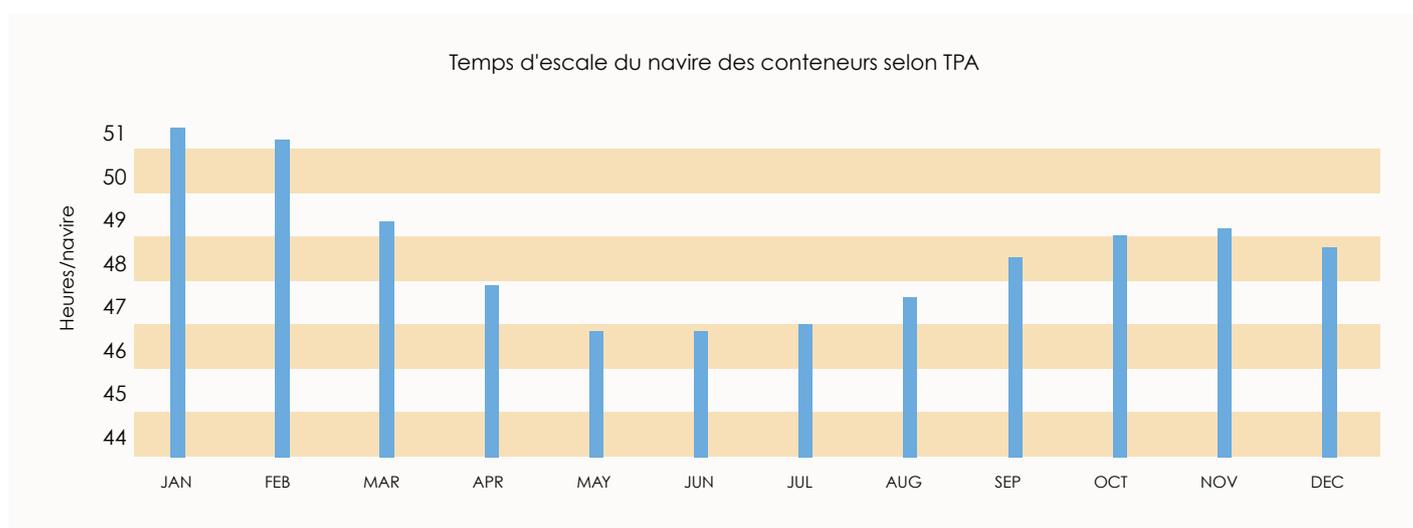
Le temps d'escale est composé du temps d'attente des navires, l'accostage et l'appareillage et le temps de service. Le temps d'attente est normalement une petite proportion du temps d'escale.

Néanmoins, le temps d'accostage est la composante qui, une fois réduite, peut réduire le temps d'escale du navire et réduire les coûts y afférents. Le temps d'accostage dépend de la quantité de la cargaison qu'un navire doit charger et décharger, le type et les caractéristiques du navire, la nature des équipements et autres ressources utilisées à l'accostage.

ii. Temps d'escale du navire des conteneurs

MOIS	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	MOYN
Temps (heures)	51.2	50.94	49.18	47.76	46.78	46.76	46.95	47.51	48.4	48.84	49.03	48.62	48.5

Figure 13: Temps d'escale du navire des conteneurs



Source: TPA, Jan – Déc. 2016

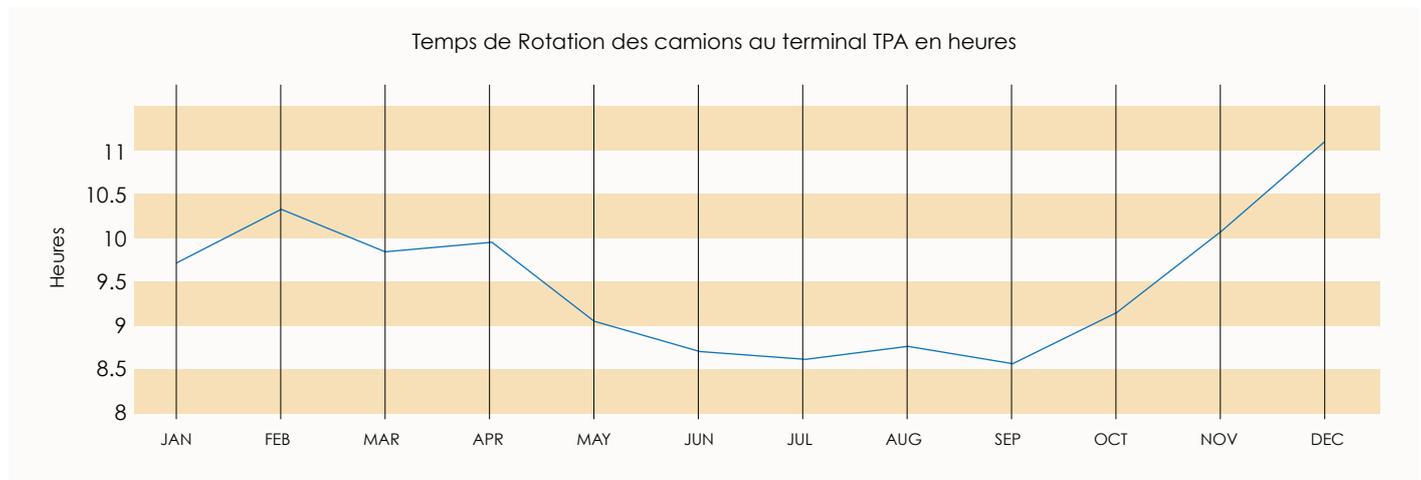
Le graphique ci-dessus montre que le temps d'escale des navires diminue de façon significative, montrant également des améliorations au port de Dar-es-Salaam au niveau du Terminal des conteneurs pour la période de janvier-mai 2016. Pourtant, on constate également une légère augmentation pour la période de juin-novembre 2016. La moyenne globale pour la période de janvier-décembre 2016 est de 48,5 heures par navire.

3.2.6 TEMPS DE ROTATION DES CAMIONS AU TERMINAL TPA

C'est la durée moyenne de rotation de camions au terminal à l'Autorité Portuaire Tanzanienne (TPA) mesurée en fonction de la différence de temps en moyenne entre l'arrivée et le départ des camions.

MOIS	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	MOYN
Temps (heures)	9.8	10.14	9.87	9.93	9.40	9.2	9.14	9.22	9.11	9.46	10.0	10.61	9.66

Figure 14: Temps de rotation des camions TPA



Source: TPA, Jan – Déc. 2016

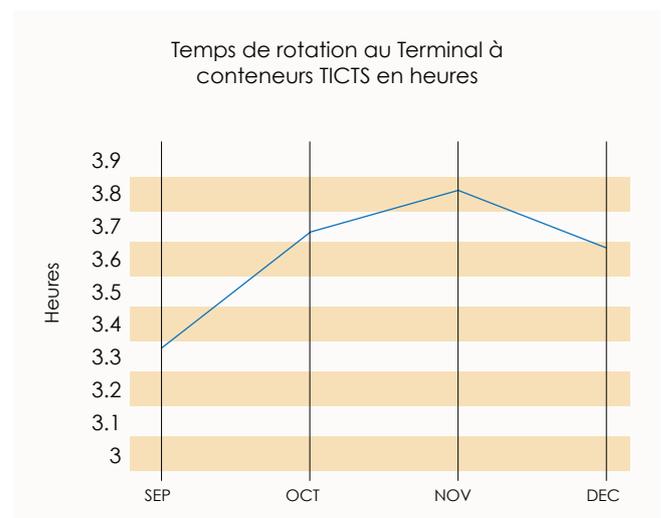
Le graphique ci-dessus indique que le temps de moyen de rotation des camions au terminal de l'Autorité portuaire de Tanzanie (TPA) a diminué légèrement de janvier-septembre 2016. En moyenne, de janvier-décembre 2016, le temps de moyen de rotation des camions est de 9,66 heures. Il est recommandé de réaliser une étude détaillée afin de connaître les raisons pour lesquelles les chauffeurs et les propriétaires de camions se plaignent toujours contre le temps de rotation des camions chez TPA.

3.2.7 TEMPS DE ROTATION DES CAMIONS AU TERMINAL À CONTENEURS (TICTS)

C'est le temps en moyenne que les camions passent au Terminal à conteneurs (TICTS). Le temps est mesuré en heures et en fonction de la différence de temps en moyenne entre la date d'entrée des camions et la date de sortie des camions.

MOIS	SEP	OCT	NOV	DEC	MOYENNE
Temps (heures)	3.27	3.66	3.80	3.61	3.59

Figure 15: Temps de rotation au Terminal à conteneurs TICTS



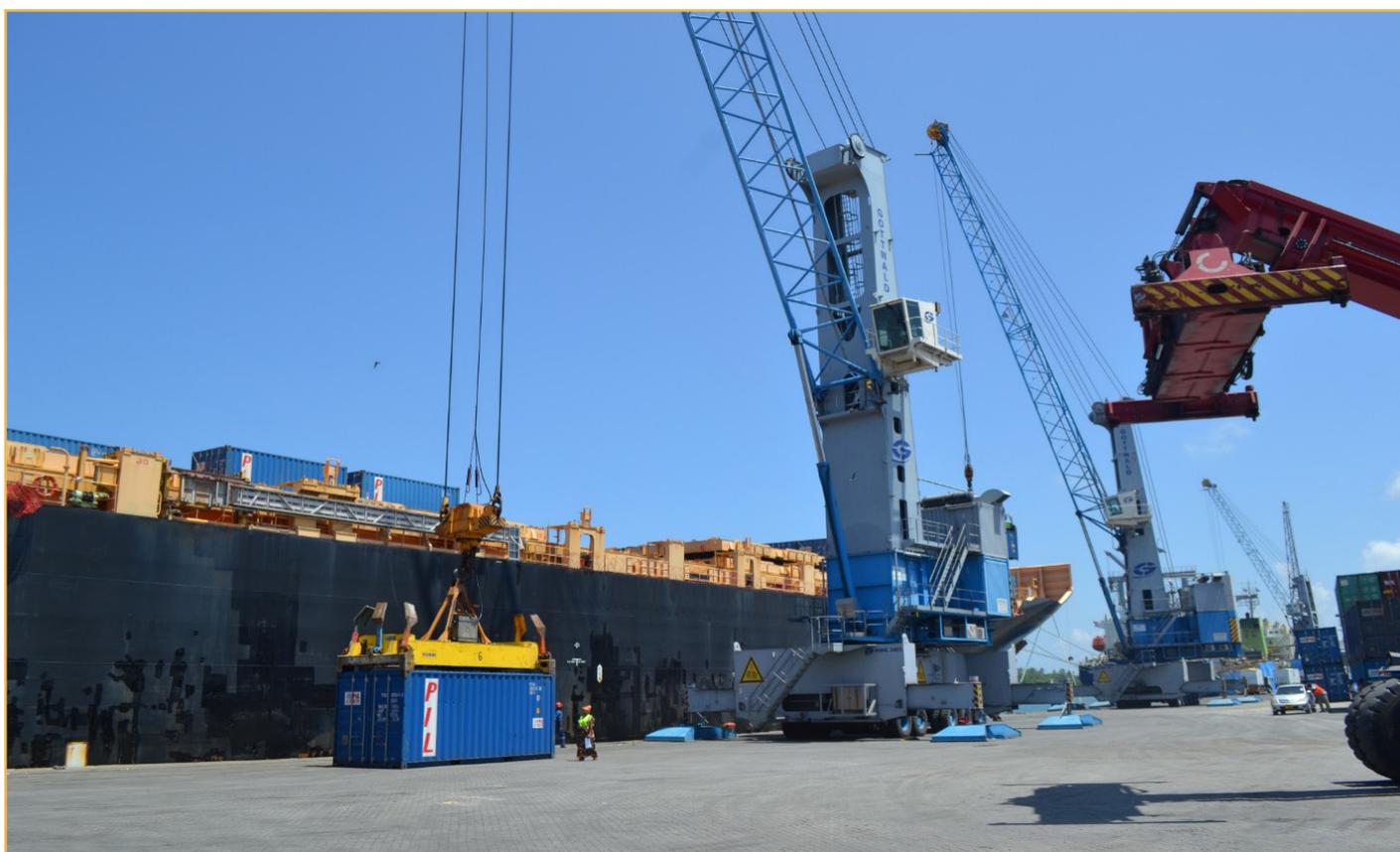
Source: TICTS, Sep – Déc. 2016

Le graphique ci-dessus montre une augmentation du temps de rotation pour la période de septembre-novembre 2016. Mais le temps de rotation est en baisse pour le mois de décembre. Ce graphique montre également des améliorations au Terminal à conteneurs TICTS. Pourtant, les chauffeurs se plaignent toujours contre les processus de chargement au niveau des TICTS. Une étude s'avère nécessaire dans le but de connaître les causes de ce problème et formuler des recommandations.

3.2.8 VOLUME DES TRANSACTIONS

3.2.8.1 Trafic général des cargaisons au Port de Dar-es-Salaam pour l'année 2015 et 2016 Tonnes métriques

Cette section montre la performance du port de Dar-es-Salaam en termes de flux du fret à la fois pour l'importation et l'exportation pour la période de janvier-décembre 2015 et la période de janvier-décembre 2016. Celle-ci fournit également des analyses et des comparaisons des chiffres de performance pendant les périodes indiquées. La tendance générale montre qu'il y a une baisse du fret à la fois pour les importations et les exportations. La cargaison de la Tanzanie représente plus de 60% de la cargaison traversant le port de Dar-es-Salaam, suivie par la RD Congo, le Rwanda, le Burundi et l'Ouganda.



3.2.8.1.1 Importations

Tableau 9: Total des importations pour la période de Janvier – Décembre 2015 en Tonnes métriques

PAYS	15-Jan	15-Fev	15-Mar	15-Avr	15-Mai	15-Juin	15-Juil	15-Aoû	15-Sep	15-Oct	15-Nov	15-Dec
DÉCHARGÉ												
Tanzanie	653,888	538,212	578,430	600,745	625,702	711,833	555,405	521,574	649,233	626,751	635,654	630,986
RD Congo	98,746	89,408	87,084	100,953	104,232	91,728	111,204	108,800	127,674	87,232	92,558	94,924
Burundi	20,525	21,212	24,628	38,403	30,772	21,725	25,170	21,103	31,887	31,189	34,017	48,175
Rwanda	68,572	66,440	52,592	65,090	68,024	68,486	73,222	57,597	74,338	75,315	77,387	72,872
Ouganda	9,388	13,534	9,248	11,965	16,588	17,171	15,521	11,347	14,270	5,983	12,225	19,421
Autres pays	177,610	117,472	189,032	134,582	173,435	187,621	229,370	146,933	251,953	147,894	98,929	195,823
Total des importations	1,028,729	846,278	941,014	951,738	1,018,753	1,098,564	1,009,892	867,354	1,149,355	974,364	950,770	1,062,201

Source: TPA Jan-Déc. 2015

Le tableau ci-dessus montre les volumes de cargaisons importées par les pays membres et non membres au port de Dar-es-Salaam entre janvier et décembre 2015. Les chiffres montrent de légères variations dans le flux du fret en fonction du volume minimum enregistré en février (846 278) et le volume maximum enregistré en décembre (1.062.201).

Tableau 10: Total des importations pour la période de Janvier– Décembre 2016 en Tonnes Métriques

PAYS	16-JAN	16-FEV	16-MAR	16-AVR	16-MAI	16-JUIN	16-JUIL	16-AOÛ	16-SEP	16-OCT	16-NOV	16-DEC	2016
DÉCHARGÉ													
Tanzanie	601,940	572,551	518,760	496,931	674,196	665,337	549,265	746,545	669,087	581,809	533,523	580,393	7,190,337
RD Congo	74,445	77,312	60,331	41,020	48,390	65,097	55,791	72,379	92,874	74,986	64,072	62,349	789,046
Burundi	26,613	29,438	23,453	15,638	26,336	21,233	18,400	25,541	32,256	24,780	28,229	29,083	301,000
Rwanda	72,181	66,903	65,135	62,936	60,750	70,329	53,780	66,685	101,696	77,104	65,795	76,998	840,291
Ouganda	12,122	11,267	16,326	10,012	12,872	14,012	12,797	16,915	25,147	11,190	9,972	12,491	165,123
Autres pays	109,251	68,089	174,276	211,806	137,759	204,790	81,640	201,529	235,462	141,036	168,327	240,787	1,974,753
Total des importations	896,552	825,560	858,281	838,343	960,303	1,040,798	771,673	1,129,594	1,156,522	910,905	869,918	1,002,101	11,260,550

Source: TPA Jan-Déc. 2015

Bien que les changements entre les mois n'étaient pas significatifs, la tendance montre la baisse des importations de cargaisons pour l'année 2016 (locales, de transit et autres) au port de Dar-es-Salaam. Le total des importations était de 896.552 tonnes en janvier et de 1.002.101 tonnes en décembre.

3.2.8.1.2 Exportations

Tableau 11: Total des exportations Janvier – Décembre 2015 en Tonnes Métriques

PAYS	15-JAN	15-FEV	15-MAR	15-AVR	15-MAI	15-JUIN	15-JUIL	15-AOÛ	15-SEP	15-OCT	15-NOV	15-DEC
CHARGE												
Tanzanie	120697	124258	96620	99032	88499	121480	133657	104541	146918	120488	93860	114734
RD Congo	47899	42345	38944	45191	29728	41015	64996	48356	50269	41198	32987	38094
Burundi	874	1508	1557	328	505	427	911	949	1181	2262	1479	2026
Rwanda	923	1377	1152	870	1530	1607	1490	2196	2252	2918	1754	1778
Ouganda	201	80	107	48			131		84	18		34
Autres pays	24563	27154	23047	27471	16899	16177	26379	19893	21705	18330	27783	24698
Total des exportations	195,157	196,722	161,427	172,940	137,161	180,706	227,564	175,935	222,409	185,214	157,863	181,364

Source: TPA Jan-Dec 2015

Les chiffres d'exportation ci-dessus indiquent qu'il y a eu de légères fluctuations mensuelles entre janvier et décembre 2015. Cette tendance peut être perçue comme normale en se référant à la comparaison avec la tendance des données antérieures (2014) recueillies par l'OTCC.

