



RAPPORT ANNUEL DE L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT ANNÉE 2015



Mars - 2016

Page Vide

TABLE DES MATIERES

Liste des Figures	4
Liste des Tableaux	5
Acronymes et Abréviations	5
AVANT PROPOS	6
REMERCIEMENTS	7
1. INTRODUCTION	9
1.1 SUIVI DES PERFORMANCES DU CORRIDOR	9
1.2 OBSERVATOIRE DU TRANSPORT DU CORRIDOR CENTRAL	9
1.3 CARNET DE BORD DES PERFORMANCES DU CORRIDOR CENTRAL	9
1.4 ENQUETE SUR LE TRANSPORT ROUTIER DU CORRIDOR CENTRAL	9
2. METHODOLOGIE ET ANALYSE	11
3. PREMIERE PARTIE: DONNEES ELECTRONIQUES	13
3.1 INDICATEURS DU TEMPS DE TRANSIT ET DES RETARDS	13
3.1.1 Temps de passage sur le pont-bascule	13
3.1.2 Postes de contrôle de la police	14
3.1.3 Temps de passage à la frontière	15
3.1.4 Transit time per borders	15
3.1.5 Temps de transit à la destination	19
3.1.6 Arrêts en moyenne par camion	20
3.1.7 Raisons d'arrêts voyages aller/retour	21
3.2 INDICATEURS DE L'EFFICACITE ET DE LA PRODUCTIVITE	23
3.2.1 Temps de déclaration de l'office tanzanien des recettes (TRA)	23
3.2.2 Temps de rotation en moyenne des navires	23
3.2.3 Container dwell time	25
3.2.4 Pourcentage des camions en transit par pays	30
3.3 INDICATEURS DU VOLUME DES TRANSACTIONS	31
3.3.1 Importations	31
3.3.2 Exportations	34
3.4 COUTS ET FRAIS DE TRANSPORT	38
4. DEUXIEME PARTIE: ENQUETE SUR LA ROUTE	42
4.1 OBJECTIF DE L'ENQUETE	42
4.2 METHODOLOGIE DE L'ENQUETE	42
4.3 PORTÉE DE L'ENQUÊTE	43
4.4 OBSERVATIONS PENDANT L'ENQUETE	43

4.4.1	ITINÉRAIRE DE DAR ES-SALAAM AUX NCEUDS DE TRANSIT DE LA TANZANIE	44
4.4.2	ITINERAIRE POSTE DE FRONTIERE DE RUSUMO-RUBAVU/ POSTE DE FRONTIERE DE RUSIZI	50
4.4.3	ITINERAIRE: RUSIZI II- BUKAVU (RDC)	58
4.4.4	ITINERAIRE KOBERO-BUJUMBURA	60
4.4.5	ITINERAIRE BUJUMBURA-GATUMBA	65
4.4.6	ITINERAIRE DE GATUMBA-KAVIMVIRA AU PORT DE KALUNDU	66
4.4.7	ITINERAIRE BUJUMBURA-RUHWA	68
4.4.8	ITINERAIRE MUTUKULA – KAMPALA	70

ANNEX 1: MESURES PROPOSEES POUR RELEVER LES DEFIS IDENTIFIES **76**

Liste des Figures

Figure 1:	Le processus de l'OTCC	11
Figure 2:	Temps de passage en moyenne à la frontière (heures)	15
Figure 3:	Temps de transit à la frontière de Rusumo	16
Figure 4:	Temps de transit à la frontière de Kabanga	17
Figure 5:	Comparaison: Temps de transit à Rusumo, Kabanga et Mutukula	19
Figure 6:	Temps de transit en moyenne à la destination	20
Figure 7:	Nombre d'arrêts par camion par pays	21
Figure 8:	Raisons d'arrêts	22
Figure 9:	Temps de déclaration TRA	23
Figure 10:	Temps de rotation du navire au Terminal conteneurisé	24
Figure 11:	Temps de rotation du navire au Terminal cargo général	24
Figure 12:	Temps de rotation des navires en vrac sec	25
Figure 13:	Temps d'attente TICTS en moyenne pour un conteneur local entre 2008-2015	26
Figure 14:	TICTS : Temps d'attente en moyenne des conteneurs en transit entre 2008-2015	27
Figure 15:	TICTS: Temps d'attente globale en moyenne entre 2008-2015	28
Figure 16:	TPA: Temps d'attente en moyenne conteneur local entre 2013-2015	29
Figure 17:	TPA : Temps d'attente en moyenne conteneur en transit entre 2013-2015	29
Figure 18:	TPA : Temps d'attente en moyenne à l'importation 2013 - 2015	30
Figure 19:	Camions en transit par pays	30
Figure 20:	Importation globale au port de Dar, 2003-2015	31
Figure 21:	importations globales au port de Dar, 2015	32
Figure 22:	Importations globales par produit de base	33
Figure 23:	taux importation globale par pays	34
Figure 24:	exportation globale au port de Dar, 2015	35
Figure 25:	Taux exportation par pays	36
Figure 26:	Comparaison en volumes des importations 2013-2015	36
Figure 27:	Comparaisons en volume des exportations 2013-2015	37

Liste des Tableaux

Tableau 1: Temps de passage sur le pont-bascule (minutes)	12
Tableau 2: Temps de transit à la frontière de Mutukula	16
Tableau 3: frais de transport par route	40

Acronymes et Abréviations

SYDONIA	Système douanier automatisé
AVG	En Moyenne
BRN	Grandes Réalisations à court terme
RDC	République Démocratique du Congo
SSEC	Système de Suivi Electronique de Cargaison
GPS	Système de positionnement Géographique
GVM	Masse brute du Véhicule
IM8	Déclaration en Transit
mT	Tonnes Métriques
OBR	Office Burundais des Recettes
OSBP	Poste Frontière à Arrêt Unique
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
POT	Projet Observatoire des Transports
TPA	Office Portuaire de la Tanzanie
TRA	Office Tanzanien des Recettes
AFTT	Agence de Facilitation de Transport de Transit
TZ	Tanzanie
WIM	Pesage en Mouvement

AVANT-PROPOS

L'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central (AFTT) met en œuvre le Projet de l'Observatoire du Transport du Corridor Central sous le financement de TMEA.

Après un suivi continu des performances du Corridor Central, c'est un privilège pour moi de présenter le troisième rapport annuel (Janvier-Décembre 2015) de l'Observatoire du Transport du Corridor Central. L'Observatoire du Transport (OT) a été officiellement lancé le 9 Juillet 2013, par le Conseil des ministres, organe suprême de l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central. L'OT a été mis en place pour permettre à l'AFTT de réaliser sa vision pour rendre le Corridor Central le corridor le plus compétitif en Afrique orientale et centrale en surveillant un certain nombre d'indicateurs mesurant les performances du corridor.

Ces indicateurs notamment sur le volume de la cargaison, le temps de transit, l'efficacité et la productivité et le coût des services et de transport fournissent un ensemble d'outils pour le diagnostic des problèmes liés à des coûts élevés de transport le long du Corridor Central; ainsi, ils contribuent 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.

L'observatoire dispose d'un mécanisme continu de collecte de données, le traitement et la diffusion d'indicateurs de performance du corridor; ainsi, la production d'indicateurs sur les transports de surface, en particulier sur le transport routier le long du Corridor Central, exige qu'une enquête de route soit périodiquement et régulièrement effectuée pour établir des données nécessaires pour permettre un diagnostic complet des performances du corridor.

Avec le soutien continu de TMEA, l'OTCC est sur la 2ème phase de sa mise en œuvre où une étape importante a été atteinte notamment la création d'une base de données en ligne, l'acquisition du temps réel fiable des appareils GPS, matériel et logiciels pour l'hébergement interne du site web de l'Observatoire du Transport, le recrutement des consultants. L'intégration des systèmes de parties prenantes pour l'échange automatisé de données et la cartographie des routes du Corridor Central est en cours.

Je profite de cette occasion pour exprimer ma sincère gratitude à TMEA pour leur appui financier, ainsi que mes appréciations à nos fournisseurs de données; TRA, RRA, OBR, DGDA, URA, TRL, TICTS, TPA et Transporteurs/Chauffeurs pour leur soutien continu à fournir des données qui permet à l'Observatoire du Transport de générer des indicateurs significatifs et de suivre les performances du corridor.

Rukia D. Shamte
Secrétaire Exécutive

REMERCIEMENTS

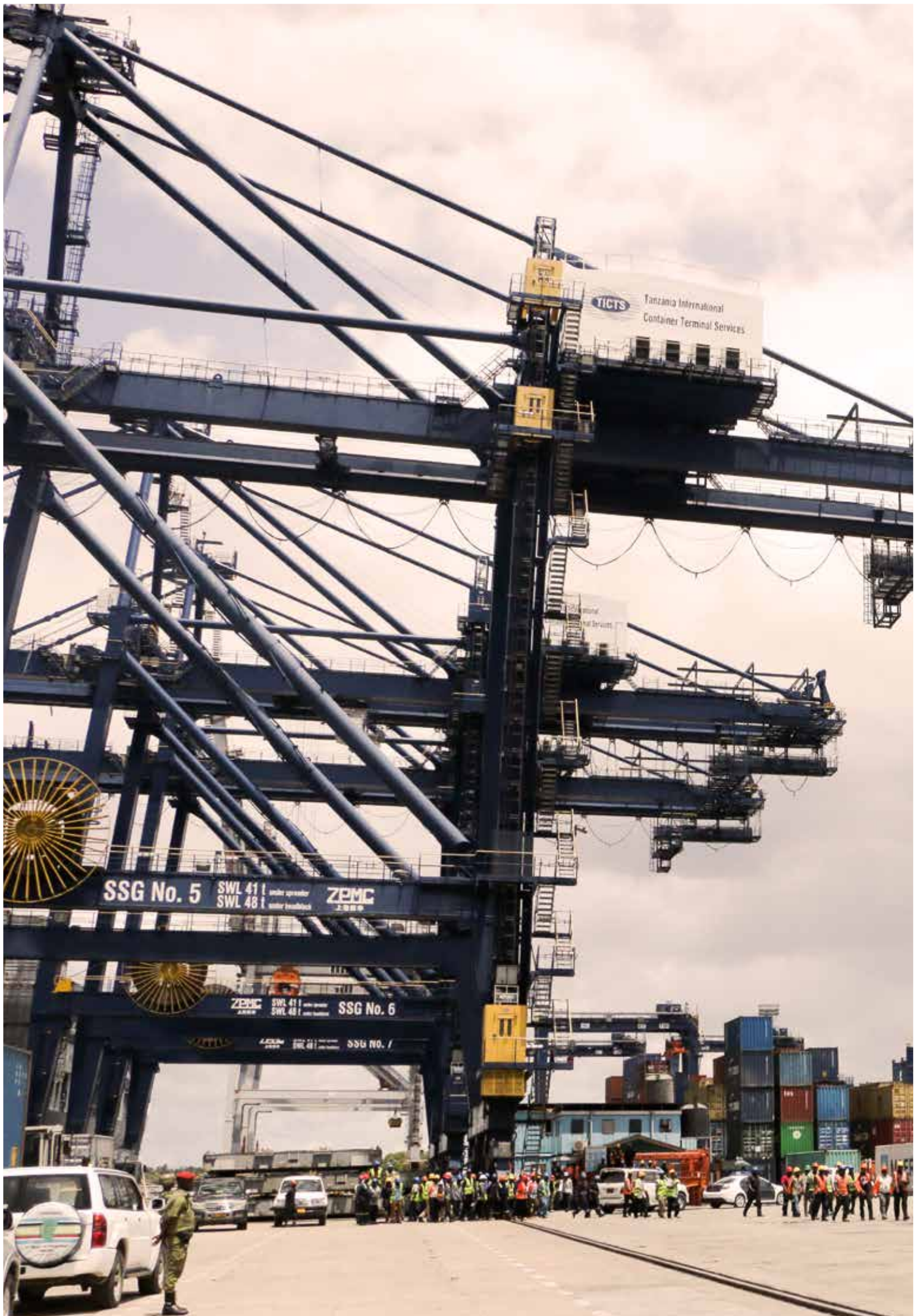
Le Secrétariat permanent de l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central (AFTT) aimerait remercier un soutien précieux à l'Observatoire du Transport par le Conseil des Ministres, le Comité du Conseil Exécutif et tous les organes dirigeants de l'AFTT-CC.

Le Secrétariat tient à remercier grandement tous les intervenants et d'autres acteurs clés du secteur public et privé pour leur prestation continue à fournir des données utilisées pour générer les Rapports de l'Observatoire du Transport. L'Observatoire du Transport repose sur des données brutes des parties prenantes pour assurer sa continuité dans la production d'indicateurs de performance, en ce sens, le Secrétariat de l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central remercie fortement les partenaires qui sont déjà engagés à fournir les données en signant le Protocole d'Accord sur l'échange de données.

Des remerciements spéciaux vont à Trademark East Africa (TMEA) pour la contribution financière et le soutien du Projet de l'Observatoire du Transport du Corridor Central qui a contribué à la mise à niveau de l'Observatoire du Transport dans sa deuxième phase avec des améliorations pertinentes. Enfin, le Secrétariat apprécie les contributions précieuses, des idées et des observations formulées par les parties prenantes recueillies au cours de l'atelier de validation du présent rapport.

Toute erreur de fait ou d'interprétation dans le présent document incombe aux auteurs.

Le Secrétariat de l'AFTT- Corridor Central.



1. INTRODUCTION

1.1 SUIVI DES PERFORMANCES DU CORRIDOR

Le Secrétariat de l'AFTT-CC utilise divers outils pour suivre les performances du Corridor c'est-à-dire l'Observatoire du Transport du Corridor Central, le carnet de bord de la performance du Corridor Central, et les enquêtes de Route de l'Observatoire du Transport du Corridor Central qui recueillent des informations grâce à des kits GPS en direct et utilisent des questionnaires et fréquemment des interviews directement avec les usagers des routes et les opérateurs.

1.2 OBSERVATOIRE DU TRANSPORT DU CORRIDOR CENTRAL

Les mesures de l'Observatoire du Transport suivent l'évolution de 34 indicateurs de performance le long du Corridor allant du temps duquel les navires arrivent au Port de Dar-es-Salaam jusqu'au moment où les marchandises arrivent à la destination finale.

L'Observatoire du Transport est un outil de suivi des performances avec un portail en ligne qui est accessible via <http://observatory.centralcorridor-ttfa.org>. L'Observatoire du Transport du Corridor Central met en évidence les performances du Corridor par rapport aux références fixées pour certains des indicateurs comme le temps de transit jusqu'aux frontières de la Tanzanie et le temps d'attente des conteneurs au port en vue de mesurer les performances du Corridor par rapport aux objectifs.

La plupart des objectifs ont été fixés par le gouvernement de la Tanzanie à travers son initiative "Big Results Now" (grandes réalisations à court terme).

1.3 CARNET DE BORD DES PERFORMANCES DU CORRIDOR CENTRAL

Le carnet de bord est un outil de suivi hebdomadaire pour certains indicateurs de performance, les indicateurs des temps de transit qui comprennent le temps de transit jusqu'à la frontière et à la destination et des indicateurs d'efficacité et de productivité comme le temps d'attente des conteneurs et le temps de rotation des navires au port de Dar es-Salaam.

Il a été conçu pour informer fréquemment les parties prenantes à titre hebdomadaire sur toutes les informations relatives aux performances du Corridor.

1.4 ENQUETE SUR LE TRANSPORT ROUTIER DU CORRIDOR CENTRAL

L'Enquête sur le transport routier du Corridor Central est réalisée périodiquement par une équipe multidisciplinaire d'enquête de l'AFTT et implique les acteurs du secteur public et privé sur terrain dans la manutention et dédouanement des marchandises le long du Corridor. Au cours des enquêtes, les observations sont faites sur les infrastructures et les installations de transport physique en place, les procédures pour la manutention et le dédouanement des marchandises le long du Corridor et des séances plénières tenues avec les parties prenantes aux différents

nœuds de transit pour discuter des conclusions formulées. Sur base des résultats et de la tendance des indicateurs de performance, l'objectif principal de l'enquête est l'identification des obstacles non tarifaires et les goulots d'étranglement le long du Corridor Central et de trouver des mesures pour les surmonter.



2 . METHODOLOGIE ET ANALYSE

La méthodologie de l'Observatoire du Transport implique la collecte de données, le traitement des données et des analyses, des rapports et de diffusion et enfin influencer la formulation des politiques entre les pays membres du Corridor Central par le biais des conclusions et des résultats.

Figure 1: Le processus de l'OTCC



La collecte de données comprend une combinaison de différentes méthodes et sources. La principale source de données est à partir des systèmes informatisés de différents intervenants tels que les administrations portuaires (TPA et TICTS), les offices des recettes (TRA, URA, RRA, OBR et DGDA), autorité des chemins de fer (TRL), transporteurs, déclarants en douane et transitaires. D'autres sources comprennent le kit GPS et les enquêtes sur le transport routier. Le kit GPS et les enquêtes de la route sont exécutées simultanément de sorte que le superviseur de terrain délivre des kits GPS et des formulaires d'enquête aux transporteurs routiers. Les Kits indiquent l'emplacement et le temps pour tous les arrêts le long du trajet, en plus de temps de transit et les retards aux différents nœuds.

Les premiers préparatifs de ces enquêtes concernent le zonage géographique pour cartographier l'emplacement des arrêts possibles et les domaines d'intérêt tels que les ponts bascules et des postes frontières. Le questionnaire est administré avec les kits aux transporteurs pour trouver des informations qualitatives telles que les raisons de l'arrêt, les frais officiels et autres frais payés le long du Corridor.

Les indicateurs suivent la mise en œuvre des décisions et recommandations des organes politiques de l'AFTT, la sensibilisation des parties prenantes sur les initiatives de facilitation du commerce en cours et l'identification des obstacles non tarifaires le long du Corridor Central et l'influence des changements de politique.

Le présent rapport aidera à identifier les domaines qui doivent être améliorés et fourniront un soutien aux décideurs dans la conception des réformes réglementaires.



3. PREMIERE PARTIE: DONNEES ELECTRONIQUES

Cette section présente les résultats provenant de sources de données électroniques de différents systèmes des parties prenantes pour 2015. Les différents indicateurs ont été générés à partir de ces statistiques et classés en indicateurs de temps de transit, indicateurs du volume de transaction, les indicateurs de l'efficacité et de productivité; ci-dessous est la distribution des indicateurs extraits par catégories;

3.1 INDICATEURS DU TEMPS DE TRANSIT ET DES RETARDS

Les indicateurs de temps de transit et des retards le long du Corridor Central sont obtenus à partir du système de suivi électronique de cargaison (SSEC) de TRA et les résultats de l'enquête de GPS. Le suivi du Corridor commence lorsque des marchandises/la cargaison sont arrivées au port de Dar-es-Salaam jusqu'à la destination finale. Cette fois on a formé différents indicateurs en fonction des différentes activités et sections le long du Corridor.

3.1.1 Temps de passage sur le pont-bascule

Le temps de passage sur le pont-bascule est calculé en soustrayant l'heure d'arrivée au pont-bascule et l'heure de départ du pont-bascule sur base de données de GPS et des questionnaires.

Les appareils GPS en direct sont installés sur les camions pendant le voyage et sont suivis tout au long de la route pour indiquer le temps et les retards.

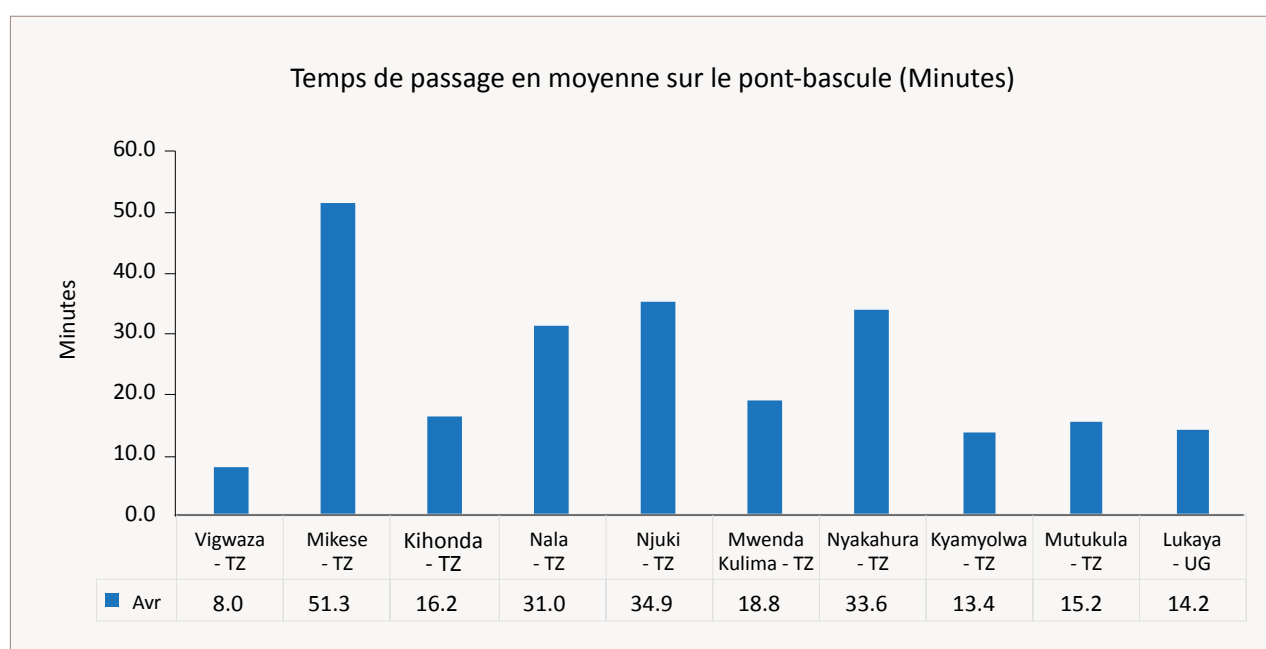
Il convient de noter que, en raison de la construction en cours de la WIM (pesage en mouvement) à Mikese, les camions ne se sont pas pesés sur ce pont depuis Novembre 2015.