Tableau 12: Total des exportations Janvier – Décembre 2015 en Tonnes Métriques

PAYS	16-JAN	16-FEV	16-MAR	16-AVR	16-MAI	16-JUIN	16-JUIL	16-AOÛ	16-SEP	16-OCT	16-NOV	16-DEC	2016
CHARGE													
Tanzanie	89,808	93,403	92,610	88,118	86,187	92,082	107,049	122,831	128,749	140,353	127,745	102,225	1,271,160
RD Congo	36,791	64,709	32,915	17,242	23,629	25,045	37,705	22,155	18,631	17,273	31,052	36,554	363,701
Burundi	2,511	1,506	1,970	912	954	558	1,074	3,157	1,584	1,354	1,980	1,814	19,374
Rwanda	1,639	1,215	1,962	1,132	1,816	2,116	1,818	1,937	2,740	1,718	2,098	2,157	22,348
Ouganda	18	37	539	0	0	37	0	0	0	0	0	165	796
Autres pays	32,266	24,227	35,211	27,712	21,751	50,931	26,915	27,242	25,776	31,565	28,968	29,301	361,865
Total des exportations	163,033	185,097	165,207	135,116	134,337	170,769	174,561	177,322	177,480	192,263	191,843	172,216	2,039,244

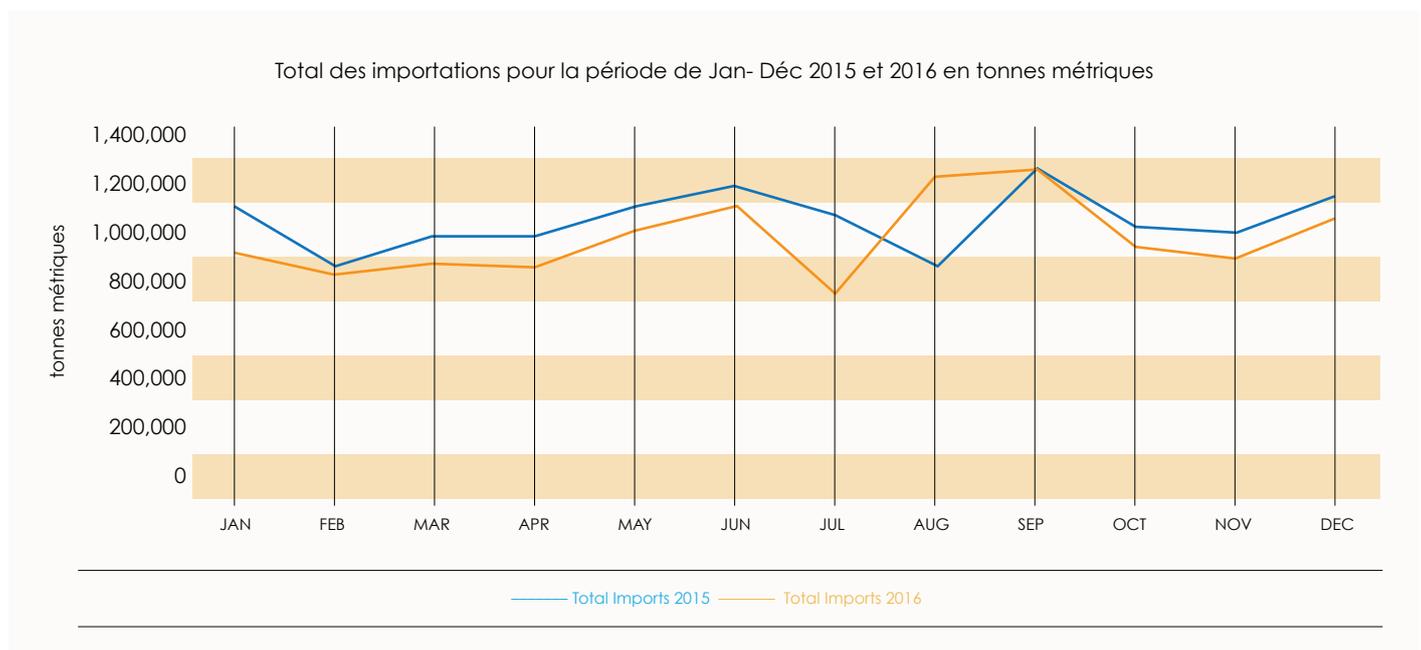
Source: TPA Jan-Déc. 2016

3.2.8.1.3 Analyse comparative des années 2015 & 2016 en termes d'importations et d'exportations

Tableau 13: Total des importations pour les années 2015 et 2016 en Tonnes métriques

MOIS	JAN	FÉV.	MAR	AVR.	MAI	JUIN	JUIL.	AOÛT	SEP	OCT.	NOV.	DÉC.	TOTAL
Total des Importations 2015	1,028,729	846,278	941,014	951,738	1,018,753	1,098,564	1,009,892	867,354	1,149,355	974,364	950,770	1,062,201	11,899,012
Total des Importations 2016	896,552	825,560	858,281	838,343	960,303	1,040,798	771,673	1,129,594	1,156,522	910,905	869,918	1,002,101	11,260,550

Source: TPA Jan-Déc. 2016



Le tableau ci-dessus compare les volumes de cargaisons importées au port de Dar-es-Salaam entre janvier et décembre pour 2015 et 2016. Les importations totales pour 2015 et 2016 sont respectivement 11.899 012 tonnes métriques et 11.260.550 tonnes métriques, soit une baisse de 5,4 pour cent (638.462 tonnes métriques) pendant la période considérée.

Tableau 14: Total des exportations pour la période de Jan-Déc 2015 et 2016 en Tonnes métriques

MOIS	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOÛ	SEP	OCT	NOV	DEC	TOTAL
Total des Exportations 2015	195,157	196,722	161,427	172,940	137,161	180,706	227,564	175,935	222,409	185,214	157,863	181,364	2,194,462
Total des Exportations 2016	163,033	185,097	165,207	135,116	134,337	170,769	174,561	177,322	177,480	192,263	191,843	172,216	2,039,244

Source: TPA Jan-Déc. 2016

Le tableau ci-dessus montre la comparaison d'une exportation globale pour une période d'un an de janvier à décembre en tonnes métriques. Les exportations totales enregistrées pour l'année 2015 et 2016 sont de 2.194.462 tonnes métriques et 2.039.244 tonnes métriques respectivement. Faut-il souligner une baisse de 155.218 tonnes métriques, soit 7,1 pour cent pour l'année 2015.

Total des exportations pour la période de Jan- Déc 2015 et 2016 en tonnes métriques

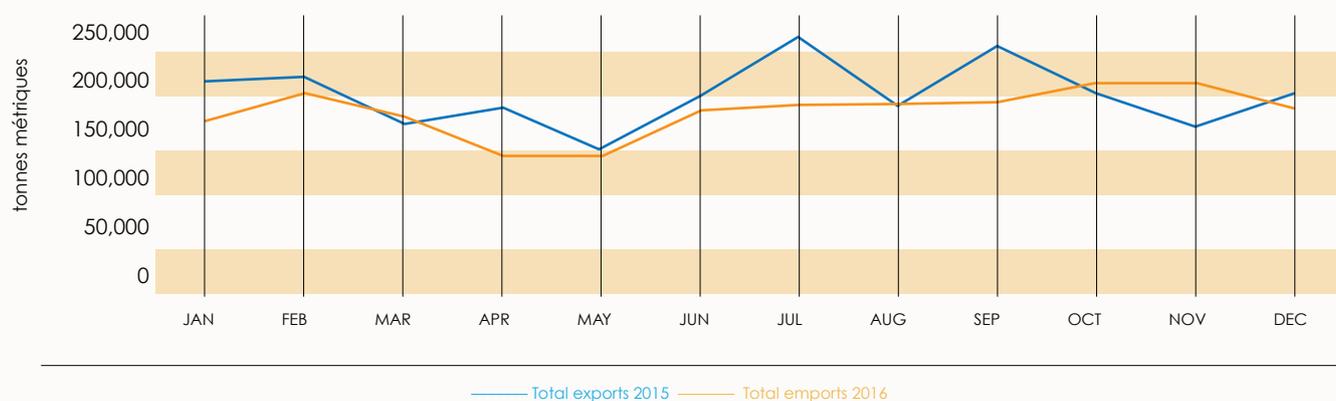


Tableau 15: Trafic des importations et exportations en général & Transbordement en tonnes métriques

	JAN-16	FEV-16	MAR-16	AVR-16	MAI-16	JUIN-16	JUIL-16	AOÛ-16	SEP-16	OCT-16	NOV-16	DEC-16	2016
Total des importations	896,552	825,560	858,281	838,343	960,303	1,040,798	771,673	1,129,594	1,156,522	910,905	869,918	1,002,101	11,260,549
Total des exportations	163,033	185,097	165,207	135,116	134,337	170,769	174,561	177,322	177,480	192,263	191,843	172,216	2,039,244
Total des importations & exportations	1,059,585	1,010,657	1,023,488	973,459	1,094,640	1,211,567	946,234	1,306,916	1,334,002	1,103,168	1,061,761	1,174,317	13,299,793
Transbordement	24,316	26,811	25,684	18,157	20,702	27,869	24,278	31,134	13,507	13,108	25,237	38,370	289,173
Total général	1,083,901	1,037,468	1,049,172	991,616	1,115,342	1,239,436	970,512	1,338,050	1,347,509	1,116,276	1,086,998	1,212,687	13,588,966

3.2.9 FRAIS ET TARIFS DE TRANSPORT

Les frais de transport sont les frais encourus par un transporteur pour déplacer des produits/marchandises d'un endroit à un autre. Le coût est déterminé par des coûts fixes (infrastructure) et variables (opérationnels) en fonction de diverses conditions liées à l'emplacement, à l'infrastructure, aux barrières administratives, à l'énergie et à la manière dont la cargaison est transportée.

Par contre, les tarifs sont le prix des services de transport payés par les propriétaires/ transport de fret. Il se peut que les tarifs ne soient pas nécessairement basés sur le coût réel du transport des marchandises, car ils reflètent un certain nombre de facteurs autres que les coûts de transport normaux. Les principaux facteurs déterminants du taux de fret sont le moyen de transport (camion, bateau, train, avion), le poids, la taille, la distance, les points de contact pour la livraison et les marchandises réelles transportées.

3.2.9.1 Frais de transport routier du fret

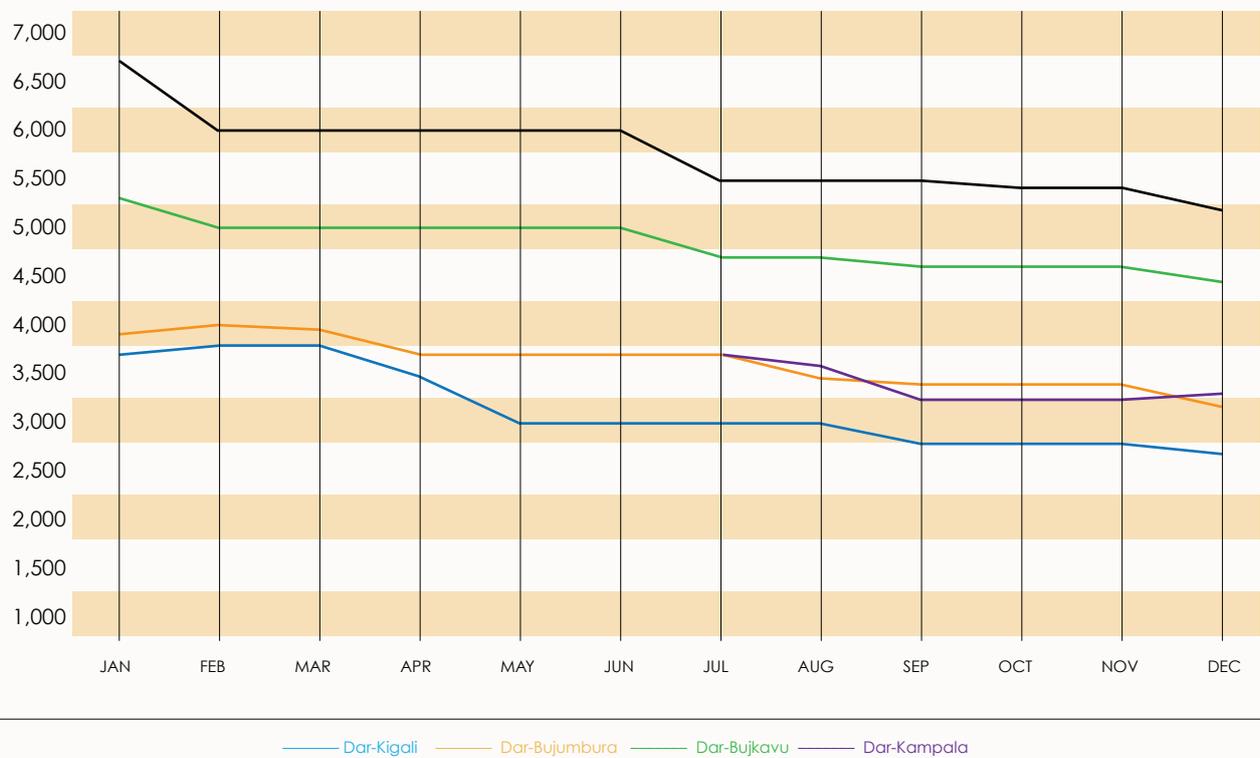
Le tableau ci-dessous présente les frais en moyenne de transport d'un conteneur (20 ' lourd ou 40') en provenance de Dar-es-Salaam aux principales destinations le long du Corridor Central.

Tableau 16: Frais de transport par route

ROUTE	16-JAN	16-FEV	16-MAR	16-AVR	16-MAI	16-JUIN	16-JUIL	16-AOÛ	16-SEP	16-OCT	16-NOV	16-DÉC
Dar-Kigali	\$3,700	\$3,800	\$3,800	\$3,500	\$3,000	\$3,000	\$3,000	\$3,000	\$2,800	\$2800	\$2800	\$2700
Dar-Bujumbura	\$3,900	\$4,000	\$4,000	\$3,700	\$3,700	\$3,700	\$3,700	\$3,500	\$3,400	\$3400	\$3400	\$3200
Dar-Kampala	\$5,100						\$3,700	\$3,600	\$3,300	\$3300	\$3300	\$3300
Dar-Bukavu	\$6,700	\$6,000	\$6,000	\$6,000	\$6,000	\$6,000	\$5,500	\$5,500	\$5,500	\$5400	\$5400	\$5200
Dar-Goma	\$5,300	\$5,000	\$5,000	\$5,000	\$5,000	\$5,000	\$4,700	\$4,700	\$4,600	\$4600	\$4600	\$4500

Source: Enquête routière de l'OTCC/données GPS-2016

Tendances de frais de transport/destination en USD



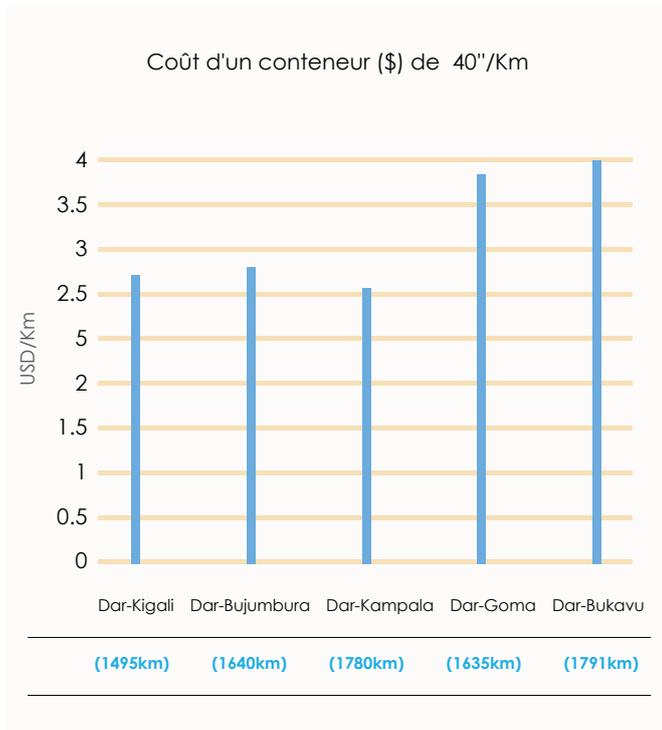
En comparant la tendance, les frais de transport le long du Corridor Central ont considérablement diminué pour toutes les destinations pour la période de janvier-décembre 2016, comme le montrent les graphiques ci-dessous. La pénurie de cargaisons au port de Dar-es-Salaam est derrière cette situation surtout pour la période d'avril-septembre. Pendant cette période, le prix du transport de fret est également en baisse en raison du nombre élevé de camions de transit par rapport à la cargaison disponible, d'où la demande de fret dépasse l'offre.

Le tableau ci-dessous indique les différents coûts engagés pour l'importation d'un conteneur de 40' en provenance du port de Dar-es-Salaam vers différentes destinations le long du corridor central. Les frais comprennent les frais de port, les frais de dédouanement, etc. Faut-il noter que les frais de transport incluent les péages routiers payés par destination respective. Le coût de péage est de 152 USD pour le Rwanda, le Burundi et l'Ouganda alors qu'il est de 200 USD pour la RD du Congo.

Tableau 17: Frais de transport d'un conteneur de 40'' par Kilomètre par destination

Destinations	Frais de port			Frais d'embarquement	Frais suivi de cargaison	Taxe du Corridor	Frais de douane		Frais de visa	Frais de Transport (40'') + péage routier	Frais carte d'accès	COUT TOTAL	Distance (Km)	Coût d'un conteneur (\$) de 40'' / Km
	Ma-nuten-tion	FCL pour vérifi-cation douanière	Quai				Port de Dar	Frontière / Desti-nation						
Kigali	120	320	180	60	20	12	300	200	na	2700	na	3912	1495	2.62
Bujumbura	120	320	180	60	20	12	300	200	na	3200	na	4412	1640	2.69
Kampala	120	320	150	60	20	12	300	200	na	3300	na	4482	1780	2.52
Goma	120	320	180	60	20	12	300	200	50	4500	30	5792	1635	3.54
Bukavu	120	320	180	60	20	12	300	200	50	5200	30	6492	1769	3.67

Source: Enquête routière de l'OTCC/données GPS-2016



Les frais de transport d'un conteneur de 40'' par kilomètre sont moins élevés pour la cargaison destinée à Kampala à 2,52usd/km. Le transport vers Kigali est aussi estimé à 2,62usd/km. La cargaison ayant pour destination Bukavu est très coûteuse et elle s'élève à 3,67USD/km.