Parmi tous les ponts bascule mentionnés, seulement le pont-bascule de Vigwaza est le WIM (pesage en mouvement) et enregistre moins de temps de passage.

La figure ci-dessous indique le temps de passage en moyenne aux différents ponts bascules en Tanzanie et en Ouganda de Janvier - Décembre 2015. Le pont-bascule de Lukaya se trouve en Ouganda alors que les autres ponts bascules sont situés en Tanzanie.

Tableau 1: Temps de passage sur le pont-bascule (minutes)

Pont-bascule	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Moyenn
Vigwaza-TZ	02	07	09	07	06	10	11	06	09	10	09	10	08.0
Mikese-TZ	37	16	49	56	45	55	49	65	76	65	-	-	51.3
Kihonda-TZ	18	12	18	19	11	11	10	08	07	14	31	35	16.2
Nala-TZ	15	14	32	37	43	24	43	27	39	26	29	43	31.0
Njuki-TZ	11	17	41	37	21	34	36	45	32	38	56	51	34.9
Mwendakulima-TZ	18	22	21	19	17	17	19	12	16	31	15	19	18.8
Nyakahura-TZ	19	25	37	52	27	32	38	42	25	27	38	41	33.6
Kyamyolwa-TZ	17	17	12	11	08	12	16	19	10	13	14	12	13.4
Mutukula-TZ	16	15	16	12	11	16	14	18	21	16	15	12	15.2
Lukaya-UG	18	17	16	17	15	12	13	11	13	15	11	12	14.2



Source: CCTO GPS/Enquête de la route 2015

3.1.2 Postes de contrôle de la police

Il est à noter positivement que tous les postes de contrôle de la police sur les voies de transport ont été déplacés aux ponts bascules.

Les camions en transit sont inspectés par la police au moment où ils approchent les ponts bascules et au moment où ils sont sur les files d'attente aux ponts bascules.

Cependant, il y a encore des postes de contrôle de police sur les ressources naturelles situés le long de la route, qui ont pour objectif d'inspecter les camions/véhicules transportant des ressources naturelles telles que le charbon de bois en vue de protéger les forêts naturelles. Les arrêts se trouvent à Nyakanazi, Benaco et Nyabugombe qui enregistrent au moins 10 minutes pour tout contrôle en raison de sa mauvaise gestion. Un contrôle ennuyeux et sérieux est enregistré aux ponts bascules de Njuki, Nala et Nyakahura.

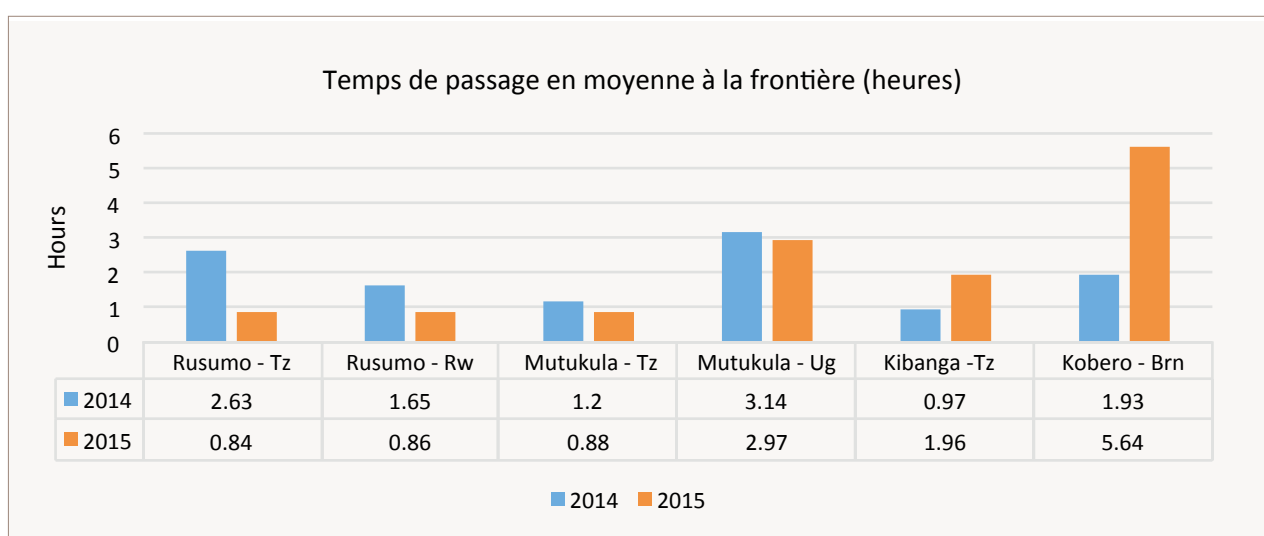
3.1.3 Temps de passage à la frontière

L'indicateur est mesuré en prenant le temps de départ à la frontière moins l'heure d'arrivée à la frontière sur la base de données de l'enquête de la route/Kit GPS.

La figure ci-dessous montre le temps moyen qu'il faut pour un camion de traverser les frontières de Kabanga/Kobero, Mutukula et Rusumo, frontières de la Tanzanie avec le Burundi, l'Ouganda et le Rwanda respectivement.

Les camions qui arrivent à la frontière après les heures de service ne sont pas pris en compte lors de l'analyse, car ils ont dû passer la plupart du temps pendant la nuit.

Figure 2: Temps de passage en moyenne à la frontière (heures)



Source: CCTO GPS/Enquête de la route -2015

Des améliorations significatives sur le temps de passage aux frontières ont été observées en 2015 par rapport à 2014 en particulier aux frontières de Rusumo et Mutukula. Cela a été contribué par plusieurs facteurs, y compris l'amélioration des infrastructures aux frontières en particulier le Poste de Frontière Unique (OSBP).

L'amélioration des procédures de dédouanement et la propagation de l'éducation et de la sensibilisation aux usagers et aux opérateurs en particulier les conducteurs ont été grandement contribués à la réduction du temps de passage à la frontière.

Les problèmes de sécurité au Burundi, ainsi que l'instabilité d'électricité aux frontières de Kabanga et Kobero ont affecté le processus de frontière pour l'année 2015 et ont donné lieu à une augmentation du temps de passage à la frontière de Kabanga en Tanzanie et Kobero au Burundi Kobero.

3.1.4 Temps de transit par frontière

Ceci est le temps mis par les camions entre le port de Dar-es-Salaam et les frontières. En Tanzanie, il y a trois frontières celle de Rusumo, Kabanga et Mutukula, les frontières entre la Tanzanie et les trois pays membres du Rwanda, Burundi et Ouganda respectivement. Les camions dont leur destination est la RD Congo au niveau du Corridor Central passent normalement à la frontière de Rusumo.

Le temps de transit par frontière est calculé en soustrayant la date et l'heure de départ des camions au port de Dar es-Salaam et l'heure d'arrivée à la frontière. Il est obtenu à partir de deux sources de données principales à savoir le SSEC de l'Office Tanzanien des Recettes (TRA), les données du kit GPS et les enquêtes de la route effectuées grâce aux transporteurs. Cependant de légères différences dans les résultats de deux méthodes sont observées en raison d'une singularité dans les deux méthodes pendant la récolte des données.

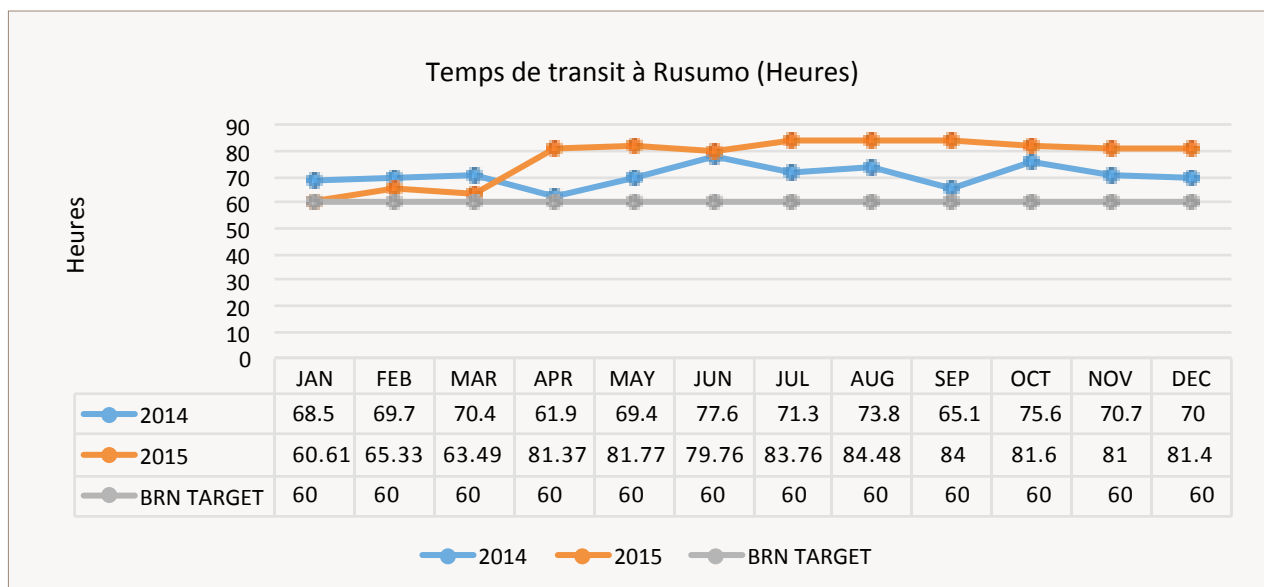
Ci-dessous l'information indiquant le temps de transit par frontière en heures pour l'année 2015 par rapport à 2014 classée en trois frontières différentes : Rusumo, Kabanga et Mutukula. Ces informations sont extraites du Système de Suivi Electronique des Cargaisons (SSEC) qui aide à contrôler le détournement et le vol de fret le long des itinéraires prévus.

Selon l'initiative BRN, l'objectif est fixé à deux journées et demie (60 heures) pour effectuer le trajet du port de Dar-es-Salaam aux frontières.

i. Temps de transit à Rusumo (Heure)

Le temps en moyenne du port de Dar-es-Salaam à la frontière de Rusumo, une frontière entre la Tanzanie et le Rwanda. Il est mesuré par la différence de temps entre la date d'arrivée à Rusumo et la date de départ du port de Dar-es-Salaam.

Figure 3: Temps de transit à la frontière de Rusumo



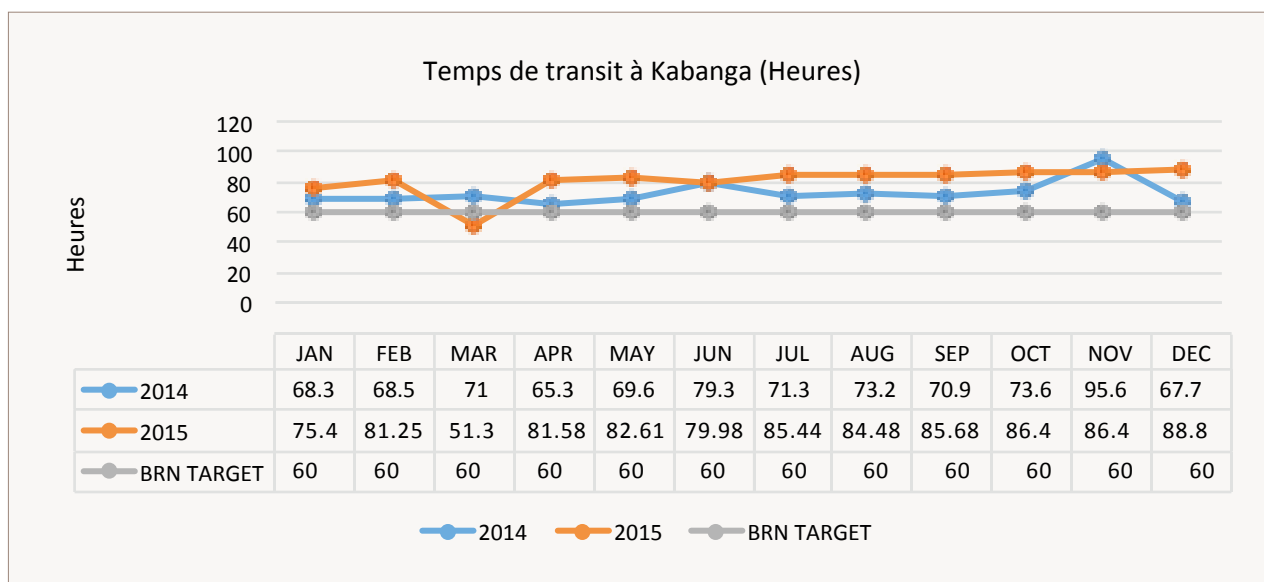
Source: Données SSEC de TRA, 2015

Il a été observé sur le tableau ci-dessus, le temps de transit en moyenne du port de Dar-es-Salaam à la frontière de Rusumo pour l'année 2015 est de 77,4 heures alors qu'il était 70.33 heures en 2014, ce qui équivaut à une augmentation de 10,1% du temps de transit.

ii. Temps de transit à Kabanga (Heures)

Le temps en moyenne du port de Dar-es-Salaam jusqu'à la frontière de Kabanga, une frontière entre la Tanzanie et le Burundi. Il est mesuré par la différence de temps entre la date d'arrivée à Kabanga et la date de départ du port de Dar-es-Salaam.

Figure 4: Temps de transit à la frontière de Kabanga



Source: Données SSEC de TRA, 2015

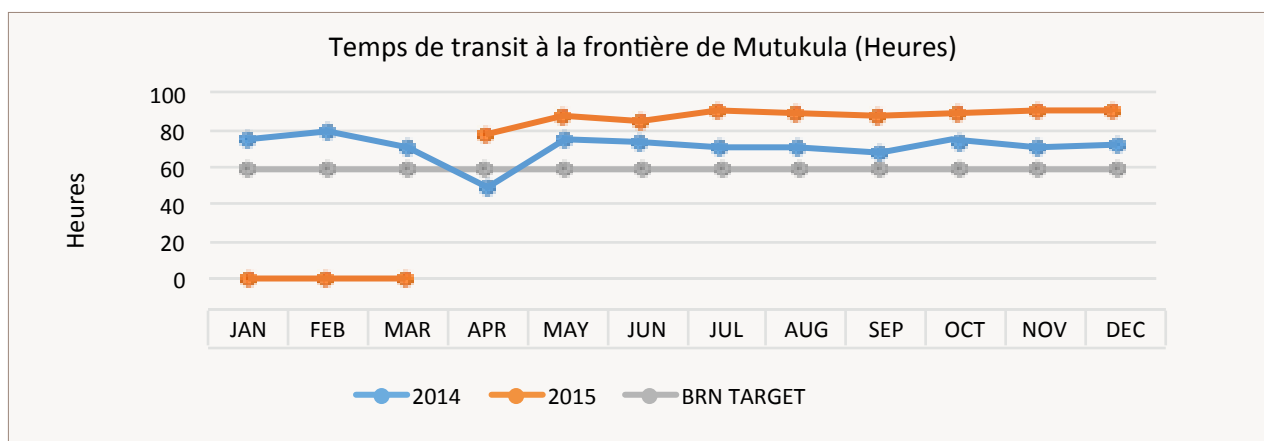
Sur les données figurant au tableau ci-dessus il a été observé que le temps de transit en moyenne de Kabanga pour l'année 2015 est de 80,8 heures, alors qu'il était 72,86 heures l'an dernier équivalent à une augmentation de 10,9% du temps de transit à la frontière Kabanga.

iii. Temps de transit à Mutukula (Heures)

Le temps en moyenne du port de Dar-es-Salaam jusqu'à la frontière de Mutukula, une frontière entre la Tanzanie et l'Ouganda. Il est mesuré par la différence de temps entre la date d'arrivée à Mutukula et la date de départ du port de Dar-es-Salaam.

Table 2: Temps de transit à la frontière de Mutukula

Frontière		JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOUT	SEP	OCT	NOV	DEC
MUTUKULA	2014	77.0	81.0	72.1	52.2	77.0	72.9	72.2	71.7	67.1	75.7	70.5	71.5
	2015	-	-	-	78.05	86.0	79.17	91.44	90.48	87.6	88.4	88.6	89.1

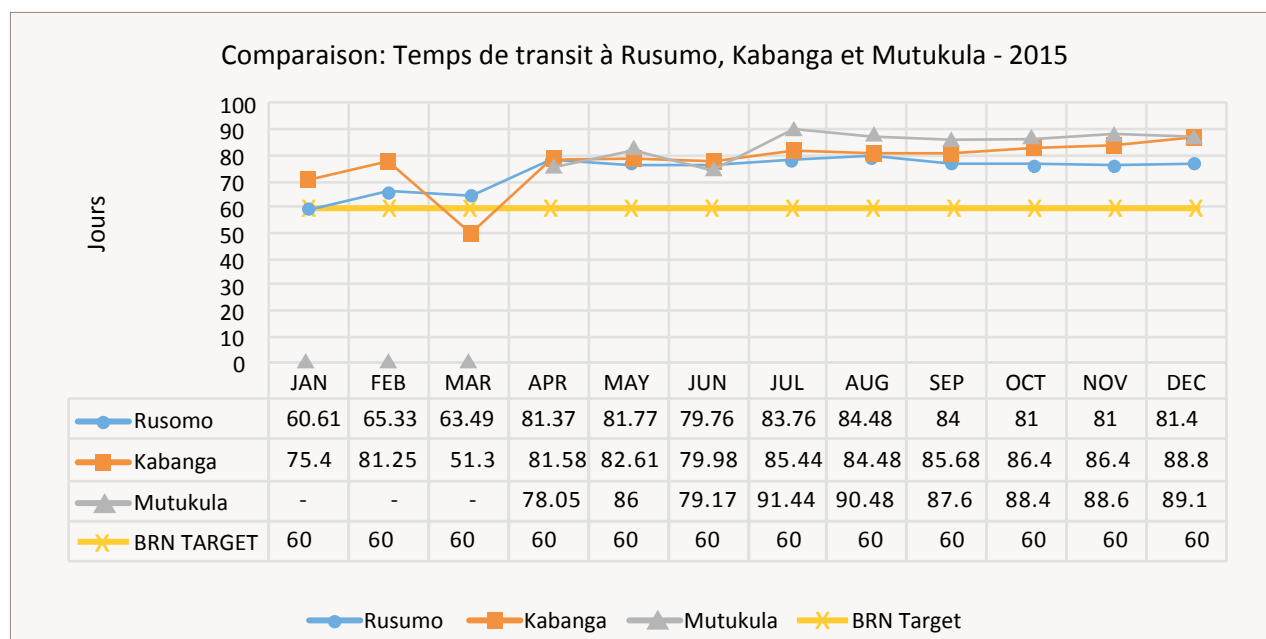


Source: Données SSEC de TRA, 2015

Sur les données figurant au tableau ci-dessus, il a été observé que le temps de transit en moyenne du port de Dar-es-Salaam à la frontière de Mutukula pour l'année 2015 est de 86,5 heures en moyenne alors qu'il était 71,74 heures pour l'année 2014, montrant une augmentation du transport équivalent temps à 20,6%. Comme le montre le graphique, il y avait un manque de données pour le premier trimestre de 2015.

Du temps de Transit jusqu'aux frontières, il a été observé que le temps de transit en moyenne a augmenté en 2015 par rapport à 2014. Cela peut être attribué principalement à la réglementation de limitation de vitesse de 50 km/h en Tanzanie et de longs arrêts personnels le long de la route.

Figure 5: Comparaison: Temps de transit à Rusumo, Kabanga et Mutukula



Le graphique ci-dessus montre la comparaison des temps de transit jusqu'aux frontières tanzaniennes de Rusumo, Kabanga et Mutukula, les frontières avec le Rwanda, le Burundi et l'Ouganda respectivement. Le moins de temps de transit a été observé à la frontière de Rusumo, en moyenne, d'environ 77.38 heures alors qu'un temps de transit maximal est enregistré à Mutukula avec une moyenne d'environ 86.54 heures pour l'année 2015.