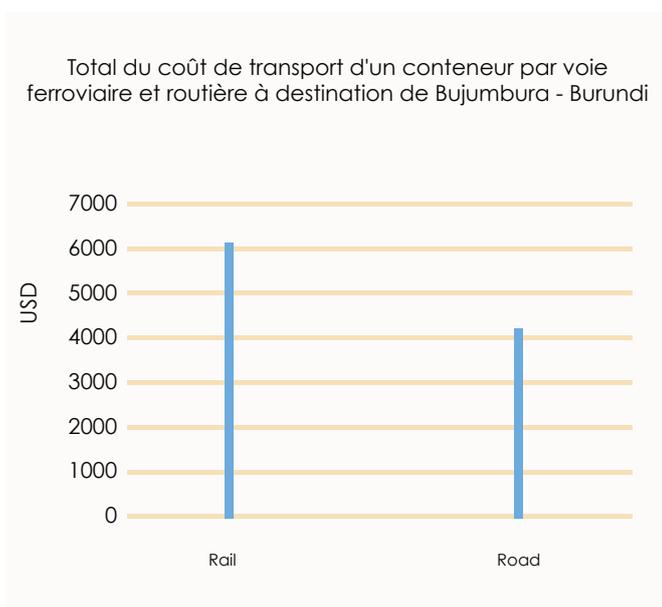
3.2.9.2 Comparaison du coût total du conteneur à destination Bujumbura - Burundi

Le tableau ci-dessous indique les coûts engagés pour l'importation d'un conteneur de 40'', soit par voie ferroviaire ou routière à destination de Bujumbura - Burundi. Les frais comprennent les frais portuaires, les frais de transport et autres frais y afférents.

Tableau 18: Total du coût de transport d'un conteneur par voie ferroviaire et routière à destination de Bujumbura - Burundi

Moyen de transport	Frais de port/manutention			Frais d'embarquement	Frais de suivi du cargo	Frais de transport			Frais de douane			TOTAL
	Dar	Kgm	Buj			Dar - Kgm	Kig- Buj	Dar - Buj	Port de Dar	Port de Kgm	Frontière/ destination	
Voie ferroviaire	620	558	200	60	na	3000	1015	na	300	200	200	6153
Voie routière	620	na	na	60	20	na	na	3200	300	na	200	4400

Source: Enquête routière de l'OTCC/données GPS-2016



Faut-il noter qu'il est beaucoup moins cher de transporter les marchandises par voie routière via la frontière de Kabanga/Kobero que par voie ferroviaire via le port de Kigoma pour le transport Dar-es-Salaam-Bujumbura. Les coûts approximatifs sont respectivement de 4400 USD et 6153 USD par voie routière et par voie ferroviaire.

3.2.9.3 Comparaison du coût total pour l'importation de marchandises en vrac à destination de Bujumbura - Burundi

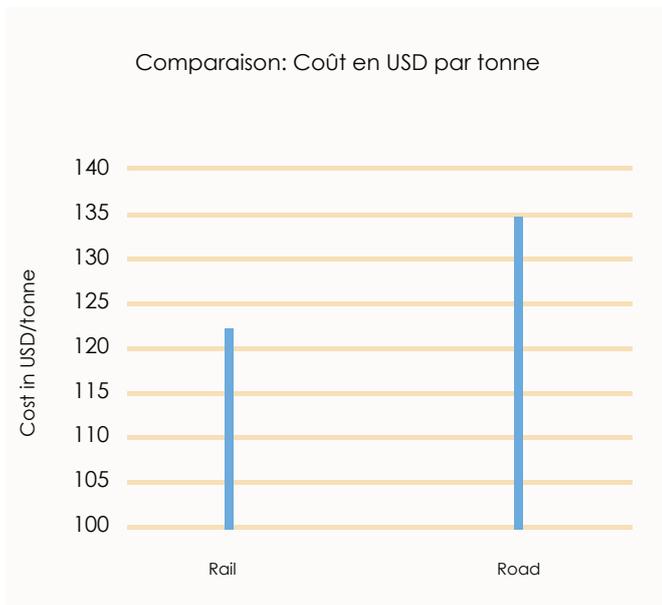
Le tableau ci-dessous indique les coûts encourus pour l'importation de marchandises en vrac par voie ferroviaire et routière à destination de Bujumbura - Burundi. Les frais comprennent les frais portuaires, les frais de transport et autres frais y afférents.

Faut-il souligner que, pour le transport ferroviaire, un wagon de 40 tonnes est pris en compte alors que pour le transport routier, un camion transportant 30 tonnes de marchandises en vrac est pris en considération.

Tableau 19: Comparaison: Coût en USD par tonne

Moyen de transport	Frais de port/manutention			Frais de transport			Frais douane			Suivi de la cargaison	TOTAL	Coût par tonne
	Dar	Kgm	Buj	Dar - Kgm	Kig- Buj	Dar - Buj	Dar	Kgm	Border/Dest			
Chemin de fer	440	500	140	2600	616	na	300	100	200	na	4896	122.4
Route	330	na		na	na	3200	300	na	200	20	4050	135

Source: Enquête routière de l'OTCC/données GPS-2016



Les chiffres indiquent que le transport de marchandises par voie ferroviaire vers Bujumbura - Burundi via le port de Kigoma coûte 122,4 USD/tonne alors que par voie routière le transport 135 USD/tonne via la frontière de Kabanga/Kobero.

Le transport de cargaison en vrac par chemin de fer est de 9% moins cher comparativement au transport routier pour le trajet de Dar-es-Salaam-Bujumbura.

3.2.9.4 Frais de Parking par camion par pays

Les frais de parking pour camions sont généralement exigés aux camions chargés par nuit passé dans le parking. La plupart de ces parkings appartiennent aux privés tandis que trop peu sont équipés des moyens nécessaires pour réaliser cette mission.

Le tableau ci-dessous indique les sites et les frais de parking exigibles par nuit par pays.

Il est important de noter que les frais de parking sont payés par les chauffeurs pour les parkings en cours de route et les frais de parking à destination sont payés par les propriétaires du cargo.

Pays	Nom du parking	Statut	Frais
Tanzania	Mbezi	Public	Gratuit
	Morogoro	Privé	5.0 \$
	Dumila	Privé	2.3 \$
	Dodoma	Privé	2.3 \$
	Manyoni	Privé	2.3 \$
	Ikungi	Privé	2.3 \$
	Singida	Privé	2.3 \$
	Misigiri	Privé	2.3 \$
	Igunga	Privé	2.3 \$
	Nzega town	Privé	2.3 \$
	Tinde	Privé	2.3 \$
	Isaka	Privé	2.3 \$
	Kahama	Privé	5.0 \$
	Ushiroambo	Privé	2.3 \$
	Nyakanazi	Privé	2.3 \$
Benaco		5.0 \$	
Rwanda	Kayonza	Privé	4.2 \$
	Magerwa – Kigali	Privé	6.0 \$
	Gitagi	Privé	4.2 \$
	Butale	Privé	4.2 \$
Burundi	Gitega	Public	8.0 \$
	Bujumbura	Public	8.0 \$
Uganda	Nakawa	Privé	7.2 \$
DRC (Bukavu & Goma)	Antreport – Bukavu	Privé	15.0 \$
	Antreport – Goma	Privé	15.0 \$

4.0 CONCLUSION

De nombreux résultats positifs ont été enregistrés en 2016 en ce qui concerne la performance du Corridor Central, car la plupart des indicateurs ont été améliorés, comme le montrent les tableaux ci-dessus.

Ces tendances positives ont attiré des investissements importants comme le programme d'extension du Port de Dar-es-Salaam (600 millions de dollars), le projet de 2000 km de la nouvelle ligne SGR reliant le port de Dar-es-Salaam aux autres pays du Corridor Central. Environ 95% des réseaux routiers le long du corridor central sont goudronnés et les ports intérieurs et les voies navigables intérieures possèdent du potentiel pour attirer des investissements publics et privés.

Les autres domaines ayant enregistré des améliorations impressionnantes le long du Corridor se déclinent comme suit :

Réduction remarquable du temps de séjour du fret au port de 22 jours en 2008 à moins de 7 jours en 2016.

Le temps de transit du port de Dar-es-Salaam à destination de Kigali-Rwanda, Bujumbura-Burundi, Kampala-Ouganda, Goma-RDC et Bukavu-RDC à une distance de 1495Km, 1630Km, 1780Km, 1635Km et 1704Km respectivement. Le temps était de 3,76 jours, 4,5 jours, 4,44 Jours, 4,62 jours et 4,81 jours respectivement par rapport au temps minimum de 7 jours au cours des cinq dernières années.

L'introduction du Territoire douanier unique (SCT) et du système de suivi électronique de cargaisons (ECTS) pour le fret transitant par le port de Dar-es-Salaam a permis d'améliorer considérablement l'efficacité des services douaniers et a contribué énormément à stimuler la perception des recettes dans les pays membres.

Les pays membres du Corridor Central et les partenaires au développement ont été les pionniers de plusieurs autres initiatives telles que la réduction des postes de contrôle le long du Corridor. Ces initiatives sont à l'origine de la construction de postes de contrôle unique à Vigwaza, Manyoni et Nyakanazi.

La mise en place des postes-frontières unique aux frontières de Rusumo, Kabanga/Kobero et Mutukula sous le financement du TMEA/JICA, l'aménagement des routes et l'introduction de ponts bascules à caractère de pesage en mouvement ont également eu une incidence sur la réduction du temps de transit et des coûts des services le long du Corridor.

Tous ces progrès ont eu pour conséquence la réduction des coûts de transport le long du Corridor Central.

5.0 INTRODUCTION

5.1 CONTEXTE

L'un des mandats de l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du corridor Central (AFTT-CC) consiste à mesurer les performances du corridor par la collecte, le traitement et la diffusion des données sur les transports dans le but d'appuyer la planification et les opérations des Etats membres.

L'Observatoire des Transports, en tant qu'instrument de suivi des performances de l'AFTT, a collecté des informations sur les retards et les raisons y relatives le long du corridor auprès des chauffeurs de camions et des opérateurs en utilisant des questionnaires accompagnés des Kits GPS afin d'identifier les goulets d'étranglement le long du corridor.

Les rapports produits en fonction de données GPS et des résultats des questionnaires ne suffisent pas pour arriver à la conclusion sur les enjeux du corridor, y compris les causes des retards, l'état des infrastructures et les défis auxquels sont confrontés les opérateurs de transit. Alors, les enquêtes routières s'avéraient nécessaire afin de compléter et valider les rapports électroniques et les résultats obtenus des questionnaires.

Au mois de juin 2015, l'AFTT-CC a réalisé la première enquête routière au niveau du territoire Tanzanien jusqu'aux frontières avec les autres pays. Cette première enquête a été suivie d'une enquête complète couvrant l'ensemble du Corridor au mois d'octobre 2015. Les rapports et les résultats ont été présentés au Conseil d'Administration du Corridor Central et au Conseil des Ministres des Etats membres lors de différentes réunions organisées par l'AFTT. Ces organes de décisions ont approuvé des résolutions importantes:

- Pesage de camions de transit sur 3 ponts bascules, au lieu de 8 ponts
- Réhabilitation des routes, en mauvais état, du corridor central
- Réduction du coût du visa et l'extension de la validité du visa pour les transporteurs tanzaniens à destination de la RD Congo entrant en RDC
- Réalisation d'une enquête détaillée couvrant l'ensemble des routes de transit le long du corridor central. Cette enquête est réalisée chaque année.

5.2 OBJECTIF DE L'ENQUETE ROUTIERE

L'objectif global de l'enquête repose sur:

- Identifier les zones avec des lacunes d'infrastructures le long des nœuds du Corridor Central;
- Obtenir sur place des mises à jour sur la mise en œuvre des recommandations antérieures faites par les organes de décisions de l'AFTT et l'état d'avancement de la mise en œuvre des instruments de facilitation du commerce et des initiatives en cours;
- Identifier la cause des retards le long du corridor central et proposer des mesures pour remédier aux retards récurrents;
- Identifier les défis auxquels sont confrontés les usagers et les régulateurs le long du corridor central et les possibilités pour relever les défis;
- Collecter les données et informations pertinentes pour alimenter l'Observatoire des Transports;
- Diffuser l'information et sensibiliser les parties prenantes aux nouveaux développements le long du Corridor central;
- Promouvoir la collaboration entre les intervenants du secteur public et du secteur privé afin de relever les défis opérationnels quotidiens au niveau des nœuds de transit.

5.3 CHAMP DE L'ENQUETE ROUTIERE

- Ponts bascules (Validation de données, analyse des opérations, fonctionnement des ponts bascules, identification des variations de pesage),
- Etat de la route (signalisation, route en mauvais état),
- Les espaces de stationnement le long des routes (identifiez les défis, y compris les services et autres lieux recommandés pour cette activité),
- La sécurité le long des routes,
- Les postes de contrôle de la police,
- Les postes de contrôle des ressources naturelles (observer les procédures/effets sur les camions de transit et identifier les meilleures pratiques),
- Le fonctionnement des postes-frontières unique

OSBP (Observer les opérations à Kabanga, Mutukula et Rusumo, Ruhwa, identifier les problèmes)

- L'état des ports intérieurs.

5.4 METHODOLOGIE DE L'ENQUETE

Première de données:

Sur terrain, l'équipe a enquêté par route tous les nœuds du Corridor central de Dar-es-Salaam aux frontières de Rusumo, Kabanga/Kobero, Mutukula, Rubavu/Goma, Rusizi/Ruzizi 2, Gatumba/Kavimvira et Ruhwa. Il s'agissait également de visiter les voies ferrées et les voies navigables intérieures de Kigoma, Mwanza, Bujumbura, Kalundu et Port Bell.

Des entretiens individuels et des focus groupes (FGD) ont eu lieu aux différents nœuds le long du corridor, y compris l'entrevue avec les transporteurs/chauffeurs, les autorités routières et les opérateurs des ponts bascules, les autorités des douanes, la police, les services d'immigration, les responsables des frontières et les opérateurs OSBP (poste-frontière unique) de Rusumo, Kabanga et Mutukula, et les responsables régionaux de TRANROADS (Office Tanzanien des routes).

Deuxième collecte de données:

L'équipe d'enquête a analysé le rapport de l'enquête routière 2015 afin de mettre à jour les informations sur les résultats obtenus sur tous les problèmes identifiés ainsi que sur les recommandations et directives fournies par ce rapport.

L'équipe a également analysé les données obtenues auprès des chauffeurs/transporteurs par le biais de kits GPS pour valider le nombre de problèmes évoqués. Certains répondants et les nœuds de transport ont été identifiés pour l'enquête. Des outils de collecte de données et des guides ont également été élaborés.

L'équipe a également entretenu des discussions et des contacts avec les autorités locales le long des routes, y compris une réunion avec le commissaire de district de Manyoni et son cabinet de sécurité pour connaître les causes des accidents réguliers dans le district de Manyoni. L'objectif était évidemment d'établir de longues relations de travail avec les autorités locales le long des routes.

6.0 ETAT DE MISE EN OEUVRE DES RECOMMANDATIONS ISSUES DES ENQUETES ROUTIERES 2015

Les résultats de l'enquête routière 2015 ont été présentés au Conseil d'Administration du Corridor Central et au Conseil des ministres des Etats membres au mois de février 2016 à Mwanza-Tanzanie. Ces organes ont formulé un certain nombre de recommandations et de directives 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 les recommandations formulées par les organes de décisions du Corridor Central pour la mise en œuvre.

Ci-dessous, l'état des diverses recommandations telles qu'elles étaient lors de l'enquête routière 2016.

6.1 Exécuter les opérations de postes de contrôle unique (OSIS) aux 3 ponts bascules au moment du pesage des camions de transit

Le long du corridor central, il existe environ 7-8 ponts bascules situés seulement en Tanzanie. Les véhicules pesant plus de 3.5 tonnes sont soumis à la pesée pour le contrôle des dommages qu'ils peuvent entraîner sur les routes. De plus, la police et les autres autorités de contrôle font régulièrement l'inspection des camions de transit le long du corridor. En moyenne, un camion peut passer plus de 5 heures de son temps de transit aux postes de contrôle, ce qui constituait l'un des goulets d'étranglement qui entrave le transport, en particulier pour les camions de transit. En attendant l'achèvement des postes de contrôle unique de Manyoni et Nyakanazi, le Conseil des ministres des Etats membres de l'AFTT a recommandé que les opérations de postes de contrôle unique (OSIS) soient effectuées uniquement aux 3 ponts bascules. Comme résultat, les camions de transit sont contrôlés au niveau de ces trois ponts.

Au cours de l'inauguration de poste-frontière unique de Rusumo le 6 avril 2016, S.E, le Président de la République-Unie de Tanzanie a annoncé la mesure de faire le pesage des camions de transit le long du Corridor Central uniquement aux 3 ponts bascules de Vigwaza, Njuki et Nyakahura.

Dans le but de mettre en œuvre cette mesure, le Ministère tanzanien des travaux, des transports et de la communication a mis en place le port d'autocollants coûtant 40 dollars chacun. Ces autocollants servent à une facile identification des camions de transit et permettent la facilitation de pesage au niveau de ces ponts bascules.

L'enquête routière 2016 a toutefois observé seulement qu'environ 5% des camions possédaient ces autocollants. Alors, 95% des camions font le pesage à tous les ponts bascules. Les camions avec autocollants peuvent gagner plus de 70% du temps de pesage aux ponts bascules. Alors que les chauffeurs constatent les avantages de faire du pesage aux 3 ponts bascule, les propriétaires de camions estiment que le coût des autocollants est un fardeau pour eux car les camions de transit sont clairement identifiables. Ces questions ont été discutées au cours de la réunion des organes de l'AFTT au mois d'août 2016 et le Ministère Tanzanien des Travaux, des Transports et de la Communication s'est engagé à faire une évaluation et à formuler une proposition à cette situation.



Le Pont-bascule de Vigwaza est le premier pont pour les camions locaux et les camions de transit à partir de Dar-es-Salaam
6.2 OSIS of Manyoni and Nyakanazi

6.2 Postes de Contrôle Unique (OSIS) de Manyoni et Nyakanazi

La construction de postes de contrôle unique (OSIS) est l'une des étapes essentielles de la réduction des coûts d'exploitation au niveau du Corridor Central, caractérisée par des retards importants et des coûts de transport relativement élevés en raison de nombreux arrêts sur la route. Par exemple, dans le passé, les camions s'arrêtaient autour de 31 points de contrôle officiels différents (8 ponts bascules, 20 postes de contrôle de police et 3 points de perception des recettes).

L'AFTT et le Ministère Tanzanien des travaux publics en collaboration avec l'EAC et avec l'appui financier de la Trademark East Africa ont réalisé une étude de faisabilité au mois d'avril 2013. Selon les résultats de l'étude de faisabilité, le TRA, la Police et le TANROADS devraient s'installer aux trois postes de contrôle unique de Vigwaza, Manyoni et Nyakanazi. Lorsque la construction sera terminée, le poste de contrôle unique offrira des services à

valeur ajoutée tels que l'hébergement, le garage, les ponts à caractère de pesage en mouvement, les centres d'inspection, le appui-conseil VIH/SIDA et des bureaux pour tous les fonctionnaires du gouvernement. Les études de préfaisabilité et de faisabilité ont été financées par TMEA alors que les constructions sont financées par l'Union européenne (UE).