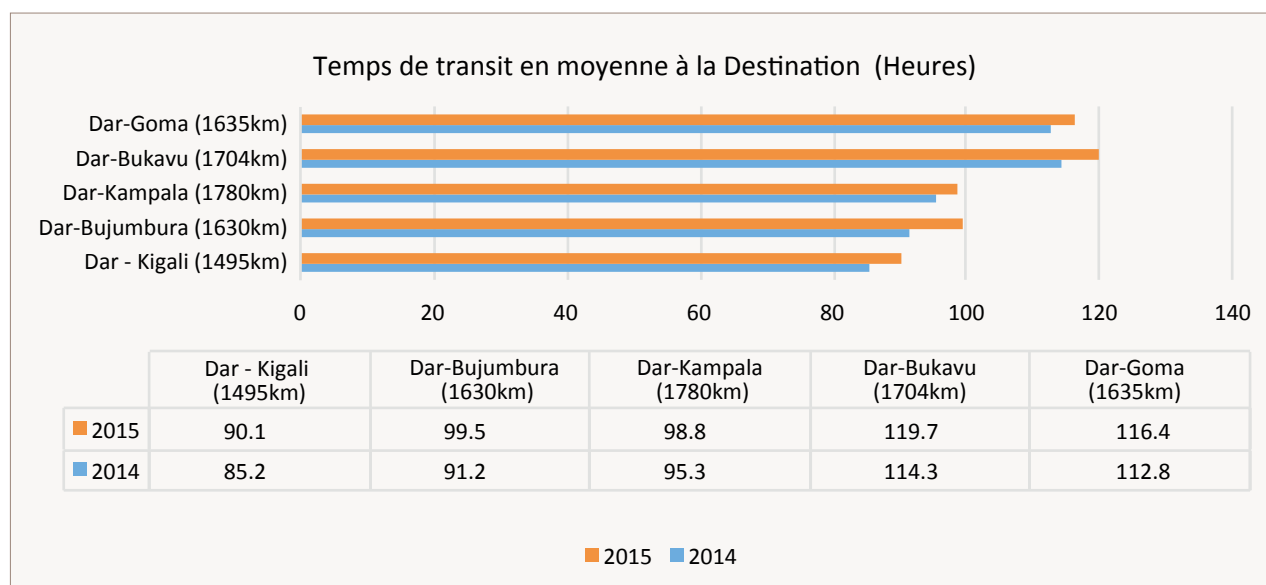
3.1.5 Temps de transit à la destination

C'est le temps passé par le camion depuis le port de Dar es-Salaam jusqu'à ce qu'il arrive à destination. Il est calculé en soustrayant la date et l'heure du départ du camion et la date et l'heure d'arrivée du camion à sa destination finale, sur base des résultats des sondages GPS sur la route.

Il est supposé que la destination étant Bujumbura pour une cargaison du Burundi, Kigali pour le Rwanda, Kampala pour l'Ouganda, Goma et Bukavu pour la RD Congo. Toutefois, sur les destinations mentionnées les camions sont destinés à différents domaines tels que l'espace de parking, port et points privés de déchargement.

La figure ci-dessous résume le temps de transit de Dar es-Salaam vers diverses destinations le long du Corridor Central.

Figure 6: Temps de transit en moyenne à la destination



Source: CCTO GPS/Enquête de la route-2015

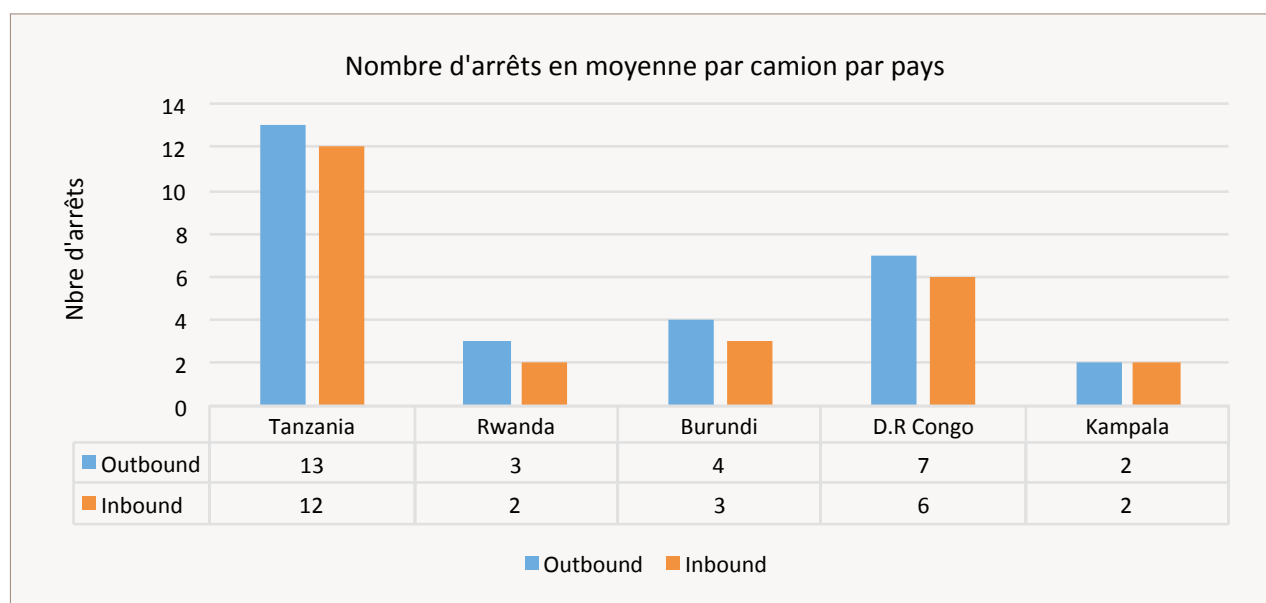
Le temps de transit vers diverses destinations le long du Corridor Central a légèrement augmenté en 2015 par rapport à 2014. Il est fortement attribué par l'augmentation du temps de transit du port de Dar es-Salaam à la frontière de la Tanzanie principalement en raison des règlements de limitation de vitesse de 50 km/heure en Tanzanie et des arrêts prolongés personnels le long de la route.

On peut noter que, tous les camions passent en Tanzanie et la distance en Tanzanie contribue à plus de deux tiers du total des distances de différentes destinations le long du Corridor.

3.1.6 Arrêts en moyenne par camion

La figure ci-dessous fournit un nombre moyen d'arrêts par camion par pays pour les points de départ et d'arrivée. Le point de sortie constitue le trajet à partir du port de Dar es-Salaam vers différentes destinations alors que le point d'entrée comprend le trajet de différentes destinations au port de Dar es-Salaam.

Figure 7: Nombre d'arrêts par camion par pays



Source: CCTO GPS/Enquête de la route 2015

Le figure ci-dessus montre une analyse que la plupart des arrêts sont faits en Tanzanie, où les camions passent environ 2,5 à 3 jours avant d'arriver à la frontière entre la Tanzanie et le Rwanda, le Burundi et Kampala à une distance de 1271 km, 1297 km et 1446 km respectivement aux frontières.

Sur un seul voyage, un camion fait environ 13 arrêts en Tanzanie, dont 7 ponts bascules pour les camions vers le Rwanda et le Burundi alors que les camions se dirigeant à Kampala doivent s'arrêter à 8 ponts bascules dont 7 sont situés en Tanzanie. Tous les arrêts effectués montrent qu'après chaque 100 km un camion doit s'arrêter.

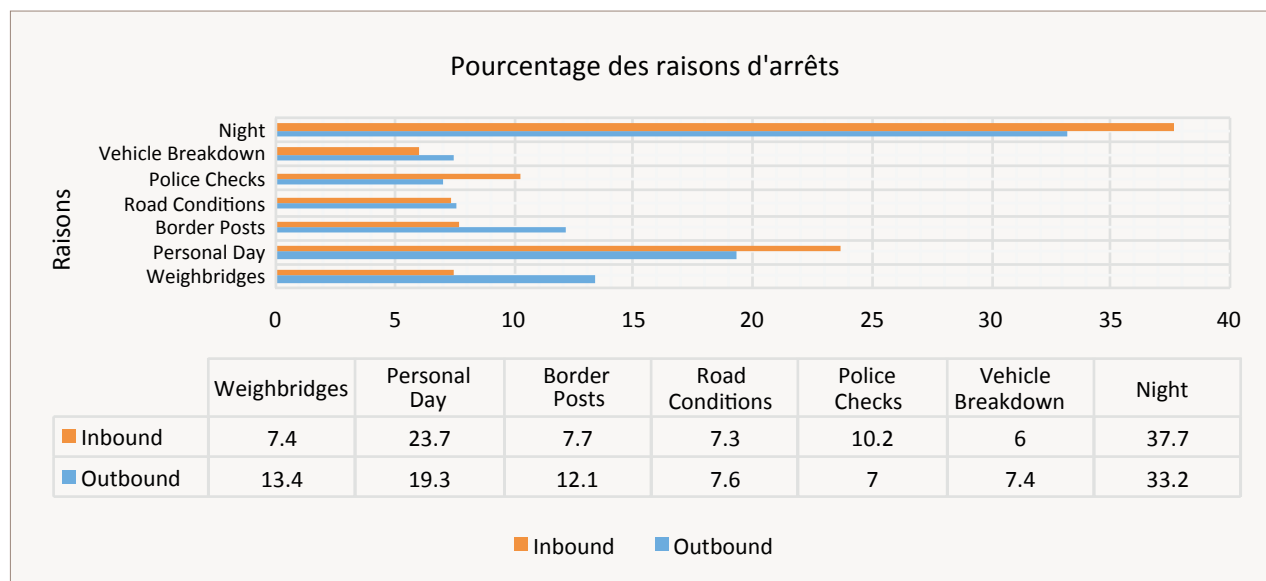
Après avoir traversé les frontières, le nombre d'arrêts diminue, mais ils sont légèrement plus élevés pour les camions se dirigeant vers la DR Congo en raison de la plus longue distance qu'ils doivent parcourir plus de multiples frontières.

3.1.7 Raisons d'arrêts voyages aller/retour

La figure ci-dessous présente un résumé de quelques-unes des raisons pour lesquelles les conducteurs de camions de transit font des arrêts soit pendant les voyages aller/retour.

Le voyage aller représente le trajet à partir du port de Dar es-Salaam vers différentes destinations tandis que le voyage retour représente le trajet de différentes destinations au port de Dar es-Salaam.

Figure 8: Raisons d'arrêts



Source: Enquêtes de la route, Déc. 2014-Fév 2015

La figure ci-dessus montre que, en dehors des arrêts de la nuit où la plupart des conducteurs garent leurs camions pour le repos, la plupart des arrêts sont pour des raisons personnelles pour les voyages aller (19,3%) et retour (23,7%). Les arrêts personnels, retards comprennent le repos et repas, et acheter des articles personnels et la prière. Les ponts bascules au point de sortie sont de 13,4%, alors qu'ils représentent 7,4% pour les ponts bascules au point d'entrée pour les arrêts et retards. Ainsi les arrêts personnels présentent des retards plus élevés que les retards en moyenne sur les ponts bascules (21,5% et 10,4%) respectivement.

En outre, les contrôles de police et autres contrôles personnels constituent des retards de 10,2% pour les voyages aller et 7% pour les voyages retour donnant une moyenne de 8,6% de retards.

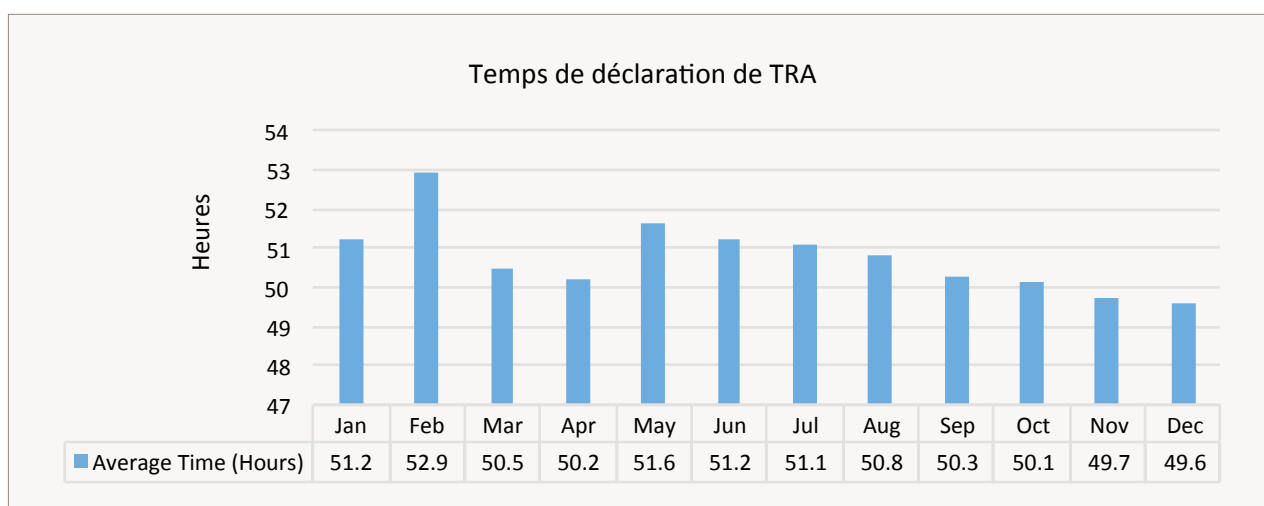
3.2 INDICATEURS DE L'EFFICACITE ET DE LA PRODUCTIVITE

Les indicateurs de l'efficacité et de la productivité sont générés afin de déterminer comment le port peut être productif par exemple combien de temps le conteneur reste au port ce qui constitue la durée d'attente, également cette catégorie d'indicateur aide ainsi à mesurer l'efficacité du port.

Le Gouvernement de la République-Unie de la Tanzanie a mis dans son programme « BIG RÉSULTAT NOW » jusqu'en 2015, la durée des formalités douanières et portuaires (temps d'attente des conteneurs) à 5 jours.

3.2.1 Temps de déclaration de l'office Tanzanien des recettes (TRA)

Figure 9: Temps de déclaration TRA



Source: TRA TANCIS JAN-DEC 2015

Comme le montre le graphique ci-dessus; le temps de déclaration en moyenne de TRA est calculée d'une différence de temps, à partir duquel la déclaration est faite par le déclarant ou transitaire au moment où l'ordre de sortie est émis par les douanes, continue de diminuer pour l'année 2015 de Mai à Décembre, comme le montre l'amélioration de la cellule de douane.

3.2.2 Temps de rotation en moyenne des navires

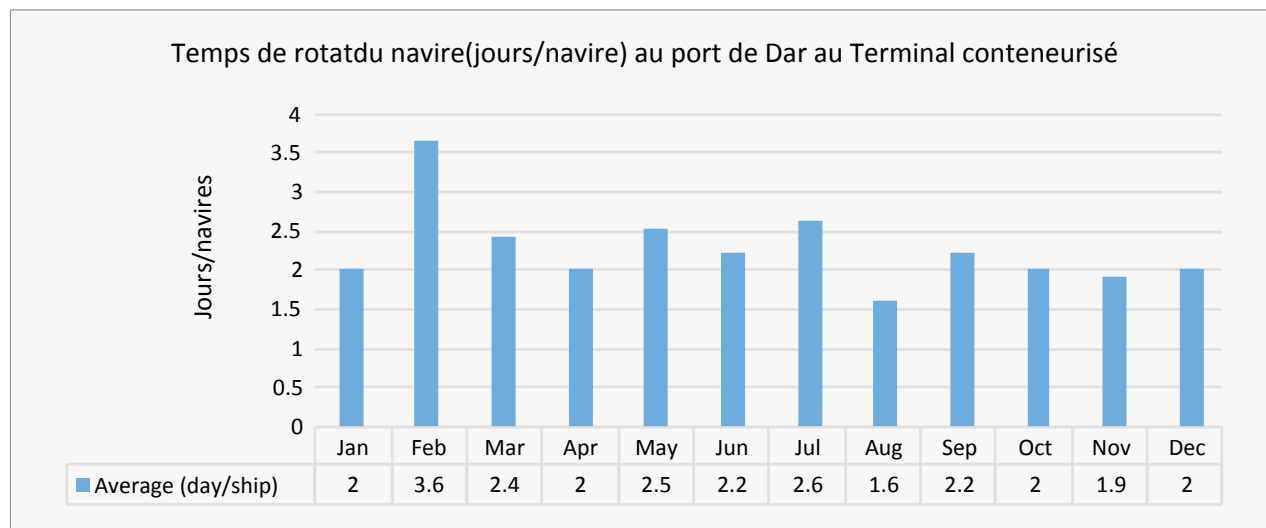
Il se réfère au temps total passé par un navire dans le port. Il est mesuré par la moyenne du temps en jours par navire à partir du moment où un navire pénètre dans la zone de port et au moment où il sort de la zone portuaire.

Normalement, il comprend le temps duquel le navire est en attente et le temps duquel le navire est en déchargement (lorsque le navire est déchargé ou chargé d'une cargaison). Cependant, le temps de navire en attente est habituellement une petite proportion du temps de rotation, donc c'est réduire le temps de déchargement du navire, nous avons besoin de réduire le temps de déchargement du navire. Le temps de déchargement dépend de la quantité de la cargaison d'un navire que l'on doit charger ou décharger, le type et les caractéristiques d'un navire, le type d'équipement et d'autres ressources utilisées au quai.

Les figures ci-dessous montrent le temps de rotation en moyenne du navire aux différents terminaux dans le port de Dar-es-Salaam.

i. Temps de rotation du navire en jours/navire au port de Dar es-Salaam au Terminal conteneurisé

Figure 10: Temps de rotation du navire au Terminal conteneurisé

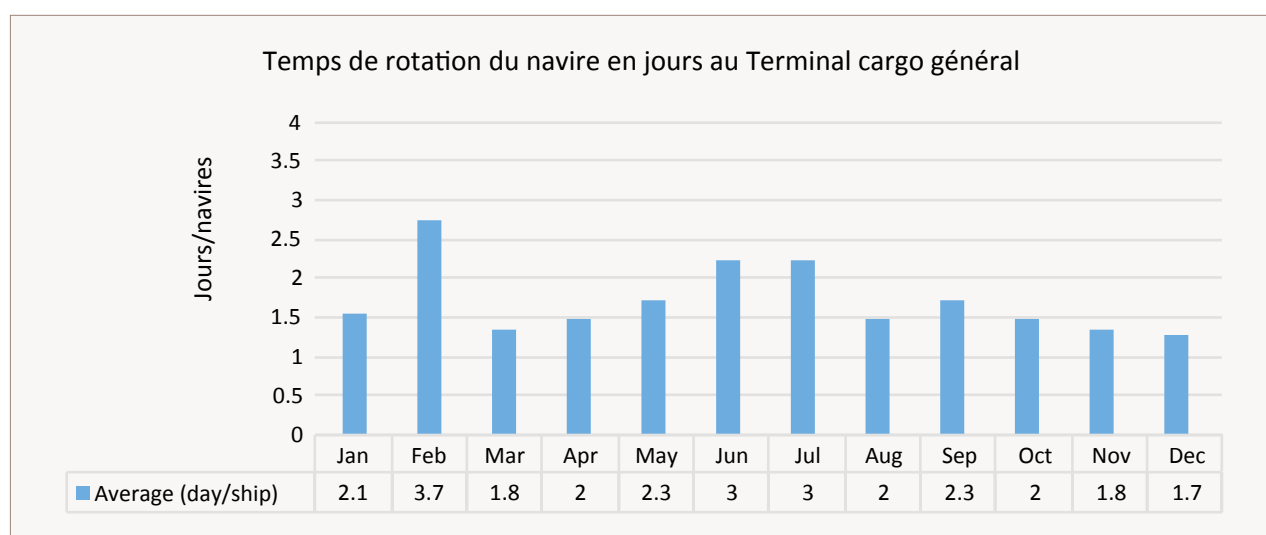


Source: TPA JAN-DEC 2015

Comme le montre le graphique ci-dessus, il a été enregistré une moyenne de 2,25 jours/navire pour le temps de rotation des navires au port de Dar-es-Salaam au Terminal conteneurisé.

ii. Temps de rotation en jours/navire au Terminal cargo général

Figure 11: Temps de rotation du navire au Terminal cargo général

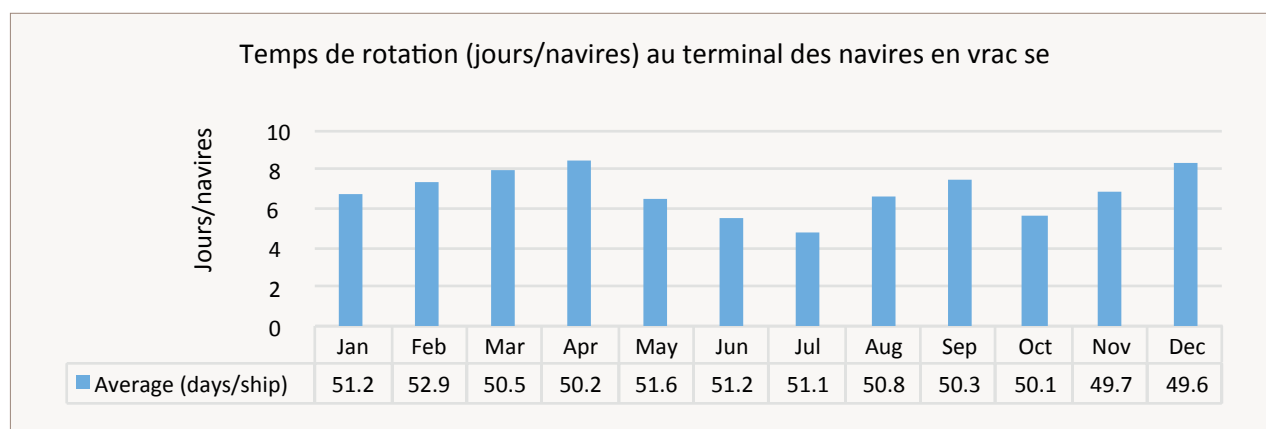


Source: TPA JAN-DEC 2015

Comme le montre le graphique ci-dessus, le temps de rotation en moyenne du navire enregistré pour l'année 2015 était de 2,31 jours/navire au Terminal cargo général au port de Dar-es-Salaam. Le graphique montre également une diminution de Septembre à Décembre due à l'augmentation de l'efficacité et de la productivité des ports.

iii. Temps de rotation du navire en jours/Terminal des navires en vrac sec

Figure 12: Temps de rotation des navires en vrac sec



Source: TPA JAN-DEC 2015

Au terminal des navires en vrac sec, il a été enregistré une moyenne de 6,86 jours/navire au port de Dar-es-Salaam, mais des améliorations sur ce terminal est nécessaire pour réduire le nombre en moyenne de jours par navire pour au moins 3 jours/navire comme référence.