Site de construction du Poste de Contrôle Unique (OSIS) de Manyoni au cours de l'enquête routière, décembre 2016

Au mois de décembre 2016, Ms. Mantovani Group a gagné le marché de construire les Postes de Contrôle Unique de Manyoni et de Nyakanazi après l'évaluation des soumissions. Le site Manyoni (lot n°1) est prêt et une compensation a été octroyé à la population locale. Le terrain est entièrement disponible pour que la construction de poste de contrôle unique débute. Une partie du site Nyakanazi (lot n°2), était prête (à titre gratuit) au mois de décembre 2016, mais l'autre partie ne l'était pas car le rapport soumis par les évaluateurs a

présenté des problèmes que le Ministère Tanzanien des Travaux Publics, des Transports et de la Communication devrait résoudre. La construction de poste de contrôle unique de Nyakanazi débutera lorsque l'autre partie sera acquise.

6.3 Retards considérables des camions de transit transportant le carburant au poste-frontière de Mutukula en Ouganda

Les camions de transit transportant le carburant passe plus de temps à la frontière de Mutukula-Ouganda. Ce retard qualifié de considérable est causé par les processus de jaugeage du côté ougandais. Le processus de confirmation de la qualité et de la quantité de carburant est obligatoire en Ouganda et cela se fait au niveau des frontières. Le procédé de jaugeage est réalisé par Global Fluid International (GFI). Selon les enquêtes routières réalisées en 2015, plusieurs plaintes et beaucoup de retards provoqués par le processus de jaugeage au poste-frontière de Mutukula-Ouganda sont les résultats de l'insuffisance du personnel chez GFI. Comparativement à l'enquête routière 2015, celle réalisée en 2016 a montré que de plaintes sont enregistrées lorsqu'il plusieurs camions en attente surtout les avant midi. En conséquence, ceux-ci passent plus de temps sur la ligne d'attente pour le processus de jaugeage. Ces retards sont principalement dus au fait que le nombre du personnel de GFI n'est pas proportionnel à l'ampleur du travail. Faut-il noter qu'en moyenne, un camion peut prendre 15 à 20 minutes pour terminer le processus de jaugeage.





6.4 Le fonctionnement de Poste-Frontière Unique (OSBP) de Rusumo

Le Poste-Frontière Unique de Rusumo a été construit sous le financement du gouvernement du Japon et de la Banque Africaine de Développement (BAD). Ce poste-frontière n'était pas encore opérationnel en raison du manque de matériel de bureau du côté Tanzanien même si la construction a été achevée.

Le poste-frontière unique de Rusumo a été inauguré en date du 6 avril 2016 par S.E. Dr. John Magufuli et S.E Paul Kagame, respectivement Président de la République Unie de Tanzanie et Président de la République du Rwanda. Depuis lors, le poste-frontière unique de Rusumo est officiellement opérationnel. Tous les camions s'arrêtent d'un côté seulement au lieu de deux comme précédemment et les agents des institutions impliquées des deux pays opèrent dans le même bâtiment.

6.5 Les chauffeurs de camions de la Tanzanie et de l'Ouganda payent plus pour le visa d'entrée en RD Congo

La RDC n'est pas membre de l'EAC mais par contre elle est membre du Corridor Central. Actuellement, les relations diplomatiques entre la RDC et la Tanzanie et entre la RDC et l'Ouganda n'autorisent pas aux ougandais et aux tanzaniens d'entrée en RDC sans visa. Alors que les citoyens burundais et rwandais entrent en RDC sans visa et vice versa.

Les chauffeurs tanzaniens et ougandais doivent payer les frais de visa pour entrer en RDC. Le visa qui coûte 50 dollars américains est valide pour

uniquement 7 jours. Cette situation a créé beaucoup de problèmes car les chauffeurs pouvaient passer plus de 7 jours en RDC. Et ils devraient payer encore 50 dollars pour les autres 7 jours supplémentaires. Le Corridor Central a lancé une campagne de plaidoyer pour résoudre ce problème. Comme fruit de cette initiative, le gouvernement Congolais a revu les frais de visa de 50 dollars pour 7 jours à 100 dollars pour un mois en 2015. Après la réunion de l'AFTT-CC avec les autorités d'immigration en RD Congo, les frais de VISA sont officiellement 50 dollars avec une validité de 30 jours. Ces frais sont applicables aux chauffeurs tanzaniens et ougandais et sont entrés en vigueur le premier novembre 2016.

6.6 La congestion de la route reliant Dar-es-Salaam et Kibaha

La route Dar-es-Salaam-Kibaha commence au port de Dar-es-Salaam où les camions chargent leur cargaison et commencent le trajet aux différentes destinations. La distance à partir du Port de Dar-es-Salaam jusqu'à Kibaha est de 37km. Cette route est encombrée en raison du trafic élevé et de la taille de la route (voies simples). Cette route est au service du trafic pour le corridor central et de la circulation interne à destination du Nord de la Tanzanie.

En raison de la congestion surtout pendant les heures de pointe dans la matinée, le gouvernement a décidé que tous les camions se dirigeant en ville sont maintenus à la zone d'attente pour les camions à Mbezi pendant une période de l'avant-midi (5h à 9h30min). Les camions qui restent au-delà de 9h30 min doivent payer une taxe de stationnement de 500 shillings tanzanien par heure entre 9h30 min et 17h. En outre, les camions quittant la ville sont encouragés à partir très tôt le matin afin d'éviter la congestion pendant les heures de pointe du matin et du soir. Les services des bus (UDART Rapid) du centre-ville à Kimara, ont contribué à la réduction des embouteillages au niveau de cette section de la route. La section entre Kimara Mwisho et Kibaha nécessite également une extension du projet Rapid Bus.



Espace de stationnement de Mbezi

Des défis tels que le manque de toilettes, le mauvais état de l'aire de stationnement sont signalés à la zone d'attente de Mbezi. On évoque également l'étroitesse de cette zone qui peut seulement abriter 200 camions. Egalement, aucune procédure de sécurité n'est mise en place.

D'autres mesures pour remédier au problème de la congestion dans la région sont les projets de construction de l'échangeur d'Ubungu et d'une route à péage de 100 km (autoroute) avec six voies de Dar-es-Salaam à Chalinze. Il est également envisagé qu'on assistera à la réduction de la congestion avec la construction des chemins de fer à écartement standard.

6.7 La route Nyakanazi – Rusumo est en mauvais état

La distance de cette route est d'environ 108 km de long de Nyakanazi à Rusumo dans la région de Kagera. La distance entre Nyakanazi et Dar-es-Salaam est d'environ 1227 km. Cette section fait partie de la route principale reliant le port de Dar-es-Salaam au Burundi, au Congo et au Rwanda. Les chauffeurs se plaignaient constamment du mauvais état de cette section et les enquêtes précédentes de l'AFTT l'ont confirmé. Le long de cette route, il y a des tronçons avec de nids de poule et de poussière. Cela peut entraîner d'accidents et de vol surtout pendant la saison pluvieuse.

Il a été recommandé, au cours de l'enquête routière 2015, la réhabilitation de cette route par le Gouvernement Tanzanien. Au cours de l'enquête routière 2016, il a été constaté que les travaux d'entretien ont commencé. La BAD/Banque mondiale a engagé des fonds pour réhabilitation.

6.8 Coupure du courant électrique à la frontière de Kabanga/Kobero et à la frontière de Rusumo

L'enquête routière 2015 a évoqué le problème de coupure du courant électrique et du réseau Internet ce qui affecte le bon fonctionnement de Postes-Frontières Uniques et, par conséquent, la longue file d'attente des véhicules de transit aux frontières.

La réunion du Conseil des ministres des Etats membres du corridor tenue à Mwanza-Tanzanie au mois de février 2016 a été informée que les travaux d'électrification à Kobero et l'installation d'un nouveau générateur à Ngara desservant les postes-frontières uniques de Kabanga et de Rusumo étaient en bonne voie et devraient être achevés d'ici mi-2016.

Les enquêtes routières 2016 ont confirmé que les travaux d'électrification ont été achevés et que le nouveau générateur a été installée et que depuis cette date, les réseaux de postes-frontière uniques de Kabanga/Kobero et de Rusumo sont stables et ont une puissance stable et cette réalisation renforce l'efficacité et la pleine opérationnalisation des activités aux frontières.

6.9 Tronçon Bujumbura – Nyamitanga sur la route Bujumbura- Ruhwa est en mauvais état

Le tronçon Bujumbura-Nyamitanga est un tronçon manquant de la route Bujumbura-Ruhwa qui fait partie d'une route internationale réhabilitée par le financement de la BAD avec la route Ruhwa-Nten-

dezi Mwituzo au Rwanda et la construction de poste-frontière unique de Ruhwa. Les fonds n'étant pas suffisants pour achever l'ensemble de la route, les travaux se sont terminés à Nyamitanga, à environ 32 km de Bujumbura.

L'Office des routes du Burundi a informé le Conseil des ministres pendant la réunion tenue au mois de février 2016 que le Gouvernement burundais avait obtenu une subvention de l'Arabie saoudite et de la BAD pour réhabiliter le tronçon manquant Bujumbura-Nyamitanga, mais la non objection de l'Arabie saoudite a retardé le processus de publicité de l'appel d'offres.

Actuellement, le processus de contractualisation des travaux est en cours puisque l'Arabie saoudite a accordé la non-objection. Les documents d'appel d'offres ont été ouverts le 19 décembre 2016.

6.10 Les postes-frontières de Gatumba et Kavimvira en mauvais état

Les postes-frontières de Gatumba et de Kavimvira entre le Burundi et la RDC sont en mauvais état. Alors que les bâtiments de l'immigration en RDC sont nouveaux, les bureaux des douanes au Burundi et en RDC sont très vieux et sont en mauvais état même si certains travaux de réhabilitation ont été effectués du côté du Burundi.

En raison du manque d'espace de stationnement des 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 excède 500 000 BIF ne sont pas dédouanées à la frontière de Gatumba mais sont dirigées vers le bureau du siège de la douane situé au port de Bujumbura.

Les postes-frontières de Gatumba et de Kavimvira sont très importants, mais sont dans un état critique. Ceux-ci ont fait l'objet d'une demande de financement auprès du TMEA par l'AFTT.

6.11 La route reliant la frontière de Kavimvira et la ville d'Uvira en mauvais état

Auparavant, la route Bujumbura (rond point Chanic)-Gatumba-Kavimvira-Uvira (rond-point) avait été confiée à une société financée par l'UE via la CEPGL. Toutefois, le contractant a manqué à son engagement et le contrat a été annulé. Avec le reste du budget, le gouvernement du Burundi a

publié à nouveau sa section et le contrat a été attribué à un nouveau contractant (SOGEA SATOM). La construction de la route a été achevée, sauf pour une petite section d'environ 1,5 km qui n'a pas été financée.

En RD Congo, aucune décision n'a été prise pour avancer et jusqu'à présent les travaux n'ont pas encore repris. La recommandation de l'enquête routière 2015 était que les autorités du Sud-Kivu assure le suivi auprès de la CEPGL en vue de l'accélération de la construction de la route qui se trouve en très mauvais état.

6.12 Le port de Kalundu en mauvais état

L'enquête routière 2015 a constaté que le port de Kalundu était en très mauvais état. Il s'agit notamment du manque de matériel de manutention et le besoin urgent de dragage car le bassin du port était très ensablé.

En 2016, le port de Kalundu a reçu une subvention de l'Union européenne en matériel comprenant : 2 groupes électrogènes de 330 KVA chacun, une grue portuaire mobile ayant une capacité de 60 Mt et un chariot élévateur avec une capacité de 6 Mt. Cependant, il manque certains accessoires pour supporter les opérations de manutention des équipements tels que les palettes de manutention.

En ce qui concerne le dragage, des discussions sont en cours entre l'AFTT et le TMEA visant à obtenir un financement urgent, car l'accès au port devient de plus en plus dangereux pour la navigation.

6.13 La route reliant la frontière de Ruzizi I & Ruzizi II et la ville de Bukavu est en mauvais état

Ruzizi I et II sont les frontières entre le Rwanda et la RD Congo au sud du lac Kivu. La route traversant le pont Ruzizi II est dédiée aux camions alors que la route traversant le pont Ruzizi I est d'usage général. La route Ruzizi II vers Bukavu reliant le Rwanda et la RD Congo est d'environ 2,5 km de long et était dans un très mauvais état et impraticable pendant la saison des pluies. La recommandation issue de l'enquête routière 2015 était que le gouvernement du Congo puisse accélérer sa construction.

Les travaux de bitumage de la route ont commencé en janvier 2017. Cela assurera une bonne connectivité du Rwanda et Bukavu. En outre, la route reliant le Rwanda et la RD Congo via Ruzizi I

était en cours d'extension pour assurer une bonne connectivité via le nouveau pont construit à Ruzizi I.

à faciliter les camions de transit. Ceux-ci s'arrêtent seulement à un seul côté de la frontière au lieu de s'arrêter aux deux côtés des frontières comme



Manque de services anti-incendie : En conséquence, un camion transportant des marchandises s'est complètement enflammé au mois de décembre 2016 à Manyoni

6.14 Le niveau du trafic est faible au Port Bell et sur la ligne centrale de chemins de fer

Le trafic actuel de fret au Port Bell est de 30.000 à 40.000 tonnes par an, soit en moyenne 2.500 tonnes par mois. Il s'agit de marchandises en vrac. Cela montre le niveau faible de marchandises par rapport aux années précédentes (2001-2005), où 550.000 tonnes ont été transportées par an et représentaient seulement 60% du total des marchandises transportées par l'Uganda Rail Corporation. Sur les 550.000 tonnes, 240.000 tonnes provenaient du Corridor Central via la voie ferroviaire Dar-es-Salaam-Mwanza et via la voie maritime Mwanza – Kampala (Port Bell). Les enquêtes routières 2016 ont fait remarquer que les activités majeures entre le Port Bell et Mwanza font partie du commerce transfrontalier, en particulier pour les produits agricoles, en raison de l'effondrement de la ligne ferroviaire Dar es-Salaam-Mwanza et du transport maritime Mwanza-Port Bell.

6.15 De la sûreté et de la sécurité aux postes-frontières et aux ponts bascules

Aux frontières de la Tanzanie avec le Burundi, le Rwanda et l'Ouganda, les postes-frontières uniques ont été mis en place sous le financement de TMEA et de JICA et sont maintenant opérationnels. L'approche de poste-frontière unique vise

c'était le cas avant l'introduction de ce concept.

La construction de ces infrastructures physiques est primordiale pour accroître l'efficacité en réduisant le temps et les coûts des activités le long du corridor central.

Toutefois, le niveau élevé du trafic ou du nombre de camions et la diminution du nombre d'arrêts peuvent accroître les risques d'accidents alors qu'actuellement, il n'existe pas de mesures pour faire face aux catastrophes, en particulier les incendies qui pourraient survenir à ces arrêts.

La sixième réunion du Conseil des ministres des Etats membres du Corridor central tenue à Mwanza (Tanzanie) en date du 13 février 2016 a reconnu l'absence de mesures de sûreté et de sécurité pour faire face aux catastrophes et a recommandé de mobiliser des ressources pour conduire une étude dans l'objectif d'améliorer la sûreté et la sécurité au niveau des routes, aux postes-frontières uniques et aux postes de contrôle unique.

A la lumière de ce qui précède, l'AFTT a élaboré les TdR pour passer en revue la gestion de la sécurité routière du corridor Central, y compris l'audit de sécurité routière et l'audit de sûreté et de sécurité aux postes-frontières uniques et aux autres terminaux importants dans les pays membres. La Banque mondiale s'est engagée à financer l'audit de sécurité routière par le biais du mécanisme de soutien à la sécurité routière.

7.0 OBSERVATIONS DE L'ENQUETE ROUTIÈRE 2016

7.1 ROUTE DAR-ES-SALAAM-FRONTIÈRES TANZANIENNES (KABANGA, RUSUMO et MUTUKULA)

7.1.1 Présentation de la route

Cette route relie le port de Dar-es-Salaam au Rwanda à travers la frontière de Rusumo, au Burundi via la frontière de Kabanga ainsi que l'Ouganda par le biais de la frontière de Mutukula. C'est la route principale pour le Corridor puisqu'elle constitue une voie de sortie/entrée reliant tous les pays membres du Corridor Central avec le Port de Dar-es-Salaam. La distance de la section de Dar-es-Salaam - Kabanga est d'environ 1383km, celle de Dar-es-Salaam - Rusumo est d'environ 1335km et enfin celle de Dar-es-Salaam - Mutukula est d'environ 1530km. Le long de cette route, on y trouve des infrastructures modernes pour appuyer et assurer le transport harmonieux. Cette route est en bon état (à l'exception du tronçon Nyakanazi-Rusumo) avec des signalisations horizontales et verticales (marquage de la route), des ponts bascules modernes, des espaces de stationnement, zones d'attente pour les camions, postes de contrôle de police, etc.

En moyenne, un camion prend environ 2,5 à 3 jours pour arriver aux frontières respectives à partir du port de Dar-es-Salaam. L'objectif du programme de Big Result Now (BRN) est de 2,5 jours.

7.1.2 Etat réel de la route

7.1.2.1 Infrastructure de la route

Cette route se trouve en bon état le long de cette section du Corridor Central car elle est goudronnée. Pourtant, le tronçon Nyakanazi - Rusumo d'environ 108km présente beaucoup de nids de poule. Cependant, des travaux d'entretien sont effectués pour s'assurer que la route soit praticable en attendant sa réhabilitation sous le financement de l'EAC avec les fonds de la BAD/BM.

7.1.2.2 Port sec d'Isaka



Le port sec d'Isaka est une extension du port de Dar-es-Salaam, situé dans le district de Kahama, dans la région de Shinyanga, à environ 950 km de Dar es-Salaam. Le port sec est relié par le chemin de fer à partir de Dar-es-Salaam. Sa superficie totale est de 11,04 hectares avec une superficie d'emboîtement de 12,350 mètres carrés pavée et peut gérer 13.000 TEUS par an. Ce port peut gérer 42.583 tonnes par an avec deux hangars de transit.

Ce port sec a été conçu pour faciliter le business du port Dar-es-Salaam et se rapprocher aux clients des pays enclavés comme le Burundi, le Rwanda, la RD Congo et l'Ouganda. Les importateurs peuvent facilement prendre livraison de leur cargaison à Isaka au lieu de se rendre à Dar-es-Salaam (1000 km). Les camions peuvent alors gagner du temps et économiser de l'argent puisque les opérations douanières sont effectuées à Isaka d'où la décongestion du port de Dar-es-Salaam.

Actuellement, le port procède à la manutention des cargaisons en vrac en provenance du port de Dar-es-Salaam à destination du Rwanda et du Burundi. Des plans sont en cours pour rénover et agrandir le port sec, y compris la remise des opérations au TPA par TRL dans le but d'améliorer l'efficacité du port tout en installant des installations de manutention de conteneurs comme les grues et autres.

7.1.2.3 Postes de contrôle des camions (ponts bascules)

Il s'agit notamment de ponts bascules et de postes de contrôle de police. Il y a environ 7-8 ponts bascules de Dar es-Salaam jusqu'à la frontière de sortie de la Tanzanie, mais le gouvernement a décidé depuis avril 2016 que les camions de transit ayant des vignettes font le pesage et sont contrôlés uniquement aux ponts de Vigwaza (80 km), Njuki (738jm) et Nyakahura (1304 km).

Les camions qui font le pesage aux ponts bascules de Vigwaza, Njuki et Nyakahura gagnent plus de 70% du temps de passage aux ponts. Avant, ils perdaient plus temps car ils devaient faire le pesage aux 7-8 ponts bascules le long de la route Dar-es-Salaam-Rusomo/Kabanga et Dar-es-Salaam-Mutukula

L'enquête routière a porté sur tous les ponts bascules le long du corridor et les observations se déclinent comme suit :

- Deux des ponts bascules à savoir le pont de Vigwaza et celui de Mikese sont à caractère de pesage en mouvement. Ils ont fortement réduit la congestion. L'absence de signaux de limite de vitesse pour que les chauffeurs puissent de passer de 15 à 50 km/heure au niveau des ponts de pesage en mouvement oblige les camions de refaire le pesage au pont statique. En outre, le WIM (pesage en mouvement) se trouve sur l'autoroute et par conséquent, on y trouve plus de véhicules pendant les heures de pointe.
- Les autres ponts bascules sont des ponts statiques. Des plans sont en cours pour construire un WIM à Dakawa afin de remplacer celui de Kihonda. Le processus d'appel d'offres est en cours.
- Il faut décourager les essieux à pneus larges uniques car ils causent de dommages sur les routes que les pneus doubles.
- Le contrôle de police a été réduit seulement aux ponts bascules de Vigwaza, de Njuki et de Nyakahura.
- Des plans sont en cours pour installer des caméras de vidéosurveillance au niveau des ponts bascules afin d'accroître l'efficacité, la productivité et la sécurité.
- Les camions vides ne font plus le pesage de leur retour. Ils ne sont contrôlés et autorisés à continuer le voyage.

7.1.2.4 Espaces de stationnement et arrêts à caractère personnel

Le long de la route, on y trouve un certain nombre de centres villes principalement utilisés par les chauffeurs comme des espaces de stationnement et zones de repos. La plupart de ces zones sont privées et le paiement est exigé pour des raisons de sécurité, mais le niveau de sécurité n'est pas garanti.

La plupart des camions obtiennent un stationnement à Mbezi, Mdaula, Morogoro, Dumila, Gairo,

Kibaigwa, Dodoma, Ikungi, Bahi, Manyoni, Singida, Ziba, Kahama, Ushirombo, Nyakanazi et Benako. Ces endroits peuvent servir de modèle lors de la conception d'espaces de stationnement le long des routes.

Parmi les problèmes évoqués dans les espaces de stationnement figurent le manque de gestion, les services de sécurité peu fiables et risqués, la mauvaise hygiène et la qualité des services offerts. A Kahama, la municipalité est entrain de finaliser la construction d'une espace de stationnement modernisé qui peut servir de modèle pour d'autres espaces de stationnement.

7.1.2.5 7.1.2.5 Etat de sûreté et de sécurité le long de la route

Ce que l'on peut dire c'est que la sécurité sur cette route est généralement assurée avec quelques sections qui nécessitent des améliorations. L'équipe de l'enquête a discuté avec diverses parties prenantes de la région sur diverses stratégies visant à réduire les accidents dans la région. Les intervenants ont signalé plusieurs cas d'accidents et de camions enflammés à Manyoni, ce qui nécessite une étude sur les vraies causes de ce genre d'incidents. De diverses initiatives portent sur les progrès, y compris l'audit de sûreté et de sécurité qui sera réalisé par l'AFTT-CC en 2017.

L'équipe de l'enquête a constaté que le district de Manyoni dans la région de Singida est l'un des endroits maudits et dangereux avec de nombreux accidents. Cela est peut être dû à la nature topographique de la zone d'un côté et le fait que les bus roulent en grande de vitesse pendant la nuit pour éviter de s'arrêter à Manyoni car ils ne sont pas autorisés à continuer le voyage entre 23h et 6h. Le district de Manyoni a mis en place le centre de dépistage volontaire du VIH au service des chauffeurs le désirant. Le service d'assistance psycho-sociale est disponible également. En moyenne, le centre fait le dépistage volontaire pour 10 à 20 chauffeurs par jour.

Quelques sections montagneuses de la route se trouvent à Saranda, Manyoni et Sekenke dans la région de Singida et à Ngazi Saba et Nyabugombe dans la région de Kagera. Dans ces sections, les camions roulent lentement et parfois les freins peuvent ne pas fonctionner et cela peut provoquer des accidents.

7.1.2.6 Postes-Frontières Uniques

Présentation

L'approche de poste-frontière unique est un système de frontière intégré qui ouvre la voie à une circulation transfrontalière plus rapide des biens et des personnes. Celle-ci vise à réunir sous un même toit tous les opérateurs frontaliers des deux pays afin d'améliorer l'efficacité grâce à des opérations rationalisées, coordonnées et harmonisées. Il a beaucoup de bénéfices cruciaux, y compris: la réduction des temps de transit et le coût des affaires (doing business) pour les commerçants et les transporteurs.

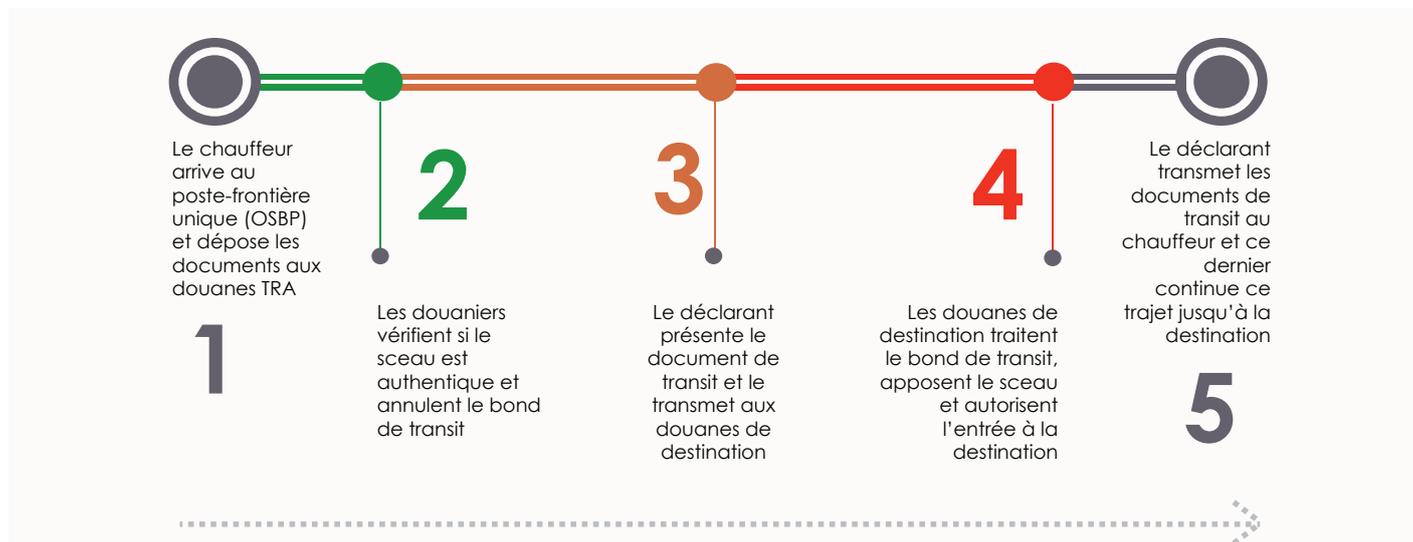
Procédures de dédouanement des cargaisons de transit aux postes-frontières uniques

Les chauffeurs s'arrêtent à la frontière du côté de de la Tanzanie et procèdent directement à l'autre côté de la frontière (zone de stationnement) pour le dédouanement. Les chauffeurs ou les agents de dédouanement et de transit (CFA) délivrent le document Transit (T1) et le C28 (licence pour transporter les marchandises de transit fournies par les douanes aux propriétaires de camions de transit). L'agent des douanes reçoit les documents et procède au contrôle physique et appose le sceau douanier et le sceau électronique. Ensuite, il rédige un bref rapport de vérification, met le cachet et attribue un numéro de rotation. Et enfin annule le bon de transit.

L'agent de dédouanement et de transit présente le document de transit à l'agent de douane (destination) pour vérification et autorisation de sortie. Dans l'entretemps le camion peut continuer jusqu'à sa destination finale pour validation. Pour les marchandises en transit, l'agent des douanes (destination) génère le document T1 et le sceau du pays de transit et appose le sceau sur les camions de transit. Ce document permettra au camion de transit de continuer vers la frontière de Rusumo/Kobero jusqu'à la frontière de Rubavu/Goma, Rusizi/Ruzizi II ou au port de Bujumbura/Kavimvira en fonction de la destination de la cargaison vers la RD Congo. Le processus de dédouanement prend en moyenne 15 à 20 minutes. C'est une révolution avant la mise en place de l'approche de poste-frontière unique la petite unité pouvait prendre 7 à 10 minutes. Les chauffeurs qui dépassent 4 jours au volant sont frappés d'une amende de 40.000 shillings tanzaniens (20 dollars) par jour supplémentaire en vertu du règlement de l'E-Seal. Ce règlement a semé de la confusion à la communauté des chauffeurs car le document T1 indique que le temps de passage aux frontières est de 7 jours. En effet, depuis l'introduction de l'E-Seal, le règlement de TRA stipule qu'il faut quatre

jours pour atteindre la frontière afin de restreindre le dumping de cargaison.

Figure 16: Dédouanement des marchandises de transit aux postes-frontières uniques (OSBPs)



7.1.2.6.1 Poste-frontière unique de Rusumo

Le poste-frontière unique de Rusumo est une frontière entre la Tanzanie et le Rwanda officiellement inaugurés le 6 avril 2016. Il a été construit grâce au financement de la JICA pour éliminer les formalités classiques au niveau des douanes et aux services d'immigration. Les installations sont construites de chaque côté de la frontière et reliées par le pont à deux voies avec une capacité de 180 tonnes.

Cette frontière fonctionne pendant 16 heures par jour avec trois équipes du personnel. Les services financiers sont offerts à la frontière car les banques y sont implantées. Du côté de la Tanzanie, les clients ne sont pas servis comme ils le souhaitent puisque les horaires de travail des banques est de 8h à 16h alors que de l'autre côté de la frontière les banques sont ouvertes de 7h à 23h.

L'installation de nouveaux groupes électrogènes, au mois de juillet 2016, ont contribué à la stabilité du courant électrique du côté de la Tanzanie. Des plans sont en cours pour installer de bornes d'incendie (dispositifs contre l'incendie) à la frontière en vertu des accords du TRA. Des quarantaines sanitaires et un dispensaire sont également nécessaires à la frontière.

Le manque de matériel de lutte contre l'incendie et les installations de sauvetage à la frontière était l'un des principaux problèmes en cas d'accident. En effet, pendant la période de deux mois plus de 5 camions citernes ont complètement pris feu. Aucun service anti-incendie n'était disponible pour assurer le sauvetage.

7.1.2.6.2 Poste-frontière unique de Mutukula

Le poste-frontière unique de Mutukula est la frontière entre la Tanzanie et l'Ouganda sous le financement de Trademark East Africa. Celui-ci est pleinement opérationnel depuis juin 2016 mais on attend toujours son ouverture officielle car il y a des activités de construction en cours du côté ougandais. Les heures de services sont 8h à 19h et en moyenne 37 camions de transit passent à ce poste-frontière unique.

L'enquête routière 2016 a permis de relever certains défis au niveau de cette frontière, y compris l'insuffisance des espaces de stationnement du côté ougandais et le manque de logements du personnel du côté de la Tanzanie. Cependant, l'Internet et l'approvisionnement en électricité à la frontière sont maintenant stabilisés. Les services bancaires sont maintenant aussi offerts à cette frontière.

Les heures de pointe ont été observées pendant le matin, car de nombreux bus et camions arrivent en même temps.

Les redevances routières sont facturées en fonction de la distance à partir de la frontière et du nombre d'essieux dont dispose le véhicule. C'est-à-dire, les camions à 2-3 essieux sont facturés 6 dollars sur 100 km tandis que ceux possédant plus de 3 essieux sont facturés 16 dollars sur 100 km.

7.1.2.6.3 Poste-frontière unique de Kabanga/ Kobero

Le poste-frontière unique de Kabanga est la frontière entre la Tanzanie et le Burundi. Il a été construit récemment et il est opérationnel depuis juin 2016.

La construction de poste-frontière unique Kobero/ Kabanga a été achevée récemment toujours sous le financement de TMEA. Depuis octobre 2014, les opérations à caractère pilotes ont débuté au niveau ce poste-frontière unique de Kabanga/ Kobero. Cette frontière fut la première frontière du Corridor Central qui a mis en place les opérations frontalières conjointes. La plupart des installations, y compris l'espace de stationnement sécurisé, le bureau, les entrepôts et les groupes électrogènes sont disponibles à ce poste-frontière unique. Cependant, à la différence de Kobero, il n'y a aucun logement de personnel à Kabanga, côté tanzanien. Mais, un terrain est disponible pour la construction du logement de personnel.

Une moyenne 80 à 100 camions de transit et environ 30 camionnettes transportant des marchandises transfrontalières sont enregistrés quotidiennement au poste-frontière unique de Kobero. Les procédures de dédouanement pour les camions de transit ne prennent que 30 minutes et les cargaisons (locales) transfrontalières dans un délai de 1 à 2 jours. Les droits de douane sont payés à la frontière où les services bancaires sont disponibles.

Dans le cadre de la vérification du poids des marchandises à la frontière d'entrée par les services des douanes, l'Office Burundais des Recettes (OBR) a confié au concessionnaire du port de Bujumbura (Global Port Services) le contrat pour l'installation et l'exploitation d'un pont bascule au poste frontière unique de Kobero.

Le manque de matériel de lutte contre l'incendie et les installations de sauvetage à la frontière reste un défi à relever. Les camions citernes et les camions transportant les autres marchandises de transit partagent le même espace de stationnement. Et cela peut exposer les marchandises.

Les heures de service sont de 12 heures à partir de 7h à 19h. Toutefois, il s'avère nécessaire d'instaurer le service de 24/24 et 7/7 au poste-frontière unique de Kabanga/Kobero compte tenu de la disponibilité des installations et du nombre élevé de véhicules à dédouaner chaque jour.

7.2 ROUTE MWANZA ET ROUTE KIGOMA

La route Dar-es-Salaam-Mwanza (1170 km) est tout goudronnée et se trouve en général en bon état. On distingue deux ponts bascules à Tinde-Shinyanga et à Usagara-Mwanza. Les deux ponts bascules sont unidirectionnels. Le pont-bascule de Mwanza est encombré pendant les heures de pointe du matin de 6h-9h. Le Port de Mwanza est connecté au port Bell de l'Ouganda via le lac Victoria.

La route Dar-es-Salaam-Kigoma via Manyoni (1253 km) est goudronnée, à l'exception d'une section d'environ 80 km entre Manyoni et Tabora. Ainsi, les travaux de construction sont toujours en cours pour réhabiliter cette section. Le lac Tanganyika rapproche la région de Kigoma à la RD Congo et au Burundi. Par voie routière, on passe aux frontières de Manyovu et de Mugina.

7.3 7.3 ROUTE MUTUKULA – KAMPALA

7.3.1 Etat réel de la route

7.3.1.1 Infrastructure de la route

La route Mutukula-Kampala via Masaka est d'environ 223km et elle est goudronnée et praticable en dépit de petits nids de poule observés au niveau du tronçon Mutukula-Kabonela. Un nouveau pont-bascule est en construction et presque finalisé à environ un kilomètre de la frontière Mutukula vers Kampala. Celui-ci sera le premier pont-bascule de la frontière Mutukula car le second est situé à Lukaya à environ 120 km de Mutukula. L'enquête routière n'a constaté que le pont-bascule de Lukaya dispose d'une voie séparée réservée aux véhicules qui nécessitent le pesage. Cette voie séparée épargne la route principale aux encombrements.

7.3.1.2 Postes de contrôle de la Police

On distingue trois postes de contrôle de la police à la frontière de Mutukula. L'un à Mukoko et les deux autres sont situés entre Mukoko et Kampala. Ces postes de contrôle assurent le respect du code de la route..

7.3.1.3 ICD de NAKAWA comme entrepôts/espace de stationnement/points de déchargement

A Kampala, il y existe un espace de stationnement appelée Nakawa au service de différents camions, y compris les camions citernes et ceux transportant des conteneurs provenant de différents pays. Il est situé près des bureaux de l'Office Ougandais des recettes (URA) et c'est une propriété privée de Multiple Hauliers East African (E.A) Limited. L'enquête routière a observé que les frais de stationnement sont toujours les mêmes 25.000 UGX (shilling ougandais) équivalent à 7,2 dollars par jour. Lorsque le camion se gare dans l'espace de stationnement de NAKAWA MULTIPLE, le chauffeur présente le document de transit (T1) pour s'inscrire à la porte d'entrée et confirme l'arrivée du camion à destination. Le chauffeur attend jusqu'à ce qu'une décision de déchargement soit prise. Il faut une moyenne de 90 - 120 minutes à partir du moment où le camion entre au point de déchargement. A moins qu'il y ait un problème mécanique crucial et que le service soit en cours, sinon aucune grâce n'est accordée aux camions. Il arrive parfois que les camions passent plus d'une semaine dans l'espace de stationnement en raison de la congestion au point de déchargement dépôts (cette situation se produit rarement). L'espace de stationnement fourni le service de manutention à plus de 40 camions citerne à la fois. Pour les conteneurs, le parking est bien équipé avec des installations de manutention et la sécurité est garantie dans l'espace de stationnement.