3.2.3 Durée d'attente du conteneur

La durée d'attente se réfère au temps total que le conteneur passe dans le port à partir duquel il a été déchargé du navire jusqu'à la sortie du port après autorisation.

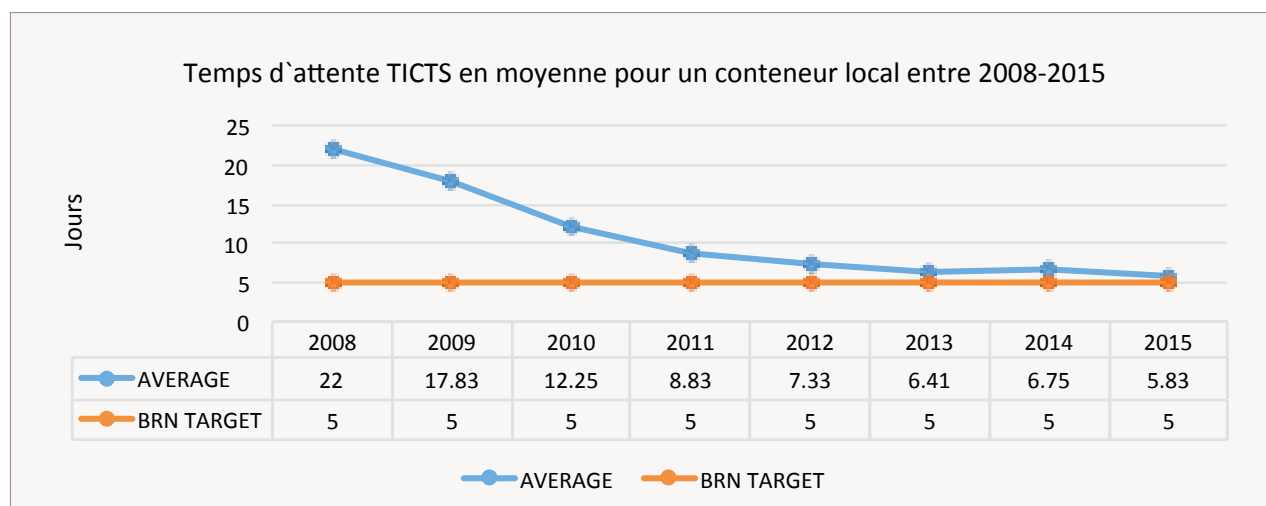
Sur le plan international, la durée minimale d'attente du conteneur au Port est devenue un indicateur commercial majeur pour attirer plus de marchandises aux ports. Les graphiques ci-dessous indiquent clairement que la durée d'attente en moyenne que le conteneur passe au port de Dar es-Salaam maintient la baisse de 2008 à 2015 entre 22 jours en moyenne à moins de 7 jours en moyenne pour 2015. La durée d'attente au Port dépend d'autres indicateurs tels que le temps pris à un Centre d'arrêt, le temps pris au Centre de traitement des documents et le temps pris dans le port après dédouanement. L'intervention dans ces indicateurs permettra de réduire automatiquement la durée d'attente au Port, et enfin, d'accroître l'efficacité de faire des affaires.

3.2.3.1 SERVICES DES CONTENEURS AU TERMINAL INTERNATIONAL (TICTS)

i. Durée d'attente en moyenne par mois: terminal des conteneurs DSM (TICTS), pour la période: 2008-2014

Année	JAN	FEV	MAR	AVR	MA	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	Moyenne
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

Figure 13: Temps d'attente TICTS en moyenne pour un conteneur local entre 2008-2015



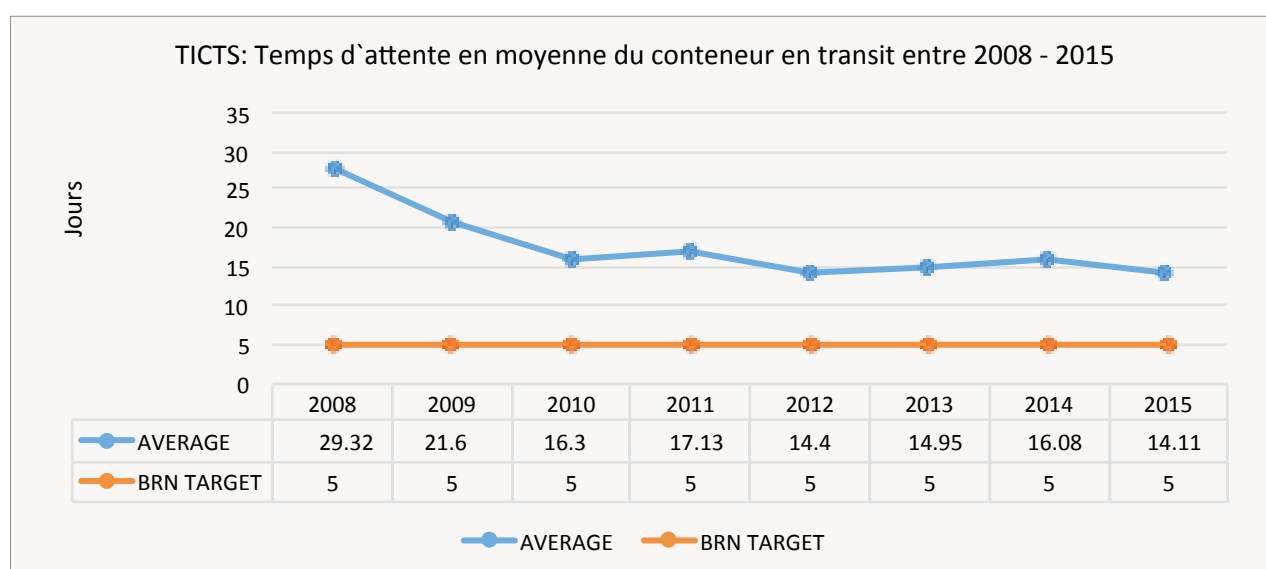
Source: Données TICTS 2008 – 2015

Le graphique ci-dessus indique clairement une tendance entre 2008-2015 de la durée d'attente en moyenne d'un conteneur local, la tendance montre que l'attente est réduite progressivement passant d'une moyenne de 22 jours en 2008 à environ 6 jours en 2015. Il est clairement observé que pour l'année dernière de Janvier à Décembre, il y a une moyenne de 5,65 jours pour un conteneur local, ce qui est proche de l'objectif du programme tanzanien BRN de 5 jours.

ii. TICTS: Temps d'attente en moyenne des conteneurs en transit

Année	JAN	FEV	MAR	AVR	MA	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	Moyenne
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

Figure 14: TICTS : Temps d'attente en moyenne des conteneurs en transit entre 2008-2015



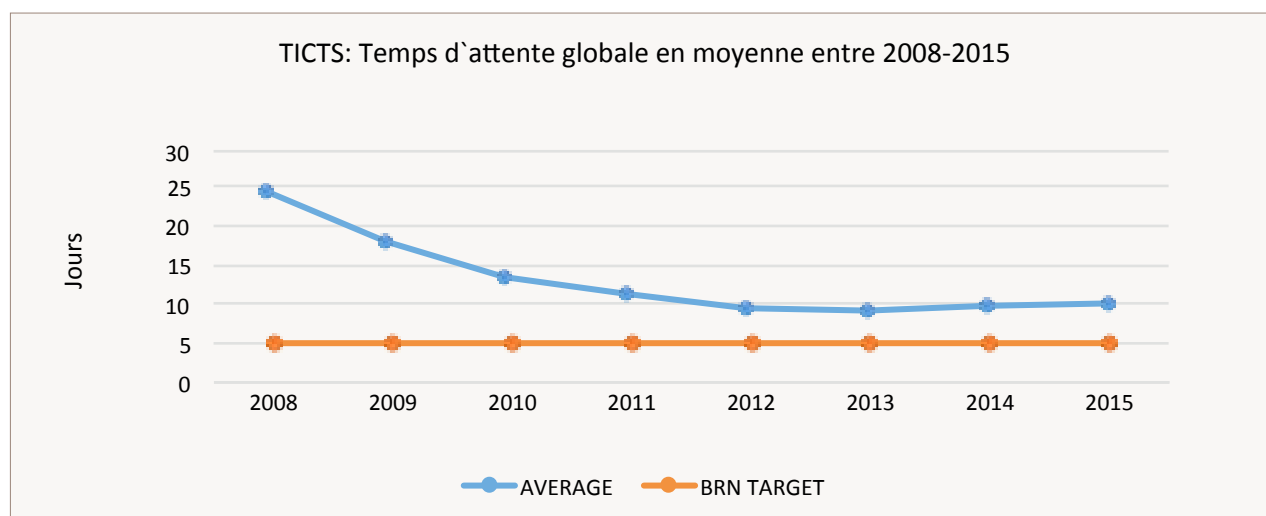
Source: Données TICTS 2008 - 2015

Comme le montre le graphique ci-dessus, l'attente en moyenne pour un conteneur en transit continue de diminuer à partir des dernières années à partir de quand elle était de 29 jours. Actuellement on a enregistré une attente d'environ deux semaines et le graphique montre cette diminution de la durée d'attente.

iii. TICTS: Temps d'attente globale en moyenne du conteneur à l'importation

Année	JAN	FEV	MAR	AVR	MA	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	Moyenne
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	15.2	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

Figure 15: TICTS: Temps d'attente globale en moyenne entre 2008-2015



Source: Données TICTS 2008 – 2015

Comme le montre le graphique ci-dessus, la durée d'attente globale en moyenne maintient également la diminution des années passées aux années actuelles à partir de quand elle était 25,42 jours en moyenne pour 2008 à environ 10,39 jours en moyenne en 2015, pour la période de Janvier à Décembre.

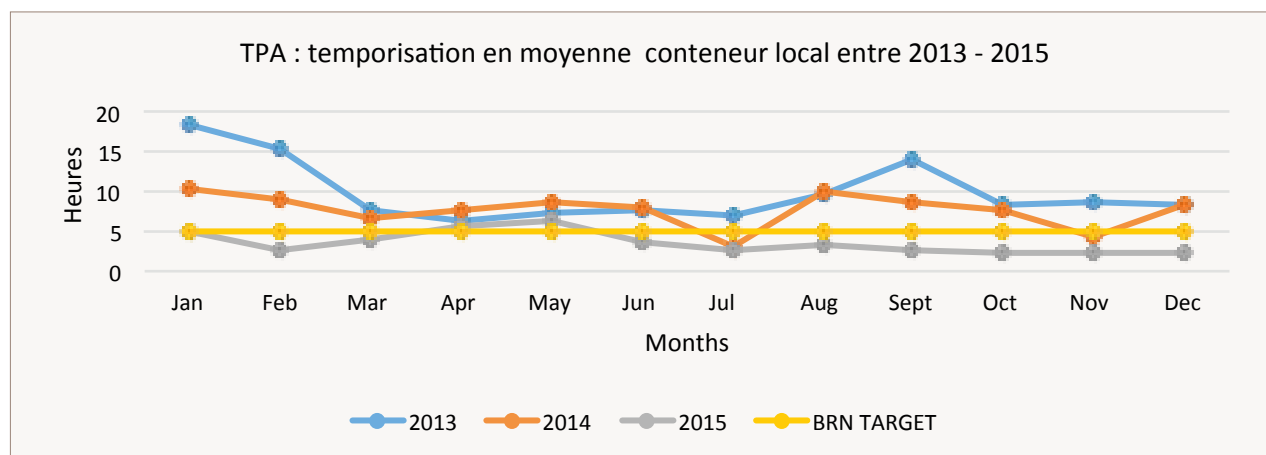
3.2.3.2 OFFICE PORTUAIRE DE LA TANZANIE (TPA)

Le tableau ci-dessous présente une durée d'attente en moyenne par mois pour des conteneurs déchargés au terminal de (TPA) Office portuaire de la Tanzanie pour les années 2013, 2014 et 2015.

i. TPA: Temps d'attente en moyenne conteneur local

Année	JAN	FEV	MAR	AVR	MA	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	Moyenne
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

Figure 16: TPA: Temps d'attente en moyenne conteneur local entre 2013-2015



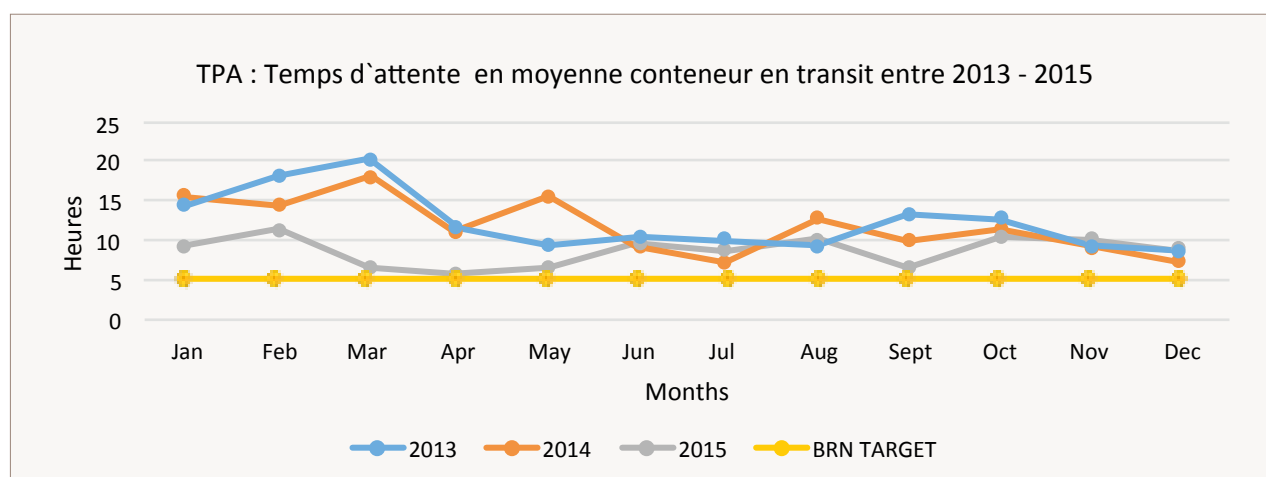
Source: Données TPA 2013-2015

Il est clairement observé que le temps d'attente en moyenne pour les conteneurs locaux est de 9,94 jours pour 2013, 7,74 jours pour 2014 et 3,58 jours pour 2015, ce qui montre que, selon l'objectif du programme BRN de 5 jours, le temps d'attente continue de diminuer pour atteindre l'objectif fixé.

ii. TPA: Temps d'attente en moyenne conteneur en transit

Année	JAN	FEV	MAR	AVR	MA	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	Moyenne
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

Figure 17: TPA : Temps d'attente en moyenne conteneur en transit entre 2013-2015



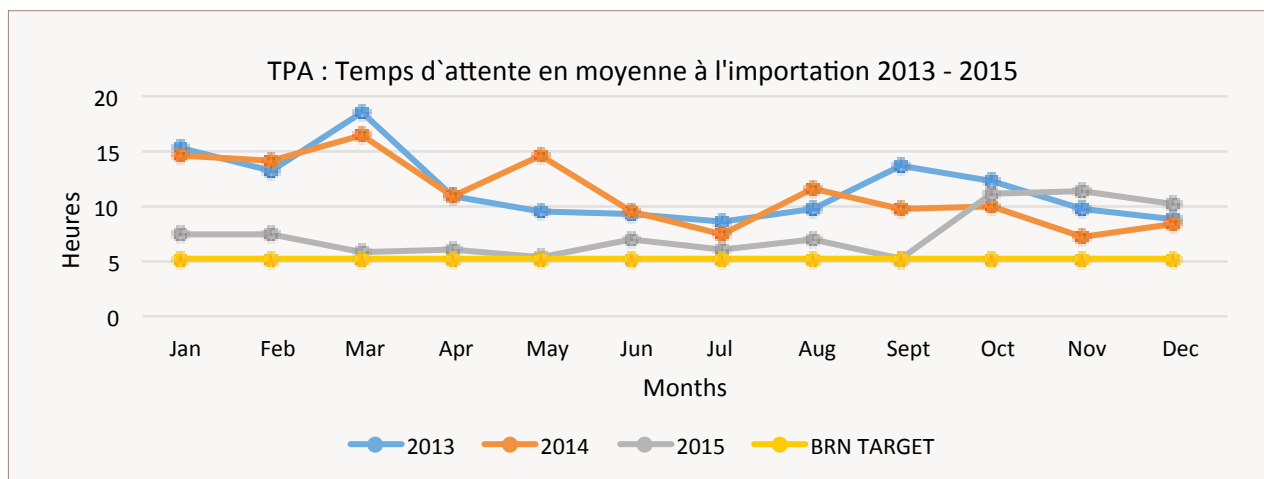
Source: Données TPA 2013-2015

La durée d'attente en moyenne des conteneurs en transit a diminué en 2013-2015, la moyenne est de 12,1 jours, 11,7 jours et 8,84 jours 2013, 2014 et 2015 respectivement. Il a été clairement observé que le temps d'attente diminue pour atteindre l'objectif du programme BRN.

iii. TPA: Temps d'attente globale conteneur à l'importation

YEAR	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JULY	AUG	SEPT	OCT	NOV	DEC	AVG
2013	14.4	17.6	19.1	11.2	9.5	10.2	9.7	9.1	13.0	12.4	9.9	8.8	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

Figure 18: TPA : Temps d'attente en moyenne à l'importation 2013 - 2015

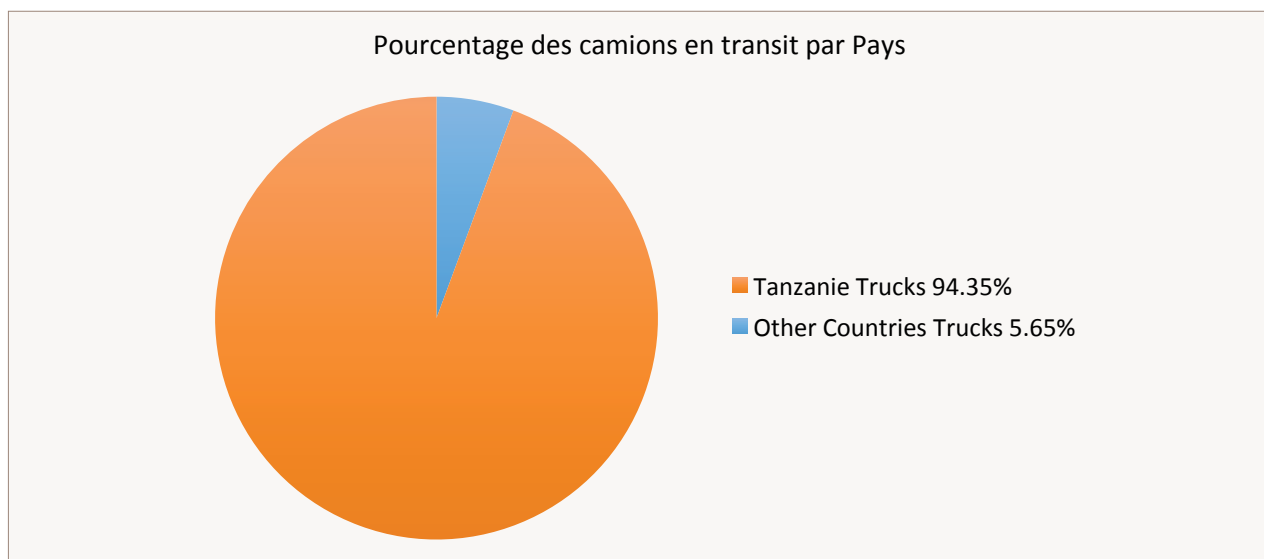


Source: Données TPA 2013-2015

La durée d'attente en moyenne à l'importation est de 11,3 jours pour 2013, 10,85 jours pour 2014 et 7,21 jours pour 2015. Cela montre également que le temps d'attente des conteneurs pour l'importation globale est également en baisse pour atteindre l'objectif du programme BRN.