7.4 ROUTE RUSUMO – KIGALI – GOMA

7.4.1 Etat réel de la route

7.4.1.1 Infrastructure de la route

La route Rusumo-Kigali-Goma est la route principale reliant l'est de la RD Congo au port de Dar-es-Salaam via la frontière de Rusumo (entre Tanzanie-Rwanda) et la frontière Rubavu/Goma (entre le Rwanda et la RDC-Nord Kivu). Le code de cette route est RN3 et sa distance est d'environ 152 Km. La route Kigali-Rubavu est codée RN4 et sa distance est d'environ 170 km.

La route frontière de Rusumo-Kigali se trouve en très bon état et elle est goudronnée. Le marquage de cette route est moderne. Une construction de la zone d'attente et espace de stationnement pour les camions est en cours à Rugende près de la région de Kabuga à environ 19 km de la ville de Kigali. Sa mission principale est de retenir les camions avant qu'ils pénètrent dans la ville de Kigali surtout pendant les heures de pointe afin de réduire la congestion entre 16h et 20h. Il existe également un plan pour délocaliser l'ICD de Magerwa à Rugende.

7.4.1.2 Entrepôt sous douane de Magerwa

Le MAGERWA est une société publique-privée créée en juillet 1969 pour la gestion des entrepôts douaniers. Elle gère environ 90% des importations et exportations totales du Rwanda, ainsi que du trafic de transit vers le Burundi et la République Démocratique du Congo (RDC).

Après l'introduction du Territoire douanier unique (SCT) par lequel une déclaration est faite au Rwanda et les taxes payées avant que la cargaison n'arrive à Rusumo, le fret est autorisé après vérification à la frontière de Rusumo. Seule la cargaison dont les droits de douane ne sont pas payés au moment où le fret entre au Rwanda est adressée à Magerwa en régime d'entrepôt sous douane pour l'exploitation pendant que les processus de paiement sont finalisés.

L'Office rwandais des recettes (Rwanda Revenue Authority) dispose des bureaux à Magerwa où les procédures douanières, telles que le transbordement, en particulier pour les marchandises en transit, le dédouanement ainsi que le contrôle physique des marchandises sont effectués.

7.4.1.3 Route Kigali – Rubavu

La route entre Kigali et Rubavu est généralement en très bon état et son marquage est moderne. Pourtant, elle est étroite en raison de la nature géographique du pays où la majeure partie du pays est montagneuse. Alors que les camions passent environ 5h pour couvrir cette distance, il n'y a aucun espace de stationnement officiel où les camions peuvent s'arrêter.

7.4.1.4 Zone d'attente pour les camions : Rubavu

The local government in Rubavu has provided trucks parking area while waiting for document procedures to be finalized before crossing to Congo as there is no enough parking space especially on Goma side. The area is equipped with mobile toilets as well as dustbins.

7.4.1.5 Poste-frontière de Rubavu

Services d'immigration de Rubavu

Le Département des services d'immigration est la principale institution gouvernementale pour les postes frontières au Rwanda. Les voyageurs qui traversent la frontière sont tenus d'avoir des documents de voyage valides qui comprennent des passeports, un laissez-passer ou Laissez-passer temporaire. Le laissez-passer temporaire peut être obtenu à la frontière sur présentation d'une carte nationale d'identité et d'une lettre du chef de l'administration locale. Le laissez-passer tem-

poraire n'est délivré qu'aux voyageurs originaires des communautés voisines de la frontière. Les frais de visa pour les voyageurs entrant au Rwanda sont facturés sur une base de réciprocité, aucun frais de visa n'est exigé pour les citoyens des Etats membres du Corridor Central puisque le Rwanda est membre de l'EAC et de la CEPGL.

Bureau des douanes: Office Rwandais des Recettes (RRA) – Rubavu

Les camions transportant des marchandises en transit vers la RDC à la frontière de Rubavu sont inspectés pour vérifier si les plombs sont intacts et si les marchandises n'ont pas été trafiquées. Le camion obtient l'autorisation de sortie et le bon de transit est automatiquement annulé par l'officier de douane à Rubavu. Le chauffeur obtient des copies de tous les documents d'appui qui ont accompagné l'entrée en transit (T1). Chaque jour, entre 30 et 40 camions obtiennent l'autorisation de sortie à Rubavu vers la RDC. Des camions à vide entrant au Rwanda en provenance de la RDC obtiennent l'autorisation d'utiliser le manifeste de la cargaison (Formulaire C12) avec une déclaration nulle de la cargaison, les camions immatriculés à l'étranger paient les frais d'usager à raison de 152\$ pour les camions à plus de 3 essieux (remorques) et 76\$ pour les camions de 2 à 3 essieux.

7.4.1.6 Poste-frontière de Goma

Services d'Immigration de la RDC à Goma

Il est exigé aux voyageurs de disposer de tous les documents de voyage valables avant d'obtenir l'autorisation de passer la frontière, par les autorités d'immigration de la RDC. Un voyageur doit avoir un passeport, laissez-passer, ou laissez-passer temporaire. En plus, le voyageur doit avoir des certificats valables de vaccination (Certificats Internationaux de Vaccination).

Le visa d'entrée unique coûte 50\$ et il est valable pour 30 jours et le visa peut être obtenu aux bureaux de la frontière ou à l'Ambassade dans le pays d'origine du voyageur. Les bureaux d'immigration sont ouverts 24 heures

Douanes de la RDC à Goma:

Les douanes de la RDC utilisent un système d'affaires informatisé (ASYCUDA++) pour traiter les documents de dédouanement des marchandises qui traversent la frontière. Les agents en douane ont le droit d'accès au système ASYCUDA++ pour faire leurs déclarations à la douane. Les importations vers la RDC en destination de Goma sont déclarées pour l'entreposage après quoi les marchandises sont distribuées aux entrepôts sous douane dans la ville de Goma en attendant le paiement

des droits de douane.

Les camions entrant en RDC doivent payer les frais d'usagers routiers à raison de 200\$ et obtenir une autorisation d'entrée unique ; le coût de l'autorisation est de 30\$ pour une remorque et 15\$ pour un camion ayant 2 ou 3 essieux. L'autorisation est valable pour une période de 15 jours. Les camions ont l'autorisation de passer la frontière de la RDC après que les agents de douane en RDC aient préparé la déclaration douanière. Les documents utilisés pour le dédouanement des marchandises sont transmis à la douane de la RDC par voie du chauffeur du camion ou l'agent en douane. Il a été rapporté qu'il y a un retard des camions traversant Rubavu vers Goma, ce qui a fait que les agents en douane ne parviennent pas à constituer leur déclaration douanière dans les délais.

7.5 ROUTE RUSUMO – KIGALI – BUKAVU

7.5.1 Etat réel de la route

7.5.1.1 Infrastructure de la route

La route Rusumo – Kigali – Bukavu lie la Tanzanie aux Etats membres du Corridor Central du Rwanda et la RDC à Bukavu. La route comporte deux tronçons Rusumo – Kigali qui est d'environ 152Km et Kigali – Bukavu qui est d'environ 274 Km.

Le tronçon de Kigali – Bukavu est en bon état à l'exception du tronçon d'environ 2,5km de Ruzizi II – Bukavu, qui était en mauvais état. Néanmoins, les travaux de construction de la route, pour la relever aux standards requis, ont démarré en Janvier 2017. Ceci va assurer une bonne connectivité du Rwanda à Bukavu en RD Congo. De plus, la route connectant le Rwanda et la RD Congo via Ruzizi I est en cours d'expansion pour assurer une bonne connexion par le pont nouvellement érigé sur Ruzizi I.

Le manque d'infrastructure comme une gare le long de la route de la forêt de Nyungwe à Ruzizi et l'exiguïté de la route expose les usagers aux risques d'accidents.

7.5.1.2 Postes-frontières Rusizi/Ruzizi

Les ponts de passage de la frontière entre le Rwanda et la RDC, sont dénommés Rusizi au côté Rwanda et Ruzizi I & II au côté de la RD Congo. Rusizi/Ruzizi II est utilisé pour les camions et Rusizi/Ruzizi I essentiellement utilisé pour d'autres activités transfrontalières à l'exception des poids lourds.

A Rusizi du côté Rwanda, la frontière dispose des bâtiments bien aménagés qui abritent à la fois la douane, l'immigration et d'autres autorités gouver-

nementales de contrôle, néanmoins, ils manquent des infrastructures pour le parking des véhicules, ce qui cause des risques de sécurité, spécialement pour les camions citernes. Le manque d'équipement anti-incendie et un équipement de secours en cas d'incendie constitue l'un des problèmes qui doivent être résolus.

A Ruzizi II du côté de la R.D Congo, les activités se font à partir du bâtiment tout récemment construit, ce qui a donné lieu à des activités effectives de passage de la frontière où maintenant la douane, l'immigration et d'autres bureaux de contrôle sont sous une structure moderne. Cette amélioration a été accompagnée par la construction de la route Ruzizi II - Bukavu qui a commencé en Janvier 2017.

Les chauffeurs se réjouissent actuellement de la réduction des frais de visa qui sont maintenant à 50\$ valable pour 30 jours au lieu de 100\$. Ceci est à l'actif des résultats des initiatives du Corridor Central pour faciliter le commerce de transit le long du Corridor Central.

Le poste frontière de Ruzizi II fait face aux défis dont: un nombre pléthorique des services d'inspection, paiement de 70\$ comme frais de parking qui ne reflètent point le niveau de service fourni sans oublier une faible sécurité, une fourniture non fiable en énergie électrique, une activité limitée à la frontière les dimanches. Ces défis bloquent la bonne marche des activités de transport à la frontière Ruzizi, d'où les parties prenantes ont recommandé des interventions rapides.

7.5.1.3 Espaces de stationnement de Bukavu

Bukavu est une ville de la Province du Sud Kivu à l'Est de la République Démocratique du Congo, se situant à l'extrême sud-ouest du lac Kivu, à l'Ouest de Cyangugu au Rwanda, et qui en est séparé par le déversoir de la rivière Ruzizi. Il s'agit de l'une des destinations des cargaisons en provenance du Port de Dar es Salaam.

Il y a deux principales infrastructures pour le parking des véhicules dans la ville de Bukavu connues comme entrepôts, l'une pour les conteneurs et les cargaisons en vrac et une autre pour les cargaisons liquides (Citernes). Ces infrastructures appartiennent aux personnes privées et disposent des services requis pour faciliter les opérations y compris l'Office Congolais de Contrôle (O.C.C), Agence de Banque, Bureaux de Douane (DGDA) et bureaux des agences en douanes et transitaires.

Les frais de parking s'élèvent à 15 dollars américains par jour. L'infrastructure dispose maintenant des extincteurs et des véhicules sapeurs-pompier avec un personnel qualifié pour la gestion du site. De bons lieux de repos pour les chauffeurs

et des services pour une bonne hygiène ont été améliorés.

Les retards dans les paiements des droits de douane par les propriétaires des cargaisons, les défis du réseau, des processus longs et multiples de paiement ont été rapportés comme étant à la base du séjour prolongé des camions à Bukavu et ainsi augmentent le temps de rotation des camions.

7.6 ROUTE KOBERO-BUJUMBURA/GATUMBA/RUHWA

7.6.1 Etat réel de la route

7.6.1.1 Infrastructure de la route

La route Kobero-Bujumbura/Gatumba/Ruhwa est la principale route connectant le Corridor Central à partir du Port de Dar es Salaam au Burundi via les frontières de Kabanga en Tanzanie et Kobero au Burundi. A partir de la Capitale Bujumbura du Burundi, la route est divisée en deux tronçons, un vers la partie est de la République Démocratique du Congo via les postes frontières Gatumba/Kavimvira et une autre vers la partie sud Est du Rwanda via l'OSBP de Ruhwa. Le long de la route, plusieurs infrastructures et installations ont été mises en place pour appuyer les activités de transport et de commerce incluant les OSBP de Kobero et Ruhwa, le parking des camions à Gitega et Bujumbura ainsi que le Port de Bujumbura.

La route Kobero-Bujumbura est longue d'environ 230km. La route présente trois alternatives pour arriver à Bujumbura passant par différentes provinces:

- Route Kobero-Muyinga-Ngozi-Kayanza/Kayanza-Bujumbura respectivement dénommés RN6/RN1
- Route Kobero-Muyinga/Muyinga-Karuzi-Gitega/Gitega-Muramvya-Bujumbura respectivement dénommés RN6/RN12/RN2
- Route Kobero-Muyinga/Muyinga-Karuzi-Gitega/Gitega-Mwaro-Nyakararo/Nyakararo-Bujumbura respectivement dénommés RN6/RN12/RN18/RN7.

Dans le passé, le tronçon de la route Kobero-Muyinga-Ngozi-Kayanza-Bujumbura constituait la principale route vers Bujumbura puisque la route Muyinga-Gitega n'était pas goudronnée, et depuis qu'elle a été goudronnée, le tronçon de la route Kobero-Muyinga-Karuzi-Gitega-Muramvya-Bujumbura est devenu et continue à être le plus utilisé.

Le tronçon de route Kobero-Muyinga-Karuzi-Gitega-Mwaro-Bujumbura sera le plus utilisé dans un proche avenir une fois que le tronçon de la route Gitega-Mwaro sera goudronné étant donné qu'il constituera un raccourci de Kobera à Bujumbura.

En général, toutes les trois routes alternatives sont goudronnées (sauf un tronçon de 30km de la route Gitega-Kibumbu). Toutefois, la plupart d'entre elles sont très vieilles, étroites et non signalisées.

Le tronçon de route Kibumbu-Mwaro-Nyakararo est neuf et à sa phase finale de construction; alors que le tronçon qui manque sur la route Kibumbu-Gitega a récemment obtenu un financement d'environ 18,63 Million de dollars par la BAD. Les études de faisabilité dudit tronçon ont été réalisées en même temps que celui de Nyakararo-Mwaro-Kibumbu.

Des nids de poule sur le tronçon de la route Muramvya-Bugarama ont été observés comme étant très critiques et nécessitent une réhabilitation urgente.

7.6.1.2 Route Bujumbura-Ruhwa

La route Bujumbura-Ruhwa, RN3 a une longueur d'environ 80 km.

Le tronçon de la route Nyamitanga-Ruhwa (48 km) Burundi et Rwanda a été construit sur financement de la BAD comme une route internationale Nyamitanga-Ruhwa (Burundi)/Ruhwa-Ntendezi Mwityazo (Rwanda) et fut la première route construite au Burundi répondant aux normes standards de l'EAC. Les signaux routiers sont conformes aux normes et cette route est toujours en bon état. Néanmoins, la signalisation routière plus particulièrement la limitation de vitesse n'est pas respectée par les usagers de la route faute de rigueur de la police à la faire respecter.



Tronçon manquant de la route Bujumbura-Nyamitanga (32km) se trouve en mauvais état. Les soumissions ont été ouvertes le 19/12/2016. La construction devrait commencer en 2017

7.6.1.3 Route Bujumbura-Gatumba

La route Bujumbura-Gatumba dénommée RN4 qui connecte l'Est de la RDC par la frontière de Kavimvira est longue d'environ 15 km. Elle constitue également une nouvelle route construite sous le financement de l'UE à travers la Communauté Economique des Pays des Grands Lacs (CEPGL), une institution tripartite comprenant le Burundi, la RDC et le Rwanda.

7.6.1.4 Poste-frontière unique de Ruhwa

L'OSBP de Ruhwa a été construit dans le cadre de la réhabilitation de la route internationale Nyamitanga-Ruhwa (Burundi)/Ruhwa-Ntendezi Mwityazo (Rwanda) et a démarré ses activités comme OSBP depuis Juillet 2013.

Suite à la morphologie du terrain côté Rwanda, le poste-frontière unique a été entièrement érigé sur le territoire Burundais. Ceci a été fait suite à des arrangements bilatéraux entre le Burundi et le Rwanda. De la même manière, le poste frontière de Nemba/Gasenya a été entièrement érigé sur le territoire du Rwanda. Les activités de l'OSBP sont régies par le Manuel des procédures. Quant à la gestion de l'OSBP, deux comités ont été mis en place, un comité opérationnel chargé de l'opérationnalisation des services à l'OSBP (Douane, Immigration, et Santé) et un comité mixte composé des ministres en charge de la sécurité, le transport et les finances. Il a été noté que le comité opérationnel se réunit régulièrement tandis que le comité mixte ne s'est jamais réuni.

L'OSBP de Ruhwa fait essentiellement face au problème d'énergie électrique et de budget pour assurer la maintenance de l'infrastructure de base.

Les enquêtes routières ont révélé que les activités conjointes au niveau de l'OSBP de Ruhwa ont cessé depuis que le Burundi a installé des caméras CCTV dans le bâtiment abritant le poste frontière, en date du 23 Novembre 2016. Par conséquent, les membres du personnel Rwandais sont retournés dans leurs anciens bureaux et ont déconnecté leur source d'énergie électrique.

Depuis Juillet 2016, l'OSBP de Ruhwa, initialement recherché pour le commerce transfrontalier, est actuellement sollicité par des camions transportant du charbon en provenance de la Tanzanie pour l'approvisionnement de l'usine de cimenterie de Bugarama au Rwanda (environ 10 camions par jour). Actuellement, les heures d'ouverture de la frontière sont de 12 heures.

7.6.1.5 Gare routière de Gitega

La gare routière de Gitega a été construite par l'Office des Routes du Burundi sur financement de la BAD. Le but de la gare est de recevoir les camions en transit vers Bujumbura et les camions en attente du dédouanement à Gitega. L'infrastructure de la gare dispose d'un pont bascule. Il importe de rehausser le mur pour sécuriser la gare. La gestion de la gare de Gitega a été placée sous la responsabilité de l'Office Burundais des Recettes (OBR) qui, par conséquent, opère à partir des locaux de cette même gare.

Les frais de parking à la fois pour la gare de Bujumbura et celle de Gitega sont harmonisés à raison de 14.000 BIF (8\$) par nuitée pour les camions chargés et 3.000 BIF (2\$) par nuitée pour des camions vides.



Nouvel espace de stationnement de Gitega construit sous le financement de la BAD

7.6.1.6 Gare à routière de Bujumbura

Dans le passé, la gare à camions de Bujumbura était initialement destinée à accueillir les camions en transit pendant que les procédures de dédouanement étaient en cours ; après quoi, ils obtenaient l'autorisation d'entrer au Port pour déchargement. A côté de la gare, il y a une maison de passage pour loger les chauffeurs.

La gare à camions est gérée par les Services Techniques Municipaux de Bujumbura.

Actuellement, les camions chargés (en conteneurs et en vrac) sont directement acheminés vers à l'intérieur du Port jusqu'à ce qu'ils soient déchargés et les frais de stationnement collectés par le Port; d'où un conflit d'intérêt entre le Port et la gare à camions.