3.2.4 Pourcentage des camions en transit par Pays

Figure 19: Camions en transit par pays



Source: TPA

Comme le montre le graphique ci-dessus, environ 94% des camions en transit sont originaires de la Tanzanie, seulement 6% des camions en transit proviennent d'autres pays. Cela montre que le nombre de camions immatriculés en Tanzanie (pays de transit) effectuent le transport de marchandises depuis le port de Dar-es-Salaam par rapport à d'autres pays (pays de destination).

3.3 INDICATEURS DU VOLUME DES TRANSACTIONS

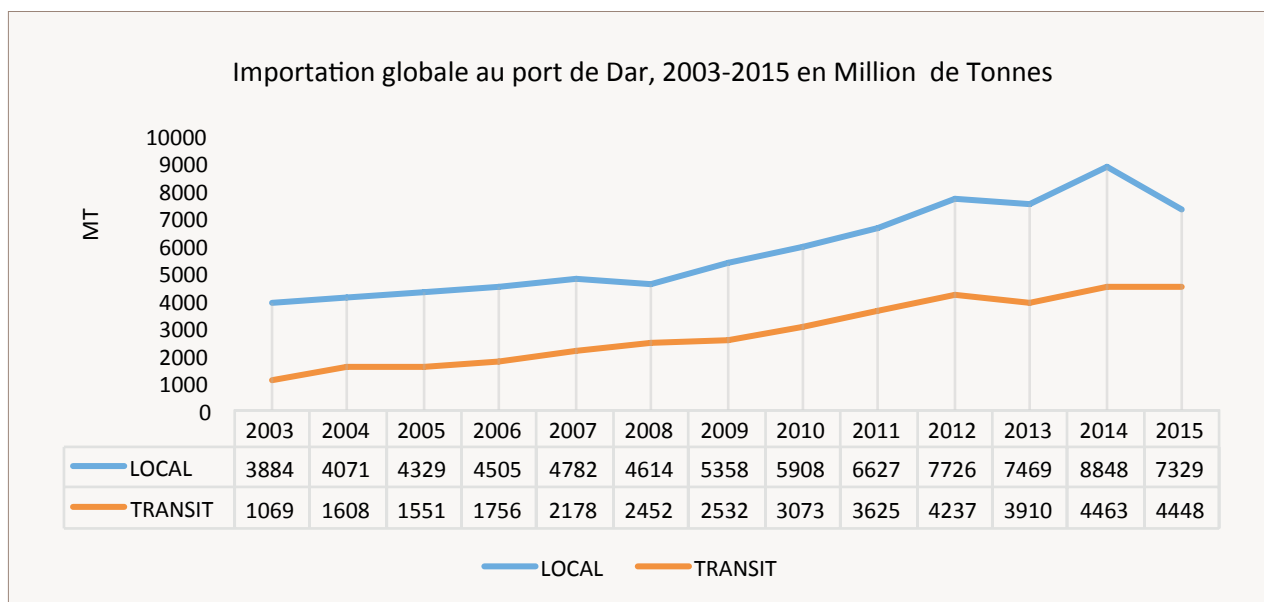
Cette catégorie d'indicateur se réfère aux statistiques totales provisoires du Port enregistrées par an pour les volumes de marchandises au port de Dar es-Salaam.

3.3.1 Importations

i. Importations globales au port Dar es-Salaam (mT) pour 2003 - 2015

DÉSIGNATION	ANNÉE												
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
LOCAL	3884	4071	4329	4505	4782	4614	5358	5908	6627	7726	7469	8848	7329
TRANSIT	1069	1608	1551	1756	2178	2452	2532	3073	3625	4237	3910	4463	4448
TOTAL	4953	5679	5880	6261	6960	7066	7890	8981	10252	11963	11379	13311	11777

Figure 20: Importation globale au port de Dar, 2003-2015



Source: TPA 2003-2015

Comme le montre le graphique ci-dessus, le volume passant par le port de Dar es-Salaam ne cesse d'augmenter au fil des ans depuis 2003, lorsque l'importation a 4953 millions de tonnes au total à 13311 millions de tonnes en 2014, montrant une double des importations. Ceci est dû à l'augmentation de l'efficacité et de la productivité portuaire qui est favorable aux importateurs et aux exportateurs le long de la région.

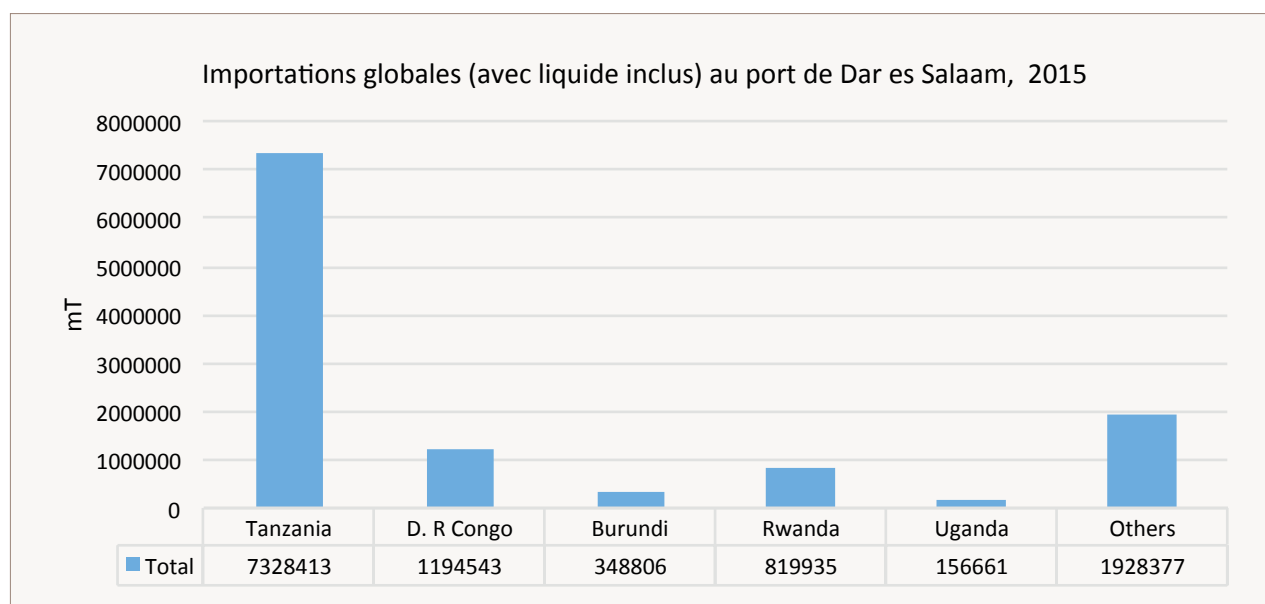
En 2015, on a enregistré une baisse du volume des importations en raison de certains facteurs, y compris la période électorale en Tanzanie, où les importateurs ont réduit le volume particulièrement au cours de

Septembre à Décembre 2015. Les importations locales étaient de 8848 millions de tonnes en 2014, 7329 millions de tonnes en 2015 soit une diminution de 1,519 milliards de tonnes équivalent à une diminution de 17,2%. Le volume de transit était de 4463 millions de tonnes en 2014, un volume de 4448 millions de tonnes en 2015 soit une baisse de 15 millions de tonnes équivalent à 0,34%.

ii. Importations (avec liquide inclus) en tonnes métriques

Pays	Total (mT)
Tanzanie	7328413
RD Congo	1194543
Burundi	348806
Rwanda	819935
Ouganda	156661
Autres	1928377
Total	11776735

Figure 21: importations globales au port de Dar, 2015



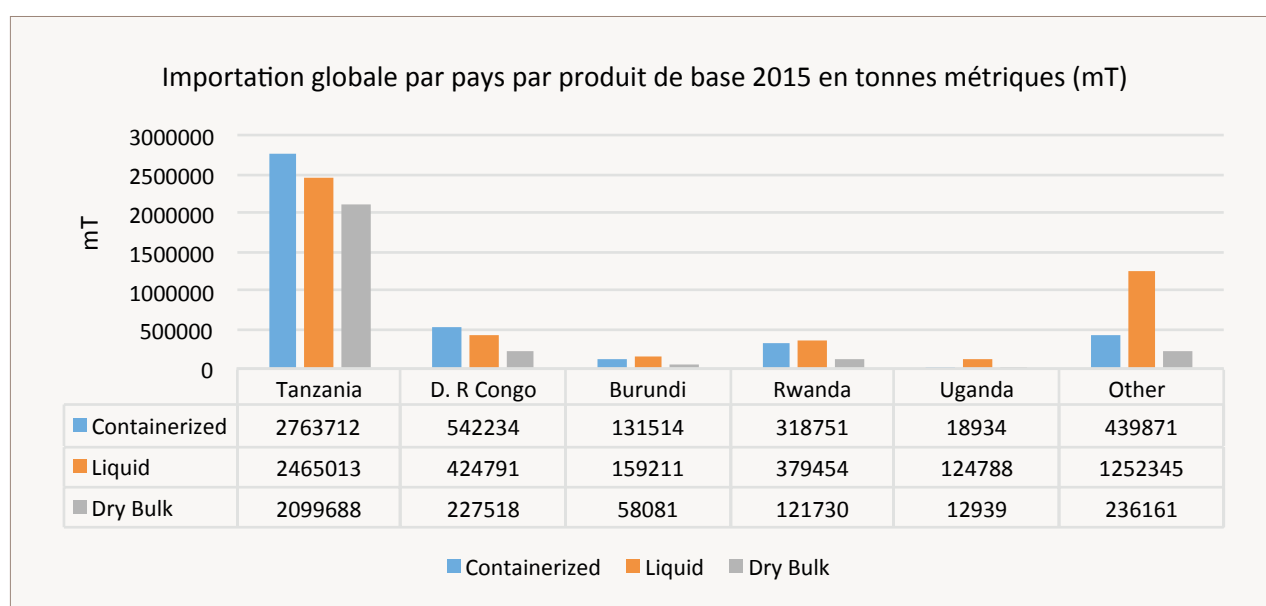
Source: TPA 2015

Le graphique ci-dessus montre le total des importations globales pour l'année 2015 au port de Dar es-Salaam, il a été observé que le volume de la cargaison locale est élevé alors que pour les marchandises en transit, la RDC domine suivie par le Rwanda parmi les pays membres du Corridor Central.

iii. Importations globales par pays par produit de base 2015 en tonnes métriques (mT)

Pays	Conteneur	Liquide	Vrac sec	Total
Tanzanie	2763712	2465013	2099688	7328413
RD Congo	542234	424791	227518	1194543
Burundi	131514	159211	58081	348806
Rwanda	318751	379454	121730	819935
Ouganda	18934	124788	12939	156661
Autres	439871	1252345	236161	1928377
Total	4215016	4805602	2756117	11776735

Figure 22: Importations globales par produit de base

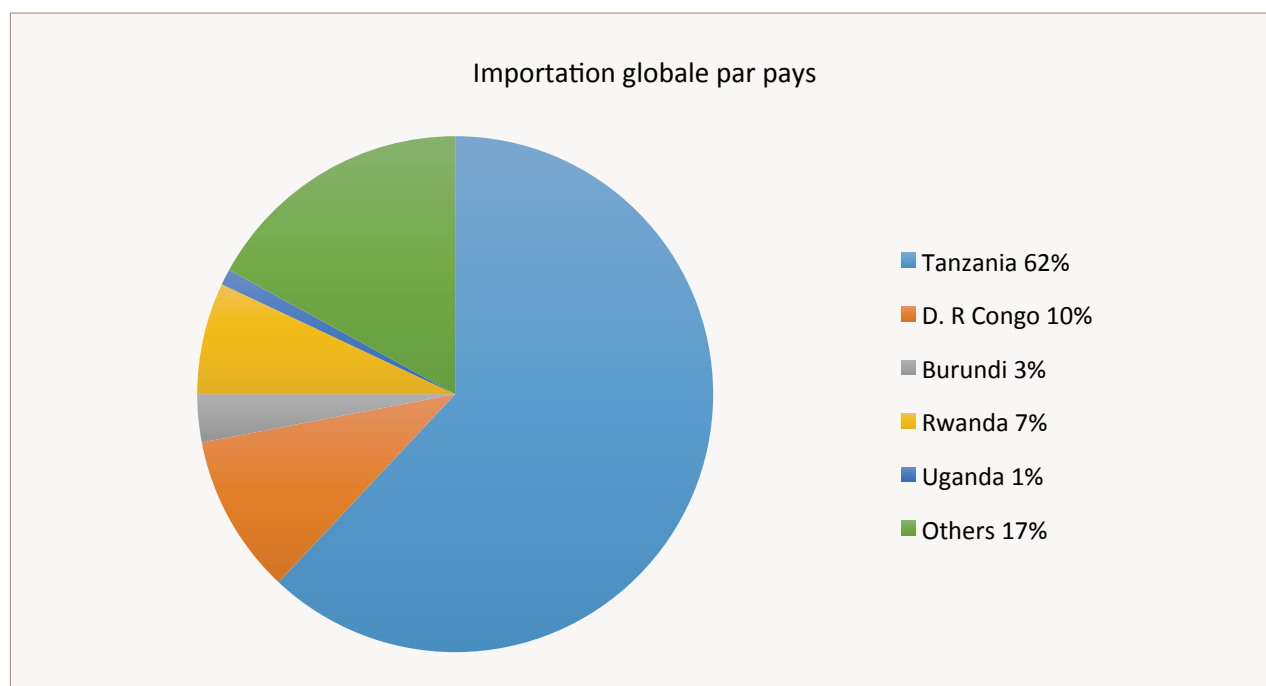


Source: TPA 2015

iv. Taux d'importation globale par pays (mT)

Pays	Taux (%)	Total (mT)
Tanzanie	62	7328413
DR Congo	10	1194543
Burundi	3	348806
Rwanda	7	819935
Ouganda	1	156661
Autres	17	1928377
Total	100.00	11776735

Figure 23: taux importation globale par pays



Source: TPA 2015

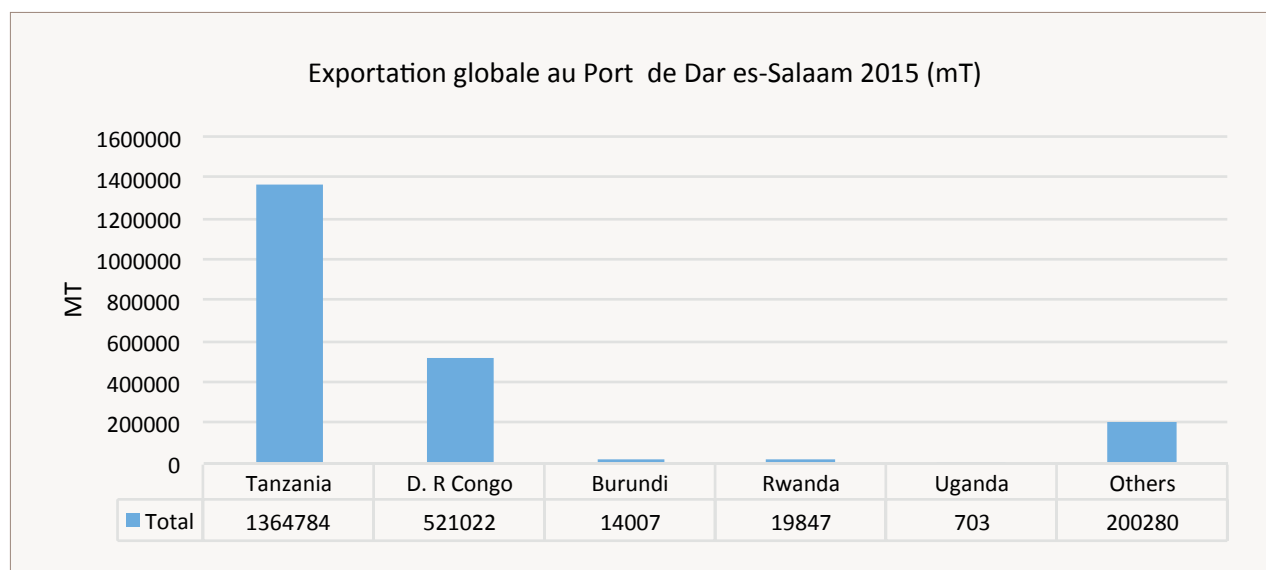
Les importations globales à travers le port de Dar es-Salaam pour l'année 2015 et la cargaison locale ont représenté 62% du fret total tandis que le fret de transit représente 38%. La RD Congo domine pour le fret de transit ayant 10% du total des importations de marchandises. L'Ouganda est le dernier avec 1% du fret total.

3.3.2 Exportations

i. Exportations globales au port de Dar es-Salaam 2014 vs 2015 (mT)

Pays	Total (mT)
Tanzanie	1364784
RD Congo	521022
Burundi	14007
Rwanda	19847
Ouganda	703
Autres	200280
Total	2306103

Figure 24: exportation globale au port de Dar, 2015



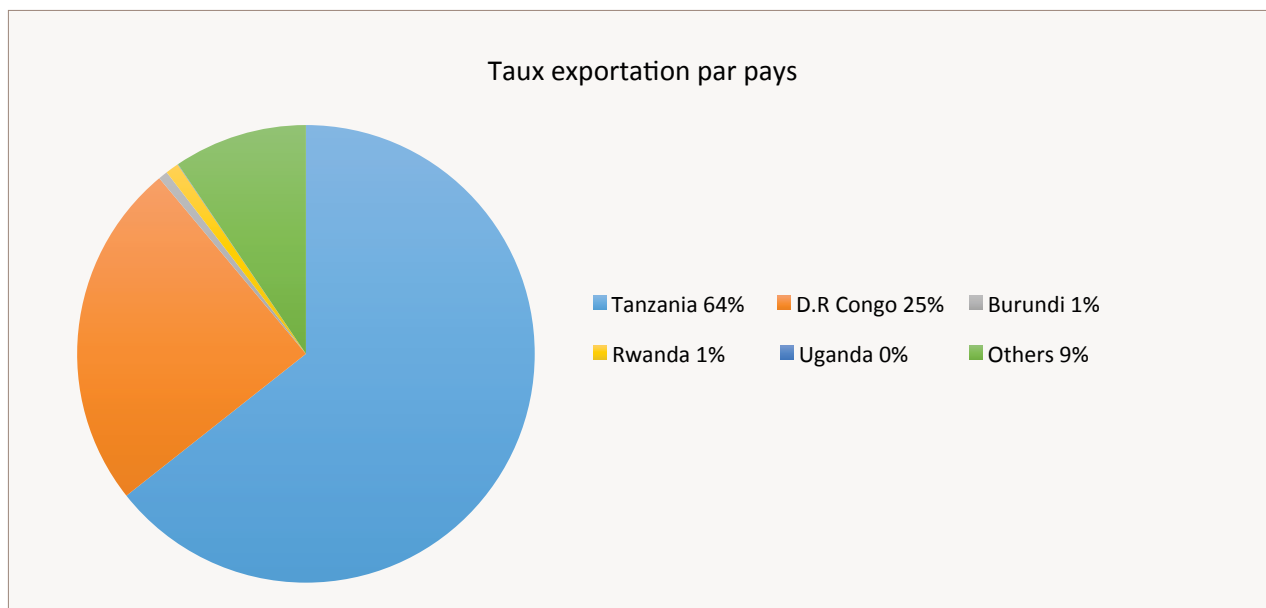
Source: TPA 2015

Le volume total des exportations globales transitant par le port de Dar es-Salaam pour l'année 2015, comme représenté sur le « taux d'exportation par pays» ci-dessous montre qu'environ 64% de la cargaison d'exportation provient en Tanzanie tandis que 36% sont d'autres Etats membres du Corridor Central comme distribué dans le tableau ci-dessous.

ii. Taux d'exportation par pays (mT)

Pays	Taux (%)	Total (mT)
Tanzanie	64.36	1364784
RD Congo	24.57	521022
Burundi	0.66	14007
Rwanda	0.94	19847
Ouganda	0.03	703
Autres	9.44	200280
Total	100.00	2120643