Depuis que le Port a décidé d'accueillir les camions chargés, la gare à camions de Bujumbura accueille seulement les camions citernes et les camions à vide.

La gare de Bujumbura, celle de Gitega ainsi que

l'OSBP de Kobero qui accueillent les camions citernes sont exposées aux risques d'incendie mais ne disposent ni d'un équipement adéquat pour détecter l'incendie en vue de le prévenir, non plus d'un équipement pour sapeur-pompier.

7.6.1.7 Route Uvira – Kamanyola – Bukavu

La route Uvira-Kamanyola est une vieille route goudronnée, étroite et non signalisée longue d'environ 94 km, en mauvais état. Le tronçon de la route Kamanyola-Bukavu est non goudronné pour une distance de 42 km passant par une zone très montagneuse de Ngomo. La route était longtemps abandonnée jusqu'à la toute récente réhabilitation par le Gouvernement de la RDC, dans le cadre de la coopération chinoise. Pendant cette période, tous les véhicules en direction de Bukavu devaient emprunter la route passant par le Rwanda et entrant par la frontière de Bugarama.

Etant donné que le « Tanzania Railways Limited » et le Port de Kigoma ont repris leurs activités, et que le Port de Kalundu dispose actuellement d'un équipement pour la manutention, la route Uvira-Kamanyola-Bukavu sera très utile pour lier la ville de Bukavu au système de transport sur le Lac Tanganyika et, ainsi, elle pourra contribuer à la réduction du temps et coût de transport pour la région du sud Kivu.

7.7 VOIE FERROVIAIRE DU CORRIDOR CENTRAL

7.7.1 Description de la voie ferroviaire

La Voie ferroviaire Centrale constitue l'essentiel de la voie ferroviaire du Corridor Central liant le Port de Dar es Salaam et le Port de Kigoma aux rives du Lac Tanganyika (1254km) via la ville de Tabora.

Station ferroviaire de Kigoma a été achevée en 1914 par le Gouvernement colonial d'Allemagne comme une étape finale de la construction de la voie centrale qui avait débuté en 1905 à Dar es Salaam. La voie de Kigoma sert principalement pour les cargaisons vers la RDC et du Burundi.

Voie ferrée de Mwanza lie Tabora à Mwanza via le Port Sec d'Isaka à environ 378 Km. Sa construction a commencé à Tabora en 1923 et a été achevée à Mwanza en 1928. Cette voie sert pour la cargaison vers l'Ouganda via le Port de Mwanza vers le Port Bell. Le Rwanda et le Burundi peuvent aussi obtenir leurs marchandises à partir du Port Sec d'Isaka. A partir de Tabora, une autre branche va vers Mpanda dans le district de Rukwa.

7.7.2 Etat réel

7.7.2.1 Station de Kigoma

La station ferroviaire de Kigoma fait face à de vieilles infrastructures qui ont besoin d'être réhabilitées et ainsi avoir plus de capacité de servir plus de marchandises et de passagers. Elles font face au problème de wagons qui retournent vides suite au manque de marchandises de Kigoma vers d'autres destinations.

7.7.2.2 Station de Mwanza

Tout comme pour Kigoma, la Station de Mwanza connaît des défis liés aux infrastructures et structures qui ne sont plus à jour. La station connaît un manque d'activités à la fois en termes de marchandises et passagers. L'infrastructure ferroviaire est dilapidée. La station a une capacité de stockage de 4000 tonnes pour les marchandises en vrac équivalent à 100 wagons et un nouveau terminal capable de servir jusqu'à 250 conteneurs. Néanmoins, il y a un manque des wagons pour les passagers malgré la forte demande des gens qui désirent voyager par train. La station reçoit seulement 5 wagons sur une exigence normale de 14 wagons. Le train pour passagers va 3 fois par semaine avec un temps de rotation de 3 jours. L'infrastructure de la station est en mauvais état et a besoin d'être réhabilitée. Toutes les activités sont faites manuellement, ce qui fait appel à l'informatisation, spécialement, l'utilisation de l'ordinateur pour compiler les données. Le délai d'attente des passagers est court. La salle d'attente des passagers doit être construite pour abriter les passagers contre la pluie et un soleil accablant.

Le « Reli Asset Holding Company (RAHCO) », qui est en charge de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire est en train de procéder à la réhabilitation de l'actuelle voie ferroviaire centrale alors que le TRL s'est procuré 13 locomotives et 20 wagons pour améliorer la capacité. Il y a des projets de modernisation de la voie ferrée dont la construction des voies ferrées à écartement standard de Dar es Salaam à Isaka jusqu'à Mwanza, qui est en sa phase d'appel d'offres. Le nouveau chemin de fer à écartement standard va énormément améliorer la qualité des services ferroviaires sur le corridor central. Le chemin de fer à écartement standard va aussi connecter Isaka à Kigali (494 km) et Musongati (Burundi) (197 km) via Keza (Tanzanie).

7.8 RESEAU LACUSTRE INTÉRIEUR DU CORRIDOR CENTRAL

7.8.1 Description générale des Ports intérieurs

La plupart des Ports intérieurs dont: Mwanza et Port Bell (sur le Lac Victoria), Kigoma, Kalémie, Kalundu et Bujumbura (sur le Lac Tanganyika) ont été construits dans les années 1930. Leurs infrastructures et équipements sont actuellement dans un état obsolète rendant ainsi ces Ports virtuellement non opérationnels. Des investissements dans le dragage et l'équipement de manutention sont ainsi très urgents puisque les difficultés d'accès des navires au Port et les opérations de manutention (chargement/déchargement) sont devenues des problèmes vécus au quotidien dans ces Ports.

La situation actuelle et globale en termes de circulation des marchandises aux Ports intérieurs a sensiblement diminué depuis que la voie ferroviaire centrale Dar es Salaam-Kigoma/Dar es Salaam-Mwanza n'est pas bien opérationnelle.

7.8.2 Ports sur le Lac Victoria

7.8.2.1 Port de Mwanza

Lors de la première Communauté Est Africaine, le Port de Mwanza, Kemondo (Bukoba), Port Bell (Uganda), Kisumu (Kenya) et Musoma constituaient les principaux Ports sur le Lac Victoria complétant ainsi le grand trio de commerce entre la Tanzanie, le Kenya et l'Ouganda. Actuellement, il n'y a plus une telle interconnexion complète des Ports et transport ferroviaire au sein des trois pays voisins. La chute de la production du coton et du café est perçue comme étant à la base de la chute de ces Ports. Ces Ports qui sont détenus par la Tanzania Ports Authority (TPA) étaient fournisseurs au Port de Dar es Salaam. La ville de Mwanza dispose de deux Ports, le Port du Nord et le Port du Sud. Le terminal nord est réservé aux passagers et des cargaisons légères tandis que le Port du sud est spécialement réservé pour les cargaisons. Le terminal nord a la capacité de servir, à la fois, 3 navires à passagers.

Le terminal nord des passagers à Mwanza est actuellement sans activité puisque tous les navires du gouvernement dans le cadre de « Marine Service Company Ltd » ont été mis hors service. Ceci a affecté les services de transport au Port liant avec d'autres points comme Bukoba, Ukerewe,

Musoma. Les navires des services maritimes qui ne fonctionnaient pas jusqu'en Décembre 2016 incluent le M/V Butiama, M/V Serengeti, M/V Clarias, M/V Umoja, M/V Victoria. Les navires pour passagers actuellement fonctionnels appartiennent à des individus et sont garés aux terminaux/Ports individuels. Ceux-ci incluent M/V Nyahunge, M/V Bigiri et M/V Juliana. Le long du Lac Victoria, il y a plusieurs petits Ports appartenant à des individus. **Ces Ports ne sont pas contrôlés par le gouvernement et ainsi posent des risques de sécurité et de sûreté.**

La partie des passagers est vieille et nécessite une modernisation. Le dragage du terminal est nécessaire pour améliorer la profondeur et l'installation des bois de défense pour protéger les bateaux contre les chocs au moment d'accostage. Il n'y a pas de bateaux fiables pour les passagers parce que la plupart des bateaux font face à une très forte concurrence avec les bus parce que ces derniers sont plus fiables et rapides que les bateaux. Par exemple, alors que les bateaux mettent 8 heures pour arriver à Bukoba en provenance de Mwanza, les bus mettent seulement 3 heures.



Port sud de Mwanza pour le cargo

Port sud de Mwanza est un terminal spécialement réservé pour les cargaisons et il peut servir 3 bateaux à la fois. La profondeur du Port a été réduite passant ainsi de 5 à 4 mètres à cause de l'ensablement. La TPA envisage de procéder au dragage du Port en vue d'augmenter sa profondeur. Actuellement, il y a sept bateaux pour cargaisons opérant au Port. Il s'agit notamment de : Nyakibanya, Upendo, Umoja, Orion, Kaawa, Saint Mathew, Wankyo. Il y a seulement une grue qui n'est malheureusement pas fonctionnelle puisqu'elle est trop vieille, ainsi le Port fonctionne manuellement. Ils ont besoin d'au moins deux grues mobiles. Le Port dispose de deux niveaux par rapport au quai d'accostage, qui limitent le chargement et déchargement des marchandises par grue ou chariot élévateur à fourche, d'où la nécessité de niveler le quai d'accostage.

L'activité au Port a chuté de façon significative suite au manque des marchandises. Le Port était conçu également pour assurer la manutention des bateaux - trains (roll on roll off) mais ces bateaux n'étant plus fonctionnels, le port nécessite d'un terrain large pour entreposer les conteneurs.

7.8.2.2 Marine Services

« Marine Service Company », qui est une société publique, est en charge de l'exploitation des bateaux publics tanzaniens sur le Lac Victoria, Nyasa et Tanganyika. Il y a aussi des opérateurs privés sur le Lac Victoria et Tanganyika mais ils opèrent avec de petits et moyens bateaux. Presque tous les bateaux sont hors service et ceci a eu un impact sur les services de transport sur les trois lacs. La Marine Service est propriétaire des bateaux de passagers, cargaisons et citernes.

Les bateaux appartenant à la Marine Service dans le Lac Victoria étaient : M/V Sangara (citernes), M/V Clarias, M/V Serengeti, M/V Umoja, M/V Victoria, M/V Butiama. Sur le Lac Tanganyika, la Marine Service disposait de : M/V Liemba, M/V Sangara et M/V Mwongozo et sur le Lac Nyasa, il y a M/V Songea et M/V Iringa. Sur 14 bateaux, seuls 3 étaient opérationnels en Décembre 2016 à savoir : (M/V Umoja à Mwanza, M/V Iringa de Nyasa et M/V Liemba de Kigoma). Le gouvernement envisage d'avoir un nouveau navire ayant une capacité de traiter de plus gros volumes de passagers et marchandises.



En Décembre 2016, la plupart de ces navires étaient hors service

7.8.2.3 Port Bell

Le Port Bell est un petit centre d'affaires à Kampala localisé dans le District de Nakawa, une des cinq subdivisions administratives de la ville de Kampala, en Ouganda. C'est sur une subdivision de la plus

grande zone de Luzira au Sud Est de Kampala. A la fois, le Port Bell et celui de Jinja sont les principaux Ports en Ouganda où le Port Bell sert le Port de Mwanza alors que le Port de Jinja sert principalement Kisumu. Port Bell est situé au bout du bras du Lac Victoria et la distance du Port Bell aux autres Ports sur le lac Victoria est de 320 Kilomètres de Mwanza, 285 Kilomètres de Kisumu, 235 Kilomètres de la baie Kemondo et 250 Kilomètres de Musoma.

La capacité actuelle en termes de mouvement des marchandises au Port Bell est de 30.000 tonnes à 40.000 tonnes par an, en moyenne de 2.500 tonnes par mois où tout le cargo est purement constitué des marchandises en vrac. Ceci montre une réduction des marchandises par rapport aux années passées (2001 – 2005) où 550.000 tonnes étaient transportées par an et représentaient seulement 60% du total des marchandises transportées par « Uganda Rail Corporation ». Plus de ces 240.000 tonnes provenaient du Corridor Central; Dar es Salaam – Mwanza par rails et après Mwanza – Kampala, Port Bell par lac. L'enquête routière de 2016 a observé que la principale activité entre Port Bell et Mwanza est un commerce intra-régional spécialement focalisé sur les produits agricoles. Le redéveloppement du Port Bell est supposé démarrer au début de 2017.

7.8.2.3.1 Interventions prévues au Port Bell

Il y a un plan de remodeler le Port Bell dans le cadre de la Phase I du programme de Transport sur le Lac Victoria qui va inclure le remodelage du Port Bell et le remodelage du Port de Jinja.

Le remodelage du port Bell concerne: la réhabilitation du M/V Pamba, Reconstruction du M/V Kabalega, l'expansion du Quai de 240 mètres, acquisition d'un équipement de manutention pour les opérations Portuaires dont les grues et chariots élévateurs à fourche, construction de nouveaux bureaux et entrepôts, dragage du bassin portuaire pour être capable de manutentionner de gros bateaux, créer/mettre sur pied un nouveau terminal Ro-Ro, mettre en place des structures des réception pour la gestion des déchets (traitement et rejet) selon le droit maritime, construire de nouveaux réseaux d'accès à la fois vers le Port Bell et Jinja, construction de la connexion ferroviaire au Port. Les études de conception du remodelage sont achevés et sont en voie d'approbation.

En plus des travaux de réhabilitation, le Port Bell également besoin de nouvelles locomotives, Wagons et navires pour rétablir le transport sur le lac Victoria (Mwanza-Kampala).

M/V Kaawa et M/V Umoja sont opérationnels, on

a besoin d'ajouter M/V Pamba et M/V Kabalega II. Par manque des wagons Ro-Ro sur les bateaux, M/V Kaawa et Umoja qui étaient essentiellement construits pour transporter les wagons sont maintenant en train de transporter les cargaisons en vrac suite à la nature des activités en cours. Aucun horaire spécifique de voyage pour les bateaux, ils opèrent selon la disponibilité des cargaisons. La capacité des bateaux est plus de 1.200 tonnes, transportant 22 wagons ou 44 conteneurs de vingt pieds.

Le calendrier d'intervention

Le calendrier est de 2017/18 où le projet va démarrer, la période de construction est de 3 ans (2018-2020). Le programme sera essentiellement financé par la Banque Mondiale (B.M) avec un petit don de l'Union Européenne (U.E).

Investissement

Le Gouvernement reçoit plusieurs requêtes des secteurs privés qui veulent investir dans le transport des passagers. Ceci doit être discuté dans le cadre du partenariat public privé (PPP) pour investir dans le transport des passagers. Localement, l'affaire relative au transport des passagers est en cours mais on a tout simplement besoin de faire une extension des routes internationales.

7.8.3 Ports sur le Lac Tanganyika



7.8.3.1 Port de Kigoma

Le Port de Kigoma a été construit par la Belgique entre 1922 et 1927. Il a démarré ses activités en 1927. Il a ainsi été géré par la Belgique jusqu'à ce que le Tanganyika ait accédé à son indépendance en 1961. Le volume actuel de la cargaison est de 680.000 tonnes par an. Il y a trois terminaux

incluant le terminal des passagers d'une capacité annuelle de 150.000 tonnes et 300.000 passagers, un terminal pétrolier de 30.000 litres et le terminal des marchandises de 500.000 tonnes.

Le quai marchandises est long de 300m et profond de 4 m, l'aire de stockage des conteneurs a une superficie de 3.745 mètres carrés et peut contenir 380 teus (conteneurs 20 pieds), le quai passagers est long de 100 mètres et profond de 4 m, tandis que le terminal pétrolier a une longueur de 207.7m et une profondeur de 6 m. Le Port est également équipé d'un slipway servant à l'entretien et la construction de bateaux. Il avait été construit en 1912 par les Allemands. L'un des plus anciens bateaux du lac Tanganyika à savoir le M/V Liemba a été monté là même.

Il y a trois autres (petits) Ports sur le côté de la Tanzanie dont Kagunga (Kigoma), Kipiri (Nkasi) et Kasanga (Rukwa). M/V Liemba qui est âgé de 103 ans et M/V Mwongozo sont des bateaux mixtes (passagers et cargo, tandis que M/V Sangara est un pétrolier. Plus de 45 autres bateaux naviguant sur le Lac Tanganyika appartiennent aux propriétaires publics et privés de la RDC et exclusivement privés pour ceux battant pavillon du Burundi.

7.8.3.3.1 Projets en cours

- Construction du Port de Kagunga qui est supposé se terminer en Janvier 2017,
- Construction du petit Port de Sibwesa au sud de Kigoma est supposée se terminer en 2017;
- Construction du Port sec de Katosha à quelques 5 km du Port de Kigoma. Le projet a été retardé par certains résidents qui ont intenté un procès protestant contre les frais d'indemnisation. Le Port sec de Katosha est supposé stocker les marchandises transportées par train à partir de Dar Salaam. Les commerçants de la RDC et du Burundi vont obtenir leurs marchandises à partir de là;
- Construction d'un nouveau quai pétrolier à Kibirizi pour pouvoir faciliter la manutention des produits pétroliers des bateaux citernes sur le lac Tanganyika. La TPA avaient mobilisé 1,45 milliards pour le projet. Elle a été retardée par un procès ; maintenant, elle va reprendre en Février 2017.

7.8.3.3.2 Défis au Port de Kigoma

- Le mauvais état de la voie ferroviaire centrale est en train d'inhiber l'activité du Port. En effet, 80% des recettes du Port dépendent du trafic en transit;

- Il n'y a pas de bateaux fiables pour les passagers ex. M/V Liemba est arrêté depuis plus d'un mois pendant l'enquête en décembre 2016, affectant ainsi le mouvement des passagers sur le lac;
- Il n'y a pas de bateaux spécialisés pour le transport des conteneurs
- Des infrastructures et équipements dilapidés.
- Manque d'équipement et autres outils de travail. Jusqu'en décembre 2016, il y avait deux grues installées en 1927. La capacité des grues a diminué passant du transport de 5 tonnes à 2,5 tonnes. Au début de 2017, la TPA a réhabilité une grue pour appuyer les activités de la manutention, spécialement des conteneurs ;
- Manque de nouveau terrain pour les cargaisons et un hangar supplémentaire d'une capacité de plus de 10.000 tonnes;
- Problème de communication avec d'autres (petits) Ports sur le lac ;
- Il n'y a pas d'équipement pour la manutention des conteneurs sur d'autres Ports du côté de la RDC. Ceci oblige au Port de Kigoma de procéder à la rupture de charge pour la plupart des marchandises en conteneurs (à l'exception des marchandises en petites quantités à destination de Bujumbura) dans des cargaisons en vrac pour pouvoir les transporter. Le Chef de Port a suggéré que la RDC installe un équipement de manutention des conteneurs à Kalémie. Ceci étant, il serait inutile d'avoir un équipement de manutention des conteneurs pour le chargement (à Kigoma) sans équipement de déchargement à Kalémie. Il y a une voie ferroviaire pour transporter les cargaisons de Kalémie vers l'intérieur du Congo;
- Les transporteurs (bateaux et train) font face à un retour à vide parce que, actuellement, le commerce sur le Lac Tanganyika va dans un sens unique, c'est-à-dire, la plupart des cargaisons proviennent de la Tanzanie vers le Burundi et la RDC mais il n'y a que très peu de marchandises qui proviennent de ces pays, d'où le retour des bateaux à vide. Les locomotives TRL reviennent aussi à Dar à vide après avoir laissé les cargaisons à Kigoma;
- Il n'y a pas de scanners pour les cargaisons au Port de Kigoma;
- La plupart des bateaux en provenance de la RDC et du Burundi n'utilisent pas les communications radiophoniques parce qu'ils estiment que c'est pour éviter des interférences des fréquences avec les pirates qui souvent se ser-

vent des fréquences pour localiser la position de leurs bateaux et ainsi pouvoir livrer des attaques contre eux. Ils se servent plutôt de simples téléphones mobiles pour communiquer.