Figure 25: Taux exportation par pays

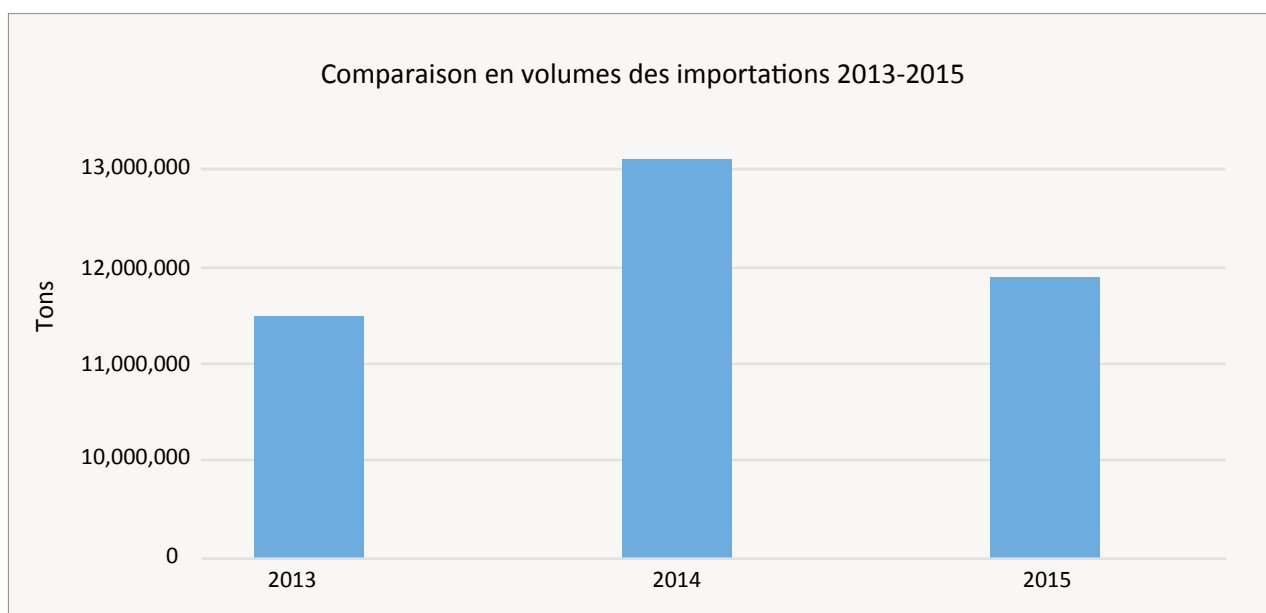


Source: TPA 2015

iii. Comparaisons en Volume des Importations 2013, 2014 et 2015 (mT)

Année	Total du Volume (mT)
2013	11,379,038
2014	13,310,999
2015	11,776,735

Figure 26: Comparaison en volumes des importations 2013-2015



Source: TPA 2013-2015

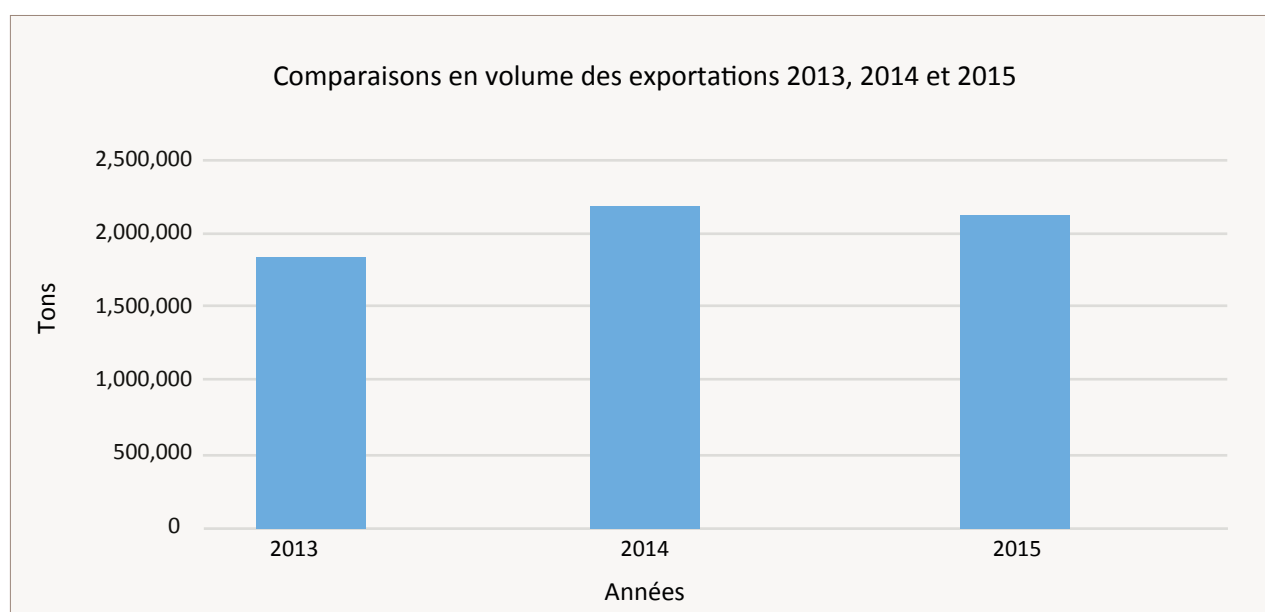
Comme le montre le graphique ci-dessus, il y avait une augmentation du volume d'environ 17% de 2013 à 2014, tandis qu'en 2014-2015 on a enregistré une baisse de 1, 534,264 tonnes, ce qui équivaut à une diminution de 11,5%. La cause de ces écarts est l'élection en Tanzanie, où la plupart des commerçants ont décidé de réduire les cargaisons d'importation en particulier dans le troisième trimestre de l'année 2015.

iv. Comparaisons en Volume des Exportations 2013, 2014 et 2015

En comparant avec les exportations totales via le port de Dar es-Salaam pour les trois dernières années, comme le montre le tableau ci-dessous l'exportation totale ne cesse d'augmenter au fil des années en raison de l'amélioration de l'efficacité des ports, le développement des infrastructures et d'autres initiatives qui contribuent à la performance du Corridor pour les commerçants. Mais il a été enregistré une légère diminution du volume pour l'année 2015 en raison de l'année électorale en Tanzanie, où les exportateurs ont réduit le volume en particulier au cours de la fin de l'année de Septembre à Décembre 2015.

Année	Total du Volume (mT)
2013	1,827,486
2014	2,191,330
2015	2,120,643

Figure 27: Comparaisons en volume des exportations 2013-2015



Source: TPA 2013-2015

Comme le montre le graphique ci-dessus, le volume des exportations globales a augmenté de 2013 à 2014 pour environ 363.844 tonnes équivalent à 19,91%, mais pour 2015 il y a une légère diminution du volume d'environ 70687 tonnes équivalant à une diminution de 3%.

3.4 COUTS ET FRAIS DE TRANSPORT

Les coûts de transport sont les dépenses engagées par le transporteur pour acheminer les produits/marchandises d'un endroit à un autre. Le coût est déterminé par les coûts fixes (infrastructure) et variable (exploitation) en fonction de diverses conditions relatives à l'emplacement, les infrastructures, les barrières administratives, l'énergie et la façon dont le fret est transporté.

Les frais d'autre part, sont les frais des services de transport payés par les propriétaires des marchandises/expéditeurs. Les tarifs ne sont pas nécessairement basés sur le coût de transport réel de transport de marchandises comme cela est le reflet d'un certain nombre de facteurs mis à part les frais de transport normaux. Les principaux facteurs déterminants du taux de fret sont, le mode de transport (camion, bateau, train, avion), le poids, la taille, la distance, les points de livraison et les marchandises réellement expédiées.

Charges du fret routier/frais

Le tableau ci-dessous donne un résumé des frais de transport en moyenne pour déplacer un conteneur 40' ou conteneur lourd de 20' à partir de Dar es-Salaam pour les principales destinations le long du Corridor Central.

Tableau 3: frais de transport par route

Frais de transport en moyenne par route - Importation					
Route	Distance (Km)	2013 (USD)	2014 (USD)	2015 (USD)	Jan 2016 (USD)
Dar es Salaam -Kigali	1495	4200	4000	3800	3700
Dar es Salaam-Kampala	1780	5500	5500	5200	5100
Dar es Salaam -Bujumbura	1630	4400	4300	4000	3900
Dar es Salaam-Bukavu	1704	6300	6300	6200	6700
Dar es Salaam -Goma	1635	5900	5500	5500	5300

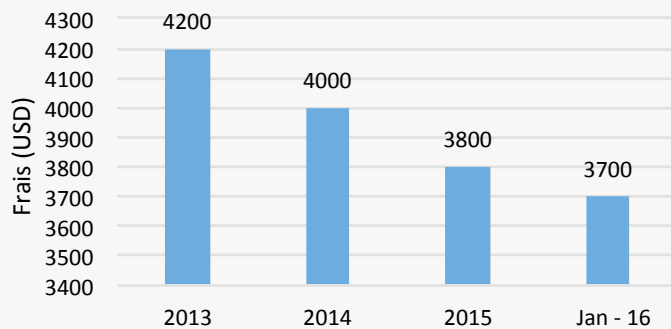
Source: CCTO GPS/Enquêtes de laroute-2015

En comparant la tendance, les frais de transport entre les nœuds le long du corridor central ont réduit considérablement dans la plupart des destinations à l'exception de Dar es-Salaam vers Bukavu, comme indiqué dans les graphiques ci-dessous.

i. Frais de transport pour les importations en provenance de Dar es-Salaam à Kigali au Rwanda a considérablement réduit pendant trois années consécutives

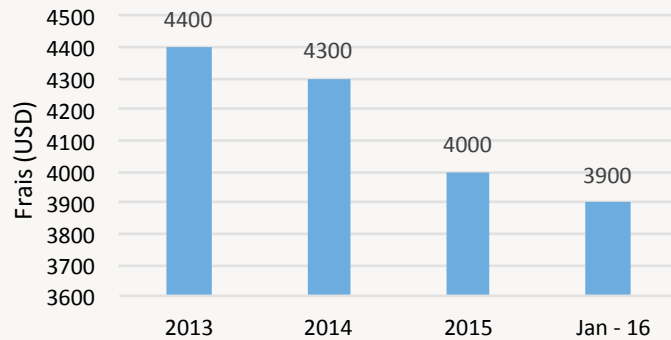
Frais de transport ont chuté de 10% depuis 2013 à 2015. En outre, ils continuent à baisser selon les frais de janvier 2016.

Frais de transport routier: Dar Es Salaam - Kigali



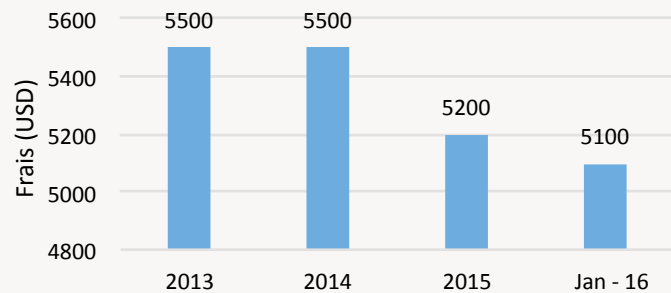
ii. Frais des transports à l'importation de Bujumbura au Burundi ont également été réduits avec le temps. Une diminution de 9,1% a été observée entre 2013-2015.

Frais de transport routier :Dar Es Salaam-Bujumbura

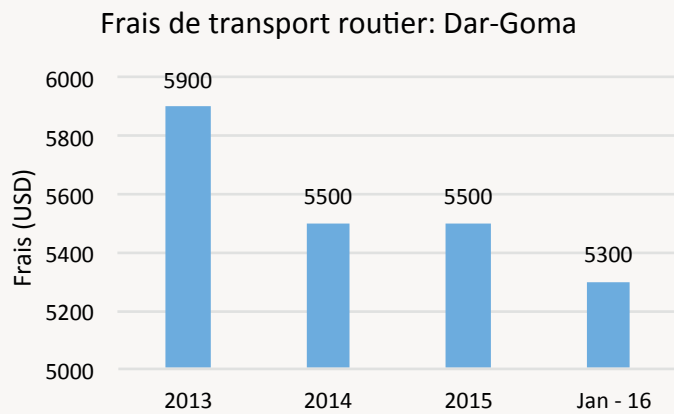


iii. Frais des transports à l'importation de Kampala en Ouganda ont également été réduits avec le temps. Une diminution de 5,5% a été observée entre 2013-2015.

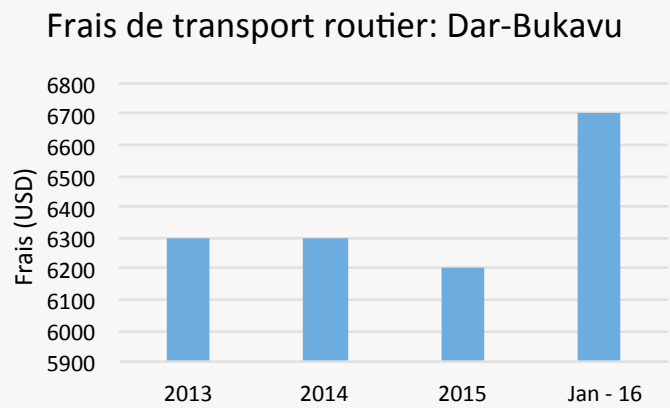
Frais de transport routier: Dar-Kampala



iv. Frais des transports à l'importation de Goma en RDC ont également été réduits avec le temps. Une diminution de 6,8% a été observée en 2013-2015.



v. Frais du transport à l'importation pour Bukavu ont été réduits de façon significative depuis 2013 à 2015. Cependant, en Janvier 2016, nous avons observé brusquement une augmentation du coût de l'importation à Bukavu.



Source: CCTO GPS/Enquêtes de la route-2015



4. DEUXIEME PARTIE: ENQUETE SUR LA ROUTE

L'Enquête sur l'itinéraire routier du Corridor Central est un outil de validation périodique des informations recueillies par le biais d'enquêtes par questionnaire et GPS collectées régulièrement auprès des chauffeurs/Transporteurs.

Après la première enquête du secteur routier concernant les routes du corridor central aux frontières de la Tanzanie réalisée en Juin 2015, le Conseil d'administration et l'ICM (Conseil des Ministres) qui sont tenus à Rubavu au Rwanda en Juillet 2015, ont recommandé une autre enquête du secteur routier portant sur toutes les routes de transit le long du corridor central. Cet enquête a été réalisée en Octobre 2015 sur toutes les routes du Corridor central et ses nœuds.

Le conseil d'administration de l'AFTT-CC a également effectué une visite sur le terrain de Bujumbura, Kigali et Dar es-Salaam jusqu'à Mwanza du 8 au 9 Février 2016.

Les résultats de ces enquêtes ont été présentés au Conseil d'administration ainsi qu'aux parties prenantes du Corridor pour les secteurs privé et public. La voie à suivre, les recommandations et les directives données font partie du présent rapport en **annexe 1**.

4.1 OBJECTIF DE L'ENQUETE

Les objectifs de l'enquête routière du Corridor central réalisée au mois de Juillet et Octobre 2015 étaient de:

- Identifier les défis rencontrés par les usagers et les régulateurs le long du corridor central aux points des ponts bascules, postes de contrôle de la police, arrêts à titre personnel et aux frontières
- Identifier les zones/points avec des lacunes d'infrastructure le long du corridor central
- Identifier les causes des retards au niveau du corridor central et proposer des mesures pour remédier aux retards récurrents
- Promouvoir la collaboration entre les parties prenantes du secteur public et privé
- Obtenir des mises à jour sur la mise en œuvre des activités en cours le long du corridor central.

4.2 METHODOLOGIE DE L'ENQUETE

- **Collecte de données secondaires:**

L'équipe chargée de l'enquête a examiné et analysé les rapports et les données obtenues à partir de chauffeurs /Transporteurs en utilisant les questionnaires et les kits GPS pour accéder au progrès, cibler les répondants et le développement de l'outil de collecte de données.

• Collecte de données primaires :

Les enquêteurs sont montés dans les camions de transit de Dar es-Salaam à travers les frontières de sortie de Rusumo, Kabanga/Kobero et Mutukula, pour observer et vivre l'expérience des chauffeurs le long du voyage et identifier les goulots d'étranglement exacts.

Ils ont réalisés des interviews individuels et des focus groupes (FGD) aux différents nœuds le long du voyage.

4.3 Portée de l'enquête

i. L'enquête a porté sur les sections de transit du corridor central suivantes :

- Dar es Salaam – Rusumo-Kigali-Rusizi-Bukavu
- Dar es Salaam – Kabanga- Gatumba-Kavimvira-Kalundu port/Bujumbura-Ruhwa
- Dar es Salaam – Mutukula- Kampala-Port Bell
- Dar es Salaam – Rusumo- Kigali-Rubavu-Goma

ii. Les domaines évalués lors de l'enquête comprennent :

- Etat des infrastructures de routes de transit
- Les facilités utilisées dans le traitement et déclaration des cargaisons
- Les opérations de ponts bascules
- Les postes de contrôle de la police et d'autres postes de contrôle le long du corridor
- Les comportements des transporteurs
- Arrêts des chauffeurs, les retards et les raisons y relatives et les coûts
- La documentation
- La sécurité routière

iii. Les principales parties prenantes rencontrées lors de l'enquête comprennent :

- Transporteurs/Chauffeurs
- Autorités routières/opérateurs de ponts bascules
- Les autorités des douanes/ des recettes
- Les déclarants et les transitaires
- La police
- Services d'immigration
- Les commerçants transfrontaliers
- Les opérateurs d'OSBP (Poste Frontière à Arrêt Unique)

4.4 OBSERVATIONS PENDANT L'ENQUETE

Les observations formulées pendant l'enquête sont présentées et expliquées en 7 catégories suivantes:

- i. Itinéraire de Dar es-Salaam aux nœuds de transit de la Tanzanie
- ii. Itinéraire de Rusumo aux postes frontières de Rubavu et Ruzizi II
- iii. Itinéraire de Ruzizi II à Bukavu.
- iv. Itinéraire de Kobero à Bujumbura-Gatumba
- v. Itinéraire de Gatumba-Kavimvira- port Kalundu
- vi. Itinéraire de Bujumbura-Ruhwa
- vii. Itinéraire de Mutukula – Kampala

4.4.1 ITINÉRAIRE DE DAR ES-SALAAM AUX NŒUDS DE TRANSIT DE LA TANZANIE

» ROUTES

- Les routes du corridor central relient 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.
- Toutes les routes le long du Corridor central sont macadamisées et se trouvent en général en bon état.
- Seul le tronçon de Nyakanazi à la jonction de Rusumo/Ngara (environ 50 km) est dans un mauvais état.



Photo: MAUVAIS ÉTAT DE LA ROUTE: Le tronçon de Nyakanazi à la jonction de Rusumo/Ngara se trouve en mauvais état. La situation devient pire en cas des pluies où les accidents sont fréquents. Des vols ont été également signalés sur ce tronçon du corridor central.

» Points de Ponts bascules

- Tous les tronçons de l'itinéraire de transit de Dar es-Salaam à la sortie des frontières de la Tanzanie six (6) ponts bascules communs jusqu'à la jonction de Lusahunga, à savoir; Vigwaza (littoral), Mikese (Morogoro), Kihonda (Morogoro), Nala (Dodoma), Njuki (Singida) et Mwendakulima (Kahama-Shinyanga). Quant à l'itinéraire de Rusumo et Kabanga/Kobero, il y a un pont-bascule supplémentaire à Nyakahura (Kagera), alors que l'itinéraire de Mutukula possède deux ponts-bascules de Kyamyorwa (Muleba-Kagera) et de Mutukula à la frontière.

Nom du pont-bascule	Lieu	Distance à partir du port de Dar-es-Salaam (Km)	Etat de l'infrastructure	Heures de pointe
Pesage en mouvement à Vigwaza	Région de la côte	80	Double voie	0730 - 1030
Mikese	Morogoro	175	Double voie	0900 - 1200
Kihonda	Morogoro	214	Une voie	1000 - 1200
Nala	Dodoma	493	Une voie	1300 - 1500
Njuki	Singida	738	Une voie	0700 - 0900
Mwendakulima	Kahama-Shinyanga	1052	Une voie	1800 - 2100
Nyakahura	Kagera	1304	Une voie	0700 - 0900 1400 - 1600
Kyamyorwa	Muleba-Kagera		Une voie	Aucune
Mutukula	Kagera		Une voie	Aucune

Tableau: Points de ponts bascules

- Généralement, il existe 7 points de ponts bascules sur les sections de transit de Dar-es-Salaam - Rusumo et Dar-es-Salaam - Kabanga/Kobero alors que la section de transit de Dar-es-Salaam - Mutukula possède 8 ponts bascules
- Parmi tous les ponts bascules mentionnés le long de ces sections de transit du Corridor, le pont-bascule de Vigwaza est le seul ayant le pesage en mouvement construit comme remplacement du pont-bascule de Kibaha. Ceci est parmi les initiatives de réduction des retards le long du corridor principalement aux ponts bascules en adoptant le pesage en mouvement.

A: Pont-bascule de Vigwaza

- Le pont-bascule de Vigwaza dans la région de Kibaha est situé à 80 km de Dar es-Salaam. Il est le premier pont-bascule le long du corridor central pour tous les camions transportant des marchandises importées à partir du port de Dar es-Salaam.
- Le pont-bascule est entièrement automatisé et les camions pèsent via le système du PEM (pesage en mouvement). Au cours du pesage, un signal lumineux vert s'affiche en indiquant que le camion est conforme au poids autorisé, ce qui permet au camion de continuer le voyage. Si le poids du camion n'est pas conforme, une lumière rouge s'affiche immédiatement, puis il est détourné vers le pont-bascule statique pour réévaluer la pesée. La mesure du pont-bascule statique charge de l'essieu du camion pour voir si elle est conforme à la charge d'essieu autorisé ainsi le GVM (Masse brute du véhicule) autorisé.