Port de Kigoma

7.8.3.2 Port de Kalemie

La construction du Port de Kalemie a commencé en 1915 et s'est terminée en 1955. Le Port était équipé de 5 grues datant de 1950, une jetée pétrolière, une cale sèche, et un slipway. Actuellement, la manutention est faite manuellement puisque la plupart des équipements ne fonctionnent plus.

Le Port dispose aussi de deux entrepôts de 1.208 m² et 687 m² respectivement pour les cargaisons en transit et le ciment.

Suite à sa proximité avec la rivière Kalemie, les dépôts de sable du sud au nord forment un dépôt de sable de plus de 2.000 m³ par jour à l'intérieur et au nord du Port. Ces dépôts de sable ont considérablement réduit la profondeur de l'eau à l'entrée du Port, doù la nécessité d'un dragage continu.

Le Port de Kalemie, géré par une Société Publique dénommée Société Nationale de Chemins de Fer (SNCC), est desservi par les bateaux SNCC et des bateaux privés d'une capacité estimée entre 100 et 1.000 tonnes. La SNCC est propriétaire des navires suivants:

Navires opérationnels

- Un remorqueur avec une capacité de traction de 3.000 tonnes,
- Deux chalands automoteurs de 500 et 600 T,
- Trois barges de 100, 547 et 855 T.

Bateaux à réhabiliter

- Un bateau remorqueur de 265 T en cours de réhabilitation à la cale sèche,
- Une barge de 1.000 T,
- Deux barges pétrolières d'une capacité globale de 1.020 m³.

Concernant la capacité, le Port de Kalemie a traité en 1958 environ 220.000 T. Le volume de la cargaison a chuté de façon continue jusqu'à arriver à 100.000 T dans les années 1980. Depuis lors, le mouvement des cargaisons a diminué de façon significative suite à la crise économique ainsi que l'insécurité qui a frappé la RDC.

Néanmoins, suite à la réhabilitation de la voie ferrée Lubumbashi-Kamina-Kabalo-Kalemie (1.210 Km) et l'acquisition de 18 locomotives et wagons dans le cadre d'un projet de transport multimodal financé par la Banque Mondiale, le mouvement des cargaisons au niveau local est en train de reprendre de plus en plus. De même, avec la réhabilitation du chemin de fer Kabalo-Kalemie, la ville de Kisangani est connectée au Port de Kalemie via la voie lacustre de Kisangani-Ubundu-Kindu et le chemin de fer Kindu-Kabalo.

Le Port de Kalemie a tout récemment reçu de l'Union Européenne un équipement mobile de manutention et des groupes électrogènes.

7.8.3.3 Port de Kalundu Port

Le Port de Kalundu a été construit autour des années 1930 pour connecter Uvira à Kamanyola 94,2 km avec une intention d'étendre cette route sur Bukavu (41.8 km).

Tout comme le Port de Kalemie, le Port de Kalundu est menacé par un dépôt de sable emmené par la rivière Ruzozi sous l'influence des vents du sud au nord, d'où il importe de faire le dragage du bassin du Port.



Contraste complet au port de Kalundu! De la manutention manuelle des marchandises (à droite) à la manutention des machines des marchandises (à gauche) grâce à une nouvelle grue installée au Port.

Au départ, le Port disposait de 2 grues datant de 1939. Le Port disposait également de 4 entrepôts ainsi que des infrastructures pour le déchargement des produits pétroliers.

Le Port de Kalundu est régulièrement desservi par des flottes de la SNCC et celles des privés faisant un total de 18 unités.

Les récentes statistiques de manutention au Port de Kalundu montrent une forte diminution du trafic dans le Port suite au problème du chemin de fer Dar es Salaam-Kigoma résultant ainsi en une déviation de tout le trafic international vers Bukavu sur la route à travers le Burundi ou le Rwanda.

Le Port de Kalundu a tout récemment été équipé par l'Union Européenne d'une grue mobile d'une capacité de 60 tonnes et un chariot élévateur à fourche d'une capacité de 6 tonnes, et deux groupes électrogènes mais il a besoin d'un dragage urgent puisque le Port est maintenant devenu quasi inaccessible.

A proximité du Port public de Kalundu, il y a aussi quatre Ports privés dont trois déjà opérationnels. Néanmoins, un seul est approuvé pour traiter les cargaisons internationales.

7.8.3.4 Port de Bujumbura

Le Port de Bujumbura occupe 21 hectares situés dans la zone industrielle de la Ville de Bujumbura au nord du Lac Tanganyika. Le Port a été construit en étapes à partir de 1930 et a été achevé en 1957.

La capacité du Port est d'environ 500.000 Tonnes par an et il comporte 4 quais indépendants dont :

- Quai nord dénommé aussi quai pour conteneurs avec une grue fixe de 50 tonnes pour la manutention des conteneurs;
- Quai sud aussi appelé quai principal disposant de 5 grues mobiles d'une capacité de 5 tonnes chacune pour la manutention des cargaisons en vrac;
- Le terminal pour les passagers situé au côté droit de l'entrée, à l'extérieur du périmètre principal du Port;
- Quai pour les produits pétroliers situé au côté gauche de l'entrée, à l'extérieur du périmètre principal du Port.
- Le Port dispose aussi d'une grue mobile pour les camions d'une capacité de 40 tonnes pour la manutention des conteneurs et un certain

nombre de chariots élévateurs à fourche, 4 entrepôts de 2000 mètres carrés chacun et 2 entrepôts de 800 mètres carrés.

- Le Port de Bujumbura est fonctionnel sous un régime concessionnel aux opérateurs privés depuis sa construction, ainsi la plupart des équipements et infrastructures font objet d'un entretien régulier et restent bien fonctionnels malgré leur vieil âge.

La flotte marchande Burundaise est entièrement privée et elle est détenue par deux sociétés nationales: ARNOLAC et BATRALAC. La capacité totale est d'environ 8.000 tonnes de capacité pour marchandises en vrac, 450 m³ pour les bateaux citernes et 74 conteneurs répartis en 6 bateaux autopropulsés, 8 barges et 2 bateaux remorqueurs.

Suite au problème d'exploitation du chemin de fer Dar-Kigoma, le trafic international vers le Burundi a dévié vers le mode de transport terrestre, d'où la quasi cessation des activités de transport lacustre via le port de Kigoma.

7.8.3.4.1 Interventions prévues au Port de Bujumbura

Dans le cadre de la modernisation du Port de Bujumbura, le Gouvernement du Burundi a obtenu une aide du Gouvernement du Japon et la Banque Africaine de Développement et un certain nombre de projets ont été sélectionnés pour être mis en œuvre.

Le Gouvernement du Japon

A travers la JICA, un plan Directeur pour les Ports de Bujumbura a été développé ; et le Gouvernement du Japon a promis de débloquer un investissement de 30 Million de dollars américains pour financer les projets identifiés dans le cadre du plan directeur à savoir:

- Construction d'une cale de construction et de réparation des bateaux,
- Construction d'un nouveau terminal à conteneurs,
- Dragage du bassin du Port et
- Déviation des eaux du canal de Buyenzi qui se déversent dans le Port.

La Banque Africaine de Développement

La BAD a financé l'étude de faisabilité des Ports de Bujumbura et Mpulungu (Zambie) dans le cadre du développement du transport sur le Lac Tanganyika.

L'étude de faisabilité a proposé des projets à mettre en œuvre en vue d'améliorer les activités du Port et la BAD les a retenus pour les financer à hauteur de 25 Million de dollars américains. Ces projets sont notamment:

- Réhabilitation du bassin du quai pour les produits pétroliers,
- Déviation de la rivière Ntakangwa qui se déverse dans le bassin pétrolier,
- Construction d'une digue de sécurité pour la protection du Port,
- Acquisition d'un équipement de manutention

8.0 RECOMMANDATIONS

Défis	Recommandations	Responsable	Etat	Calendrier
1 TANZANIE				
Ponts bascules				
Insuffisance des voies d'accès pour les camions qui nécessitent le pesage en mouvement au pont-bascule de Vigwaza et celui de Mikese	Construction de voies séparées pour les véhicules qui ne passent pas aux ponts bascules	TANROADS		
Absence de signalisation qui régleme la limite de vitesse sur le pont-bascule à caractère de pesage en mouvement	Installation d'un marquage de limite de vitesse sur le pont-bascule à caractère de pesage en mouvement	TANROADS		
Interprétations différentes aux ponts bascules	Remplacement des anciens ponts bascules Interconnexion des ponts bascules (interfaçage des ponts bascules)	TANROADS		
Les retards causés par les agents de TRA en cas de surcharge lorsque c'est nécessaire d'ouvrir le sceau et d'autoriser la cargaison à partir.	L'agent de TRA devrait être présent au pont-bascule de Vigwaza	TRA		
INFRASTRUCTURE ROUTIERE				
Route Nyakanazi-Jonction Rusumo/Kabanga est en mauvais état	Une réhabilitation urgente de la route Nyakanazi-Jonction Rusumo/Kabanga	TANROADS		
Route Nyakanazi-Jonction Rusumo/Kabanga en mauvais état	Construction de la route Nyakanazi- Jonction Rusumo/Kabanga	TANROADS BAD/BM		Etude de faisabilité/financement de la BAD
Route Nyakanazi-Kigoma en mauvais état	Construction de la route Nyakanazi- Kigoma	TANROADS BAD		Etude de faisabilité/financement de la BAD
C. Postes/points de contrôle				
Absence/Faible signalisation routière indiquant les barrages routiers forestiers le long de la route	Installation des signalisations	SERVICES FORESTIERS TANROADS		
C:Sécurité routière & Education des chauffeurs				
Mouvement de la cargaison pendant son transport	Enlèvement des bosses de vitesse inutiles le long des routes principales	TanRoads		
Augmentation du nombre d'accidents et d'incendies à l'encontre des camions dans le district de Manyoni	Effectuer des recherches ou des contrôles de sécurité Une brigade de lutte contre les incendies à Manyoni	AFTT POLICE		
D. Frontières				
Absence de logements du personnel aux postes-frontières uniques de Mutukula et de Kabanga	Construction de logements du personnel aux postes-frontières uniques de Mutukula et de Kabanga	Gouv. Tanzanien TMEA		Financement de TMEA
E. Infrastructures ferroviaires & Ports intérieurs				
La ligne centrale ferroviaire se trouve en mauvais état et l'insuffisance de locomotives et wagons	Réhabilitation et augmentation du nombre de locomotives et de wagons Gouvernement	Gouv. Tanzanien WB		Financement de la BM
La ligne centrale ferroviaire se trouve en mauvais état et l'insuffisance de locomotives et wagons	Construction de la SGR Dar-Isaka-Keza/Isaka-Mwanza/Isaka-Kigoma	Gouv. Tanzanien		
Ports intérieurs de Mwanza et Kigoma datent de longues années et en mauvais état	Modernisation des ports intérieurs de Mwanza et de Kigoma	Gouv. Tanzanien Bailleurs de fonds		
Les ports lacustres de Mwanza et Kigoma vieux et en mauvais état	Modernisation des ports lacustres de Mwanza et Kigoma	Bailleurs de Fonds		
Diminution de profondeur dans les bassins portuaires de Mwanza et Kigoma	Le Dragage des deux ports est urgent	TPA		
Manque d'équipements de manutention aux ports de Mwanza et Kigoma	Achat d'équipements de manutention	TPA		
Dénivellement du quai du port de Mwanza Sud affecte le bon fonctionnement des grues de quai	Mettre au même niveau le quai pour une installation aisée des grues	TPA		
Manque de bateaux fiables sur le lac Victoria	-Encourager les investissements privés -Améliorer le fonctionnement de Marine Services Ltd	-Pays membres du CC et Gouv. De la Tanzanie		
Présence de petits ports non officiels et non réglementés sur le Tanganyika et Victoria	Identifier ces ports non officiels et formuler des recommandations au Gouvernements respectifs en matière de sécurité des infrastructures, bateaux et compétence du personnel naviguant	AFTT		

Défis	Recommandations	Responsable	Etat	Calendrier
2 Rwanda				
Absence de route latérale sur la route Kigali-Rusizi II	Le Rwanda envisagera la construction d'une route latérale sur la route Kigali-Rusizi II	Gouv. Rwandais		
		Bailleurs de fonds		
3 BURUNDI				
Chainon manquant de Nyamitanga-Bujumbura sur la route Bujumbura - Ruhwa	Construction de la section manquante de Nyamitanga-Bujumbura	OdR		Processus en cours
		Bailleurs de fonds		
Chainon manquant de Kibumbu-Gitega sur la route Nyakararo - Gitega	Construction de la section manquante de Kibumbu-Gitega	OdR		Etude d faisabilité/ financement de construction obtenu auprès de la BAD
		BAD		
La route Nyanza lac-Rumonge-Bujumbura en mauvais état	Construction de la route Nyanza lac-Rumonge-Bujumbura	OdR		Etude de faisabilité/ Financement en cours de négociation
		Bailleurs de fonds		
Nids de poule à la section de la route Muramvya-Bugarama	Réhabilitation urgente du tronçon de la route Muramvya-Bugarama	OdR Burundi		
Absence de marquages horizontaux et verticaux le long de la route	Installer les signalisations routières là où c'est nécessaire	OdR Burundi		
Absence de règlement de limite de vitesse qui est la cause principale des accidents	Equipez la police de roulage avec le torc2017 Formation sur la sécurité routière afin de respecter le code de la route en matière de limite de vitesse	Police de roulage		
Absence route latérale sur la route Gitega-Bugarama	Le Burundi envisage la construction Absence route latérale sur la route	Gouv. Burundais		
		Bailleurs de fonds		
La police de roulage harcèle les camions de transit	Contrôle des camions de transit uniquement à la frontière	Police de roulage		
Absence de pont-bascule au poste-frontière unique de Kobero	Installation de pont-bascule au poste-frontière unique de Kobero	Gouv. Burundais		Contrat signé avec le concessionnaire du port
Mauvais état des postes-frontières Gatumba/Kavimvira	Gouvernement Burundi, DRC et les partenaires envisagent à mettre en place un poste-frontière unique de Gamba/Kazimir	Gouv. Du Burundi & et de la RDC		
		Bailleurs de fonds		
Operations au poste-frontière unique de Rucha	Dialogue entre le gouvernement rwandais et burundais afin de reprendre les opérations	Gouv. Du Burundi		
		Gouv. Du Burundi		
Port de Bujumbura date de longues années et équipement obsolète	Modernisation du port de Bujumbura	Gouv. Du Burundi		Etudes de faisabilité / Financement de la JICA et de la BAD
		Bailleurs de fonds		
4 OUGANDA				
Absence de pont-bascule au poste-frontière de Mutukula	Installation de pont-bascule à 1km du poste-frontière de Mutukula	Gouv. Ougandais		En cours
Faible activité au Port Bell	Redéveloppement du Port Bell	Gouv. Ougandais		Etude de faisabilité / engagement de
		BM		
Manque de ferries entre les ports de Mwanza Bell	Réhabilitation des ferries boats en vue de rétablir le système de chemin de fer entre les deux ports	Gouvernements de la Tanzanie et de l'Ouganda		
5 RD CONGO				
Mauvais état de la route Bukavu-Karmayoga	Construction de la route Bukavu-Karmayoga	Gouv. RDC		En cours
		Gouv. Chinois		
Mauvais état de la route Kamanyola-Uvira	Construction of the Road Kamanyola-Uvira de la route Kamanyola-Uvira	Gouv. RDC		Etude de faisabilité En cours d'examen par le NEPAD
		Bailleurs de fonds		

Défis		Recommandations	Responsable	Etat	Calendrier
Mauvais état de la route Kavimvira-Uvira	Construction de la route Kavimvira-Uvira	Gouv. RDC CEPGL			
Mauvais état de la route Ruzizi II-Bukavu	Construction de la route Ruzizi II- Bukavu	Gouv. RDC		En cours	
Mauvais état des postes-frontières Gatumba/Kavimvira	Gouvernement Burundi, DRC et les partenaires envisagent à mettre en place un poste-frontière unique de Gatumba/Kavimvira	Gouvernement du Burundi & de la RDC Baillleurs de fonds			
Le Port de Kalundu envahi et en mauvais état	Dragage et modernisation du port de Kalundu	SNCC RDC Baillleurs de fonds			
La police de roulage harcèle les camions de transit	Contrôle des camions de transit uniquement à la frontière	Police de roulage			
6 TOUS LES ETAS MEMBRES					
Sécurité routière et sûreté et sécurité aux postes-frontières	Installer des équipements anti-incendie aux postes-frontières uniques le long du Corridor	Tous les Gouvernements Baillleurs de fonds		Procédures pour l'Audit de sécurité en cours	
Manque d'indicateurs de référence et d'indicateurs cible pour certains indicateurs	Etablir des indicateurs de référence et des indicateurs cibles pour certains indicateurs comme volumes de trafic et autres dans le but de se fixer des objectifs à atteindre	Parties Prenantes			
Retards dans l'échange des données informatisées	Intégration des systèmes avec les parties prenantes	AFTT & Parties Prenantes Points Focaux		En cours	

OBSERVATOIRE DU TRANSPORT



Votre centre unique pour les statistiques et les performances du Corridor Central

4th Floor, Posta House, Ghana Avenue,
P. O. Box 2372, Dar Es Salaam - Tanzania
Phone: +255 22 212 7149 Fax: +255 22 212 7148
Mobile: + 255 687 440 941
Email: tffa@centralcorridor-tffa.org
Website: www.centralcorridor-tffa.org