- Améliorations sur l'encombrement de la circulation ont été observées par rapport à la situation sur la dernière Enquête réalisée en Juillet de cette année. Moins de 3 minutes ont été consacrées par le camion conforme de s'aligner à la queue et traversant la pesée en mouvement alors qu'un camion non conforme est redirigé vers l'infrastructure du pont bascule statique. Le camion non conforme passe plus de 15 minutes à partir de l'alignement à la queue jusqu'à ce qu'il traverse le pont bascule. Un camion non conforme au niveau de deux ponts se gare à cette station en attendant de nouvelles actions sur son cas.
- Il a été recommandé que l'efficacité du pesage moderne de Vigwaza soit atteinte que si les conducteurs et les usagers de la route étaient sensibilisés en permanence sur les procédures du pesage en mouvement. Cela permettra de gagner du temps et d'éliminer la congestion sur la route principale de Chalinze -Kibaha
- - Concernant la performance du pesage, il a été noté que près de 60 pour cent des véhicules pesés au PEM doivent procéder à nouveau le pesage sur le pont statique car ils ne respectent pas les critères admissibles et 40 pour cent sont autorisés à passer à travers après le respect des critères du pesage en mouvement.



Photo: Pont-basculer de Vigwaza: Les nouvelles technologies au pont basculer de Vigwaza ont considérablement réduit la congestion ainsi que la réduction du temps de passage sur le pont-basculer.

B: Autres points de Ponts bascules

En dehors de la pesée en mouvement à Vigwaza, le reste des ponts bascules le long du corridor central sont statiques avec des procédures et des règlements pour leurs opérations presque communs comme détaillé ci-dessous:

- Tous les ponts bascules sont opérationnels pendant 24 heures avec les membres du personnel travaillant en équipes.
- Mis à part Mikese, qui est une station à double voie du pont bascule, le reste des ponts bascules sont des stations à une seule voie. Pesez les camions de chaque côté pour une seule infrastructure. Des con-

structions pour améliorer le pont-bascule de Mikese sont en cours.

- Limite de tolérance sur la mesure de l'essieu est de 5%
- Il n'y a aucune tolérance sur la Masse brute du Véhicule (GVM), la limite de la masse du véhicule autorisée est 56 tonnes
- Quand un camion est non conforme sur le poids de l'essieu, le conducteur a la possibilité de redistribuer la cargaison et peser à nouveau pour vérifier le respect de cargaison après redistribution. Le coût de la redistribution de la cargaison se fait au détriment du transporteur
- Quand un camion est non-conforme sur la GVM, le conducteur est poursuivi et sanctionné en fonction de la masse GVM dépassé, après quoi il est chargé d'obtenir un autre camion pour décharger la cargaison qui est au-delà des limites de charge autorisée. En cas de marchandises soumises à un contrôle douanier et que le camion est scellé, un agent des douanes procède à la levée des scellés et le transbordement de la cargaison, après quoi la cargaison dans les deux camions est re-scellé par les douanes
- Les véhicules non-conformes sont stationnés dans une cour de stationnement dans les stations de pesage. Une fois le camion est stationné au pont bascule, la personne qui sécurise le camion et la cargaison transportée par le camion, a la responsabilité des opérateurs de ponts bascules. Les chauffeurs sont donnés un délai de grâce de trois jours par la suite une taxe de stationnement de 20,00 \$ par jour est perçue.
- Les ponts de pesage sont régulièrement étalonnés après six (6) mois, mais en cas d'urgence ou de nécessité, les étalonnages sont effectués à tout moment.
- Amende payée en cas de contournement du pont-bascule est 2000.00 \$.



Photo: état au pont bascule de Mikese (à gauche) – La construction en cours à ce pont ai si que les résultats d'inspection de la police dans la congestion excessive de plus de 3 kilomètres. Nala (en haut à droite) et Kyamyorwa (en bas à droite) ont moins de congestion de circulation.

» Postes de contrôle de la police et autres postes de contrôle

- La plupart des postes de contrôle de la police sont situés à quelques mètres avant ou après tous les ponts bascules. Leur rôle principal est de procéder à des contrôles généraux de véhicules, y compris le chauffeur et également assurer la sécurité dans les stations de pesage.
- Les principaux documents contrôlés par la police près des stations de ponts bascules sont des documents de véhicules en général, y compris une License de véhicules automobiles, permis d'itinéraire, document de contrôle d'un véhicule automobile de la police ainsi que le permis de conduire. Ils contrôlent aussi l'état du camion, ainsi que l'état du chauffeur.
- Outre les postes de contrôle de la police, il existe un grand nombre de barrages routiers le long de la route pour les produits forestiers principalement. Beaucoup de camions en transit ne sont pas contrôlés à ces barrages routiers à moins qu'ils transportent des produits forestiers comme le bois et le charbon de bois, mais ils causent des retards car chaque véhicule doit s'arrêter pour les contrôles et à attendre que les barrages soient ouverts. La plupart des barrages routiers n'ont pas des panneaux de signalisation, ce qui rend très dangereux pour les camions ainsi que les barrages routiers des opérateurs forestiers.



Photo: barrage routier de contrôle des produits forestiers. Un agent de police ouvre la barrière pour laisser passer un camion arrêté au barrage routier de contrôle des produits forestiers.

» Postes de contrôles du TRA (Office Tanzanien des Recettes)

- Les camions transportant des marchandises sans scellé électronique doivent passer aux postes de contrôle de TRA. Ils utilisent ensuite les fiches de mouvement pour être vérifiées et signées à tous les postes de contrôle de TRA principalement pour assurer que le scellé des douanes est intact. Un intervalle de temps entre les postes de contrôle et les documents (fiche de mouvement) ont été fixés. Une

pénalité de 40, 000 TSH (Shillings Tanzaniens) est versée pour chaque jour dépassé pour atteindre le prochain poste de contrôle douanier (TRA).

- Les postes de contrôle de TRA sont basés à Misugusugu, Dumila et Isaka. Les bâtiments dans lesquels travaillent les agents de TRA se trouvent en mauvais état.
- Selon les chauffeurs des camions, le temps de voyage réglementé par les autorités entre le Port de Dar-es-Salam et Misugusugu et entre les postes de contrôle de Misugusugu et Dumila est de 8 heures. Le temps de voyage réparti entre Dumila et Isaka, et à la fois entre Isaka et Kabanga et Isaka et Rusumo est de 47 heures. Le temps de voyage est vérifié et appliquée à chaque poste de contrôle de TRA pour assurer que les livraisons des marchandises arrivent aux destinations respectives en temps opportun. Si elles ne parviennent pas à respecter l'intervalle de temps requis, les conducteurs de camions sont généralement pénalisés jusqu'à 40.000 shillings. Les chauffeurs de camion ont soulevé des inquiétudes sur les retards causés par les postes de contrôle de police de roulage qui résultent souvent aux pénalités au niveau des postes de contrôle de TRA.



Photo: Poste de contrôle de TRA à ISAKA: Les chauffeurs prennent un document de mouvement au bureau de douane à Isaka. Les camions transportant des marchandises sans seal électronique doivent passer aux postes de contrôle de TRA.

Préoccupations soulevées par les usagers et les opérateurs

- Mauvais état de la route de Nyakanazi jonction Rusumo/Ngara, les accidents ont été observés et d'autres camions ont échoué à monter quelques collines en raison du mauvais état de la route. On déplore aussi beaucoup de cas de vol sur ce tronçon.
- A Vigwaza, le manque de connaissances par les chauffeurs et d'autres facteurs associés à l'utilisation du pesage en mouvement, a entraîné que peu de camions se conforment aux critères des ponts bascules (environ 40%), le reste des camions sont redirigés vers le pont-bascule statique (environ 60%) pour une nouvelle pesée ;
- L'utilisation de la même voie de la pesée en mouvement à Vigwaza par tous les véhicules passant par

la route de Morogoro sur les deux sens, entraîne un désagrément avec d'autres usagers de la route qui ne sont pas forcément concernés par le pont-basculé mais qui sont obligés donc à attendre sur une file d'attente. D'autres véhicules passent par les trottoirs;

- Certains camions passent le test de contrôle de la charge de l'essieu à un pont bascule, mais échouent le test à un autre pont bascule en raison du ripage de cargaison dans le conteneur pendant le voyage du camion;
- Long processus pendant la redistribution des marchandises dans des conteneurs scellés, le conducteur doit assurer la liaison avec plusieurs parties prenantes telles que les douanes, les expéditeurs, les déclarants pour avoir les scellés rompus et permettre la redistribution de la cargaison;
- La plupart des ponts bascules étant à essieu simple, où un camion doit mesurer un essieu après l'autre et cela multiplie le temps nécessaire pour traverser les ponts bascules par presque deux fois plus que le temps normal sur deux ponts bascules à l'essieu;
- Seuls les deux ponts bascules de Mikese et Mwendakulima donnent une copie des reçus aux conducteurs de camions après la pesée ;
- L'utilisation des mêmes ponts bascules pour les véhicules en provenance de deux directions, principalement pour tous les ponts bascules après Mikese ;
- Les contrôles de police provoquent de longues files à proximité des ponts bascules. Parfois, les opérateurs doivent attendre les contrôles de police avant de procéder à la pesée des camions, et cela a provoqué de longues files devant la poste de contrôle de police, et cela est plus fréquent au pont-basculé de Mikese et Njuki ;
- Les barrages de police causent de très longues files d'attente aux ponts bascules de Mikese, Njuki et Nyakahura. Quelques doléances sont faites par les opérateurs de ponts bascules. Il n'y a pas de places de stationnement allouées spécifiquement pour les contrôles de police ainsi donc ce qui oblige la police à faire leurs contrôles sur les camions alors qu'ils sont en file d'attente aux ponts bascules;
- Les postes de contrôle forestiers ne sont pas bien gérés, en particulier entre Kahama et Benaco au niveau desquels les opérateurs de postes de contrôle entraînent des retards car chaque véhicule doit s'arrêter pour les contrôles et attendre que les barrières soient ouvertes. La plupart des barrages routiers ne présentent aucune signalisation de la route ce qui est très dangereux pour les camions ainsi que les barrages de contrôle des produits forestiers.

4.4.2 ITINERAIRE POSTE DE FRONTIERE DE RUSUMO-RUBAVU/POSTE DE FRONTIERE DE RUSIZI

» POSTE DE FRONTIERE DE RUSUMO

- Rusumo est une frontière entre la Tanzanie et le Rwanda;
- Les bureaux d'immigration traitent les documents valides avant d'entrer dans le pays où les citoyens des membres du corridor ne nécessitent pas de visa pour entrer en Tanzanie/Rwanda à l'exception des citoyens de la RDC qui entrent en Tanzanie;

- Pour les marchandises en transit, les douanes attestent les documents contre livraison, et apposent un cachet douanier et un cachet électronique avant de libérer la cargaison/camion;
- Pour les importations/transit via Rwanda, les documents et la cargaison sont confirmées par déclaration, une fois toutes les taxes requises sont payées, y compris 152 \$ pour les taxes sur l'utilisation de la route par les camions étrangers, alors le camion est libéré et le document T1 est généré pour les camions de transport en transit;
- Un camion prend 10 à 30 minutes pour terminer tous les processus, mais les camions transportant des carburants et les camions vides terminent les processus rapidement;
- Au côté de la Tanzanie, les agents sont encore en activité à partir d'un bâtiment temporaire en raison de l'électricité, de l'eau et d'autres questions en suspens, comme les meubles, tandis qu'au Rwanda, les agents opèrent à partir des nouveaux bâtiments et le concept OSBP (Poste Frontière à arrêt unique) devrait être opérationnel avant le 15 Novembre 2015;
- La mise en œuvre du TDU (territoire douanier unique) a réduit le temps de passage à la frontière ;
- La construction des postes frontières à guichet unique a fourni un espace de stationnement adéquat.



Photo: Top: en Haut: Rusumo-Tanzanie (utilise encore une infrastructure vieille), en Bas: Rusumo-Rwanda (utilise de nouvelles bâtiments de la OSBP)

» Les préoccupations soulevées par les usagers et les opérateurs

- Coupure du courant sur le côté de la Tanzanie
- Les chauffeurs se plaignent sur les comportements de la plupart des déclarants et transitaires au Rwanda qui gardent les documents pendant de longues heures affirmant que l'agent des douanes n'a pas encore terminé la vérification
- Les retards prolongés à la frontière causés par les propriétaires de camions faute de paiement des frais d'utilisation de la route par les camions étrangers.
- Les banques au poste de frontière du côté de la Tanzanie où les paiements sont effectués se trouvent à une distance de 30 km de la frontière à Ngara

» Route

- La distance entre la frontière de Rusumo à Kigali est d'environ 152 km.
- La route a été récemment construite et elle est dans un très bon état
- Il y a une section de stationnement à proximité de la zone Rugende près de Kabuga qui est à environ 19 km de la ville de Kigali entre 1600hr à 2000hrs principalement pour garder camions et éviter que ces camions entrent à Kigali pendant les heures de pointe pour réduire la congestion.
- En raison de conditions géographiques les camions mettent 5h du temps pour se rendre à Kigali à partir de la frontière de Rusumo.
- Pas de ponts bascules identifiés le long de la route
- Pas de barrages de police identifiés le long de la route, mais la police a été vue postés le long de la route et parfois arrêter les véhicules en cas de besoin
- Les camions mettent 12 heures en moyenne de la frontière de Rusumo à la frontière de Rubavu en raison de la nature montagneuse du pays.



Photo: Routes au Rwanda: La plupart des accidents se produisent sur cette route en raison d'angles vifs et les routes étroites et les comportements à risque des cyclistes qui s'accrochent aux camions pendant les montées.



Photo: Risky behavior done by the locals bicycle riders clinging onto trucks as they ascended hills in Rwanda.

» Espaces de parking à Kigali- Rwanda

- L'ICD de Magerwa à Kigali est un terminal de cargaison exploité par un acteur privé. Il sert comme un port sec ainsi que d'un entrepôt de stockage pour les marchandises destinées au Rwanda. D'autres équipements offerts au Magerwa-Kigali comprennent le transbordement, la numérisation, le pont-bascule et l'examen physique des marchandises.



Photo: ICD de Magerwa à Kigali

» Douanes de RRA (office Rwandais des recettes)-Magerwa

- Les douanes RRA utilisent le SYDONIA-World (système douanier automatisé) dans le dédouanement des marchandises, depuis l'introduction du Territoire douanier unique, les produits pré-autorisés ou pré-entrés ne doivent pas dédouaner au ICD Magerwa-Kigali; les marchandises peuvent être livrées directement aux établissements des importateurs où les douanes examinent les produits si il est nécessaire que l'examen personnalisé soit effectué par les agents des douanes à la frontière de Rusumo.
- Pour la cargaison qui est en transit, les processus sont effectués dans l'entrée et sortie des frontières.
- ICD Magerwa propose également des équipements de stationnement de transit pour les camions en transit à d'autres endroits au Rwanda comme à Shorongyi et Runda.

» Poste De Frontiere De Rubavu

- Rubavu/Goma ont deux passages (petite barrière et grande barrière). La petite barrière réservée pour camions et la grande pour véhicules légers.
- Les voyageurs qui traversent la frontière sont tenus d'avoir des documents de voyage valides qui incluent des passeports, laissez-passer ou d'un laissez-passer temporaire. Le laissez-passer temporaire peut

être obtenu au poste de frontière sur présentation d'une carte d'identité valide et une lettre du chef de la communauté/du village local. Le laissez-passer temporaire est délivré uniquement aux voyageurs provenant des communautés voisines de la frontière. Pas de frais de visa pour les ressortissants des pays membres du corridor central entrant au Rwanda.

- Les camions de transit du Central Corridor qui arrivent à la frontière sont contrôlés pour voir si le cachet est intact, alors le camion est autorisé à traverser après la documentation et le processus qui annule l'obligation automatiquement par l'agent des douanes à Rubavu. Le conducteur reçoit des copies de toutes les pièces justificatives qui accompagnent l'entrée de Transit (T1). Sur une base quotidienne entre 45 à 85 camions sont déclarés à la frontière de Rubavu pour entrer en RDC.
- Les exportations du Rwanda à la RDC comprennent principalement des produits agricoles comme le maïs, le blé, les haricots et les pommes de terre et les produits manufacturés tels que la bière, alors que pour les petites quantités de produits agricoles tels que le maïs il n'y a aucune déclaration requise. Pour les produits manufacturés une déclaration en douane est faite par l'intermédiaire du système douanier



Photo: Poste de frontière de Rubavu/Goma (petite barrière)

» Importations en provenance de la RDC

- Dans le cas des importations en provenance de la RDC vers le Rwanda, le commerçant est tenu de présenter une facture, une liste de colisage, un certificat d'origine et d'une licence/permis d'exporter les marchandises, le cas échéant. Les produits sont pesés et après une déclaration en douane est faite en utilisant le système SYDONIA pour les marchandises à être dédouanées. Les produits dont les impôts doivent être payés à Kigali sont déclarés pour l'entreposage à la frontière avant d'être autorisés à procéder à l'entrepôt de MAGERWA à Kigali.



Photo: Poste frontière Rubavu/Goma (grande barrière)

- En cas de marchandises en provenance de la RDC en transit à travers le Rwanda, le commerçant enrôle un agent des douanes qui prépare une entrée de transit douanier et exécute une caution en douane pour couvrir les marchandises pendant leur voyage en transit à travers le Rwanda. Les marchandises saisies pour le transit à Rubavu sont autorisées 2 à 4 jours pour quitter Rwanda selon le poste de frontière de sortie. L'obligation de transit est annulée automatiquement par l'agent des douanes au poste de douane à la sortie de marchandises qui quittent le Rwanda.

» Services d'immigration à Goma-RDC

- Les voyageurs sont tenus d'avoir des documents de voyage valides avant qu'ils ne soient contrôlés à travers la frontière par les fonctionnaires des services d'immigration. Un voyageur est tenu d'avoir un passeport, Laisser-passer, ou de permis de voyage temporaire
- Les chauffeurs de nationalité Tanzanienne, Ougandaise et Kenyane paient 100 USD pour le visa d'entrée unique et le formulaire demande et ce visa est valide pour 30 jours. Les personnes vivant dans les communautés voisines de la frontière sont autorisées à franchir la frontière sur présentation de leurs papiers d'identité nationaux. Les bureaux d'immigration sont ouverts de 06:00-18h00.
- Les ressortissants Rwandais et burundais sont exemptés de frais de visa.

» Douanes-RDC

- Les douanes en RDC utilisent le système douanier automatisé (SYDONIA) pour traiter les documents de dédouanement des marchandises à travers la frontière. Les agents des douanes sont donnés les droits pour accéder au SYDONIA pour faire leurs déclarations à la douane. Les importations en RDC destinées à Goma sont entrées pour l'entreposage après quoi les marchandises sont expédiées à être déposées dans les entrepôts sous-douane dans la ville de Goma.
- Les camions entrant en RDC nécessitent un visa d'entrée unique; le permis coûte 30 \$ pour une remorque et 15 US \$ pour un camion à 3 essieux et moins (un seul camion). Le permis est valide pour une période de 15 jours. Les camions sont également tenus de payer 152 USD en RDC les frais d'utilisation de la route pour les camions étrangers avant d'entrer à Goma.
- Il n'y a pas de système inter-connectivité entre les douanes RRA de Rubavu et les douanes de Goma donc aucune déclaration ne peut être effectuée avant l'arrivée de la cargaison à la frontière et cela entraîne le retard des camions car tous les processus commencent quand un camion arrive à la frontière
- Les camions sont autorisés à passer la frontière de la RDC après que les agents des douanes de la RDC aient préparés la déclaration en douane. Les documents utilisés dans le dédouanement des marchandises sont transmis à la douane de la RDC à travers le conducteur du camion ou de l'agent des douanes. Il a été rapporté qu'il y a un retard de camions qui traversent Rubavu à Goma et cela est causé par le fait que les agents des douanes ne préparent pas leurs déclarations à temps.
- Il y a un manque d'espace de stationnement pour les camions à la frontière de Goma en RDC et par conséquent, les camions perdent du temps en attendant l'autorisation d'entrée en RDC.

» Défis soulevés par les parties prenantes à Goma:

- Le retard par les agents des douanes de la RDC pour préparer et soumettre leurs déclarations à la douane pour la cargaison reçue à Goma en RDC.
- Le manque de documentation appropriée pour les biens reçus par les douanes de la RDC, et il a été noté que l'échange d'informations entre les autorités frontalières des douanes aux frontières est uniquement sur demande.
- La disparité dans les heures de travail pour les autorités à travers la frontière; alors que les agences gouvernementales au Rwanda travaillent 24h/7 tandis que leurs homologues à Goma travaillent de 06:00-à-18:00. Toutefois, cela a été expliqué pour une raison de l'insécurité que la région a connue dans le passé. L'équipe d'enquête a constaté que certains voyageurs ont été bloqués à la frontière après avoir arrivé après 18h.
- Les multiples ponts bascules le long des sections du corridor central sont plus de 7 stations de pesage.
- Les camions ne sont pas autorisés à quitter les entrepôts sous douane avant que la Cargaison ait déclarée et que les frais sont payés. Parfois, le propriétaire de la cargaison retarde le processus de paiement car il est informé les frais de taxes après l'arrivée de la cargaison
- Certains chauffeurs de la Tanzanie se plaignent sur les contrats de travail car ils n'ont pas droits à l'argent de poche.

» Poste de frontière RUSIZI II

- La Rusizi a deux points de passage des frontières. La frontière de Rusizi II est utilisée pour les camions de transit tandis que la frontière Rusizi I implique d'autres activités transfrontalières à l'exception des camions.
- Les agents des douanes, immigration et autres agents opèrent dans de bons bâtiments au côté Rwanda alors que la situation est totalement différente au côté de la RDC. Des équipements de bureau et l'environnement de travail sont pires (la construction des nouveaux bureaux est en cours)
- Les frais routiers de 152 \$ sont versés pour les camions qui entrent au Rwanda tandis que les camions qui entrent en RDC paient 200 \$.
- L'insuffisance d'espace de stationnement sur les deux côtés, en particulier en RDC
- Les transporteurs/chauffeurs se plaignent de payer 70 USD comme frais de parking alors que les bâtiments de stationnement à la frontière ne sont pas conformes aux standards et que la question de sécurité se pose également.



Photo: Poste de frontière Rusizi II- Côté du Rwanda

4.4.3 ITINERAIRE: RUSIZI II- BUKAVU (RDC)

- Le mauvais état de la route de la frontière à Bukavu (environ 2 km). Route non praticable pendant la saison des pluies.
- La sécurité des camions garés dans des zones non spécifiées en raison de mauvais état de la route en particulier pendant la saison des pluies est remise en cause.
- Les longs séjours aux destinations (plus de deux semaines), principalement en raison de retards concernant les activités des agents C&F, propriétaires de la cargaison et des transporteurs.

- La validité du visa qui était de 7 jours pour 50 \$ renouvelable chaque fois. Après un suivi continu par l'AFTT avec agences de la RDC, la validité des visas a été étendue à 30 jours pour 100 \$. Cette décision permettra de réduire le coût de faire des affaires en RDC.



Photo: Mauvais état de la route de la Rusizi II à Bukavu, les camions sont bloqués et ne peuvent pas continuer le voyage pendant la pluie



Photo: Le manque d'espace de stationnement au poste de frontière de Rusizi II en RDC où les camions se garent le long de la route avec un certain nombre de résidents à côté qui poursuivent leurs activités, tel est le comportement à risque et peut causer de graves accidents.

» Espaces de parking à Bukavu.

- Il existe de bons espaces de stationnement à Bukavu avec la séparation des camions pétroliers et autres camions pour des raisons de sécurité.
- Malgré les bons espaces, il est nécessaire d'inclure les services appropriés principalement utilisés par

des transporteurs tels que des zones de repos (avec des bâtiments des médias), les zones de cuisson car la plupart des chauffeurs font de la cuisine sous leurs camions, même s'il pleut ce qui est aussi très dangereux.

- Les camions ne sont pas autorisés à quitter les entrepôts sous douane avant que la Cargaison ait déclaré et que les frais sont payés. Parfois, le propriétaire de la cargaison retarde le processus de paiement car il est informé des frais après l'arrivée de la cargaison.



Photo: A gauche: espace de parking à Bukavu (RDC) A droite: Les chauffeurs font la cuisine dangereusement à la cour après un très long séjour en RDC sans déchargement.

4.4.4 ITINERAIRE KOBERO-BUJUMBURA

» POSTES DE FRONTIERE KABANGA/KOBERO

- Kabanga est la frontière entre la Tanzanie et le Burundi côté Tanzanie tandis que Kobero est du côté Burundi.
- Le temps de transit en moyenne de Dar-es-Salaam - Kabanga est 78.64 heures pour l'année 2015.
- Les constructions des OSBP Kabanga/Kobero ont été achevées sous le financement de TMEA
- Il y a le logement du personnel à Kobero mais non pas à Kabanga.
- Le concept de l'OSBP Kabanga/Kobero est maintenant mis en œuvre malgré que la Tanzanie fonctionne toujours à partir des anciennes infrastructures.
- Il y a des coupures régulières d'électricité tant à Kabanga qu'à Kobero malgré que les frontières sont équipés de générateurs; cela provoque beaucoup de congestion dans l'espace de stationnement existant et le long des routes comme le processus de déclaration prend beaucoup de jours.
- L'espace de stationnement à la frontière Kobero est suffisant tant qu'il n'y a pas de problèmes d'énergie ou de réseau Internet.

- Les services bancaires sont disponibles à Kobero mais non à Kabanga
- Les droits de douane payés à la frontière de Kobero pour le commerce transfrontalier est en augmentation. Il est actuellement environ 1-1,5 milliards de francs burundais par mois.
- En moyenne, environ 50 - 60 camions passent à la frontière de Kabanga par jour avec du grand travail pendant le matin.



Photo: Postes de frontière Kabanga/Kobero

» Route

- La distance entre la frontière de Kobero au port de Bujumbura est: 230 km
- Toute la route est asphaltée et se trouve en bon état à 95%.
- Le tronçon de 10 km de Rugari vers Muyinga qui avait quelques nids de poules a été



Photo: Route Kobero-Bujumbura, est un bon état à 95% malgré quelques nids-de-poule

Les principales préoccupations soulevées à la frontière sont:

- Environ 50-60 camions (importations) sont enregistrés quotidiennement.
- Aussi environ 30 camionnettes (commerce transfrontalier) sont enregistrées quotidiennement
- Il faut environ 30 minutes pour le dédouanement de transit par OBR
- La cargaison du commerce transfrontalier met 1-2 jour de procédures de dédouanements (OBR)
- Les droits de douane payés à la frontière de Kobero pour le commerce transfrontalier sont environ 1-1,5 milliards de francs burundais
- Le poste frontière de Kobero est la première frontière sur les frontières du corridor central où le personnel des deux pays travaille ensemble (Tanzanie et Burundi) depuis Octobre 2014. Depuis le 15 mai 2015, le personnel de la Tanzanie ne fonctionne plus de l'autre côté tandis que le personnel du Burundi travaille toujours au côté de la Tanzanie. La raison était une question de sécurité lorsque l'armée a tenté un coup d'Etat au Burundi. Toutefois, aucun problème de sécurité a été signalé à Kobero ni à ce moment-là ni après.



Photo: A gauche: Pont-bascule cassé à Kobero. A droite: Frontière de Kobero en cours de construction.

» Postes de contrôle de la police

- Le nombre total de postes de contrôle de police de sécurité sur la route de Kobero - Bujumbura sont trois; deux sont situés
- Le nombre total de postes de contrôle de police de roulage sur la route de Kobero - Bujumbura sont dix, dont cinq sont situés sur la section Muyinga-Gitega (98 km) et cinq autres sur la section Gitega-Bujumbura (100 km). Cela signifie une moyenne de police de roulage tous les 20 km. Certains policiers sont même à 10 km de distance.

» Espace de parking des camions

- Il y a deux zones de parking pour les camions le long du corridor central au Burundi. L'un est situé à Gitega à 127 km du poste de frontière de Kobero et l'autre au port de Bujumbura avec une distance de 100 km environ. Le coût pour le stationnement est de 3000 BIF/par jour (2 USD) pour les camions vides et 14.000 BIF/jour (9 USD) pour les



Photo: A gauche: parking des camions à Gitega. A droite: parking des camions à Bujumbura

» Bujumbura port

- Le port de Bujumbura a été construit en 1930 et finalisé en 1950.
- Le port est équipé de quatre quais dont: passagers, la cargaison générale, cargaison conteneurisée, pétrolier et six entrepôts.
- Le quai pour cargo général est équipé de quatre grues et marchandises conteneurisées d'une grue.
- La jetée pétrolière est complètement envasée.
- Le port de Bujumbura a élaboré un nouveau plan directeur financé par la JICA. De nouvelles infrastructures comprenant un quai conteneur et un chantier naval sont prévues dans le plan directeur.
- Il y a actuellement peu de marchandises déchargées dans le port de Bujumbura en raison du manque de marchandises passant par le port de Kigoma.



Photo: structure Port de Bujumbura

» Postes de contrôle : douanes

- Il existe un seul poste de contrôle des douanes à Kamenge à l'entrée de la ville de Bujumbura.

Les ponts bascules

- Il y a un pont bascule longtemps cassé à la frontière de Kobero.

4.4.5 ITINERAIRE BUJUMBURA-GATUMBA

» Route

- La distance du port de Bujumbura à la frontière de Gatumba est d'environ 13,8 km.
- La section de la route de Bujumbura (rond-point Chanic) vers la frontière de Gatumba (la route nationale - RN4) est de 12,8 km, elle est actuellement en cours de construction et de finalisation avec les fonds de l'UE.



Photo: Bujumbura-Gatumba Road which is under construction with EU financial support

» Poste de frontière de Gatumba

- Le bâtiment abritant le poste frontière de Gatumba est très vieux et en mauvais état,
- Le poste frontière connaît un manque d'eau,
- L'électricité utilisée au poste de frontière est fournie par la RDC
- La déclaration des marchandises d'une valeur de moins de 500 000 BIF s'opère au poste de frontière
- Les biens dépassant 500 000 BIF sont déclarés au bureau du port de Bujumbura
- Il y a un manque d'espace de stationnement pour les véhicules à la frontière de Gatumba



Photo: Poste de Frontière de Gatumba, des bureaux en mauvais état.

» Postes de contrôle de la Police

- Il y a deux postes de contrôle de police de la sécurité et une police de roulage situés dans la ville de Gatumba.

4.4.6 ITINERAIRE DE GATUMBA-KAVIMVIRA AU PORT DE KALUNDU

» Route

- La distance entre la frontière de Kavimvira et le port de Kalundu (RDC): 16,5 km
- La section de la route de la frontière de Kavimvira au rond-point vers Kalundu et Kamanyola est à 5 km. Celle-ci est en mauvais état et a été prévue pour être construite avec la section de la partie burundaise, mais pour le moment rien n'a été fait.
- La section de 11,5 km du rond-point au port de Kalundu est asphaltée, mais actuellement une partie de la section d'environ 50% est en mauvais état.
- La section de la route du rond-point de poste de frontière à Kamanyola avec le Rwanda est de 98 km de long est également asphaltée et est actuellement plus ou moins bon. Les travaux de réhabilitation sont nécessaires.
- La section de poste de frontière de Kamanyola à Bukavu est de 45 km. Elle est rude et en très mauvais état.
- La construction de cette section évitera de passer par trois frontières dont Kamanyola en RDC et Bugarama et Ruzizi II-Ruzizi II au Rwanda et en RDC et de gagner beaucoup de temps.

- Le pont sur la rivière Kavimvira seulement 100 m du rond-point vers le port de Kalundu était cassé depuis Février 2015.



Photo: Route Uvira-Kamanyola/Kavimvira

» Poste de frontière de Kavimvira

- Le poste de frontière de Kavimvira est composé de deux bureaux séparés de douanes et des services d'immigration.
- Le bureau de l'immigration est situé juste à la frontière avec le Burundi et sont de constructions neuves.
- Le bureau de douane est situé à environ 1 km de la frontière et elle est une ancienne construction.
- Manque d'espace de stationnement pour les véhicules.

» Port de Kalundu

- Le port a été construit en 1930 pour servir la ville de Bukavu par l'intermédiaire de Kamanyola.
- Le chemin de fer d'Uvira-Kamanyola de 94,2 km a été construit en 1931 pour la même raison. Toutefois, le chemin de fer de Kamanyola à Bukavu de 41,8 km de long n'a pas été construit, le transport via le chemin de fer d'Uvira à Kamanyola a cessé de fonctionner en 1958.
- Le port a été équipé de 2 grues, quatre entrepôts et une jetée pétrolière.
- Actuellement, il n'y a plus de grues et le déchargement se fait manuellement.
- L'accès du port est réduit de moitié en raison de la présence d'un lit de sable.



Photo: Port de Kalundu, le lit de sable réduit l'accès au port avec le déchargement qui s'effectue manuellement

4.4.7 ITINERAIRE BUJUMBURA-RUHWA

» Route

- The La route Bujumbura-Ruhwa est de 95 km de long dont une section de 20 km de l'aéroport de Bujumbura vers Ruhwa était asphaltée, mais elle est actuellement en très mauvais état. Elle est prévue pour réhabilitation sur financement de plusieurs bailleurs de fonds.
- Le reste de la section se trouve en très bon état et a été construit avec des fonds de la BAD. Elle est la seule route au Burundi construite selon la norme EAC. La route a été construite avec une autre section au côté du Rwanda et au poste de frontière à guichet unique.



Photo: Route Bujumbura – Ruhwa

» Poste de frontière de Ruhwa

Le poste de frontière de Ruhwa est un OSBP construit sur le territoire du Burundi. Son infrastructure comprend: le logement, le bureau, l'entrepôt, une clôture et un parking.



Photo: OSBP Ruhwa

4.4.8 ITINERAIRE MUTUKULA – KAMPALA

» POSTE DE FRONTIERE MUTUKULA

- La frontière de Mutukula est une frontière entre la Tanzanie et l'Ouganda
- Le temps de transit en moyenne de Dar-es-Salaam – Mutukula est de 85.46 Heures pour la période de Jan-Sept 2015
- Les OSBP Mutukula OSBP est finance par TMEA
- En moyenne, cela prend 15 à 25 minutes pour déclarer les marchandises en transit à la douane et permettre leur sortie.
- Le manque d'espaces pour le parking à la frontière du côté Tanzanien, le bâtiment abritant l'OSBP est officiellement rendu opérationnel depuis le 27 Août 2015 alors qu'il n'est pas encore opérationnel côté Ougandais
- Le processus normal de mesure fait par GFI entraîne des retards et encombrements à la frontière.



Photo: Frontière Mutukula, Côté Ougandais: Le processus de mesure des cargaisons pétrolières à la frontière fait par GFI.

Préoccupations soulevées par les usagers et autres opérateurs

- Cas d'erreurs dans la déclaration des documents par rapport à l'identité du bureau de destination (ex. Souvent Rusumo au lieu de Mutukula). Dans ces conditions, le retraitement de ces documents semble constituer l'unique solution convenable
- Les chauffeurs n'ayant pas été payés les frais de transport (distance), ils préfèrent ne pas traverser la frontière jusqu'à ce qu'ils aient ce paiement, ce qui cause l'encombrement
- La disponibilité des banques aux postes frontières du côté Tanzanien où les paiements sont faits à Bunazi, une distance de 25 km à partir de la frontière
- Le manque d'espace pour le parking des deux côtés, néanmoins la situation est en train de s'améliorer suite à la construction d'un poste frontière à guichet unique

- Retards prolongés à la frontière causés par les propriétaires des camions qui retardent/ne parviennent pas à donner/faire le paiement des frais des camionneurs étrangers usagers des routes.



Photo: Bâtiment de l'OSBP à Mutukula (Côté Tanzanien), les officiers sont maintenant en train de travailler basés dans les nouvelles infrastructures malgré que le concept d'OSBP ne soit pas encore mis en œuvre.

» Route

- Les routes pour ce tronçon, frontière Mutukula - Kampala, sont bien goudronnées malgré les quelques endroits où on a pu remarquer des nids-de-poule.
- En général, l'état global des routes de la frontière à la destination est bon malgré l'exiguïté des routes, d'où le souhait exprimé par les chauffeurs d'élargir la section des routes.
- Deux ponts bascules ont été remarqués dont un en construction situé à une distance d'entre 700 mètres et 1 kilomètre de la frontière de Mutukula et un autre appelé Pont bascule LUKAYA est complètement opérationnel pesant en mouvement (on a noté peu de circulation au Pont Bascule)
- On a noté une voie différente de la principale route où des poids lourds supposés passer par le pont bascule bifurquent alors que d'autres continuent. Ceci est très nécessaire pour éviter des encombrements inutiles.
- Il n'y a pas de points fixes de contrôle policier



Photo: Pont-bascule de LUKAYA: les camions sont font la queue sur la voie vers le pont bascule, à gauche le pesage en mouvement

» Entrepôts/Espaces de Parking

- On a noté que les frais de parking à NAKAWA s'élèvent à 25.000 Shillings Ougandais (soit, \$ 7.2) par jour pour le parking.
- Lorsque le camion entre à NAKAWA les chauffeurs donnent à l'Ouganda T1 pour enregistrer et confirmer que la cargaison est arrivée à destination, ainsi un laisser passer est produit.



Photo: Gauche: La partie ICD de NAKAWA pour les conteneurs, Droite : l'espace du parking pour les pétroliers seulement.

» Point de déchargement

- Au dépôt de déchargement du pétrole, TOTAL Ouganda contrôle le processus de déchargement (un camion prend en moyenne 90 à 120 minutes), calculées à partir de l'entrée du camion au portail d'entrée jusqu'à son départ de l'entrepôt après avoir terminé toutes les formalités. Les chauffeurs ont recommandé l'accélération des processus de déchargement en vue de réduire le temps utilisé.

» Port Bell – Ouganda

- C'est un petit centre industriel à Kampala, en Ouganda, Situé dans la Division de Nakawa,
- Une des cinq divisions administratives de la ville de Kampala. Il s'agit d'une subdivision de la zone plus élargie de Luzira, au Sud Est du District Central d'Affaires de Kampala
- Port Bell est situé au bout d'une arrivée du Lac Victoria, approximativement 14 km par route.
- Mode de Transport: Port Régional de transbordement Rail-Eau-Rail/Route sur le Lac Victoria.
- Type des flux de cargaison: Conteneurs, Volume Liquide et cargaison générale.
- Volumes réduits suite aux services ferroviaires inefficaces du Port de Dar es-Salaam à Mwanza
- Vieux bateaux

» Distance du Port Bell par rapport aux autres Ports sur le Lac Victoria

Autres ports lacustres	Distance du Lac (KM)
Mwanza	320
Kisumu	285
Baie de Kemono	235
Musoma	250

- On a remarqué que les infrastructures portuaires existantes telles que l'infrastructure pour la réparation des bateaux (cale sèche) ou des locaux ont un espace convenable pour l'extension où d'autres alternatives peuvent être envisagées dans le but d'améliorer les infrastructures portuaires.



Photo: Port Bell – Ouganda: Bateaux au Port-Bell avec des activités de déchargement faites manuellement

» Usage de la route

On a remarqué que la plupart des chauffeurs ne prêtent pas attention aux règles de sécurité et règlements d'utilisation des routes. Certaines des actions dangereuses remarquées lors de l'enquête sont les suivantes :

- Parking non sécurisé le long de la route et certaines fois dans des endroits dangereux comme les tournants des routes ou le long des collines, sans considération des effets pouvant en résulter tels que des accidents de route.
- Défaut d'observer les principes directeurs comme l'utilisation des signaux routiers en cas de pannes des camions ou tout autre arrêt brusque fait par le chauffeur.
- Les chauffeurs se méconduisent à cause du manque des lois et règlements stricts de la société régissant la sûreté et la sécurité. Certains chauffeurs ont été observés par l'équipe d'enquête en train de conduire toute la nuit sans s'arrêter pour dormir. On a aussi constaté que ces chauffeurs conduisaient à une très grande vitesse et de temps en temps ils faisaient des arrêts inutiles. Alors que les autres chauffeurs conduisaient jusqu'à 17h30, ils ont dû s'arrêter pour une pause de 20 minutes toutes les 4 heures de conduite. Il leur est aussi recommandé de subir un test d'alcool chaque fois qu'ils s'apprêtent à partir

vers une destination donnée.

- On a remarqué des animaux qui traversent les routes à certains endroits comme Nyakanazi et Kahama considérés comme une menace majeure souvent susceptible de causer des accidents. Ces animaux se déplacent le long de la route et d'autres se reposent au milieu des deux voies de l'autoroute. Les camions qui commencent leur voyage très tôt le matin après les repos nocturnes constituent un principal remède à la présence des animaux spécialement à Kahama.



Photo: Unsafe Parking: Parking non-sécurisé: Les figures ci-haut montrent certaines des méconduites à risque affichées par les chauffeurs, ce qui est dangereux et plus susceptible de causer des accidents. Les camions sont garés dans les tournants et sur des collines suite aux pannes des véhicules, sans qu'aucun autre signal routier ne soit indiqué pour inspirer les autres usagers des routes à prendre des précautions nécessaires.

ANNEX 1: MESURES PROPOSEES POUR RELEVER LES DEFIS IDENTIFIEES

NO	DÉFI IDENTIFIÉ	ACTION RECOMMANDÉE	RESPONSABILITÉ	SITUATION ACTUELLE	VOIE À SUIVRE	CALENDRIER
A. DECISIONS DES POLITIQUES						
1	Le pesage des camions en transit sur chaque pont-bascule (7-8) et pourtant aucune cargaison ne peut être ajoutée à un camion scellé en transit	<ul style="list-style-type: none"> - Piloter les opérations OSIS (postes de contrôle unique) en permettant la pesée des camions en transit à seulement 3 ponts-bascules celui de Vigwaza, Nala et Mwendakulima en attendant l'achèvement des postes de contrôle unique de Manyoni & Nyakanazi. Dans l'entretemps, le reste des camions locaux va peser à tous les ponts bascules - Accélérer la mise en œuvre des OSIS de Manyoni et Nyakanazi 	Gouvernement de la Tanzanie	Les camions de transit présent à tous les 7-8 ponts-bascules	Les ponts bascules de Vigwaza, Nala et Mwendakulima sont approuvés comme pilotes pour les camions de transit	
2	Variation dans l'interprétation des ponts bascules aux différents points de ponts bascules	<ul style="list-style-type: none"> - Maintenir la tolérance de 5%, ce qui garantit les variations - S'assurer que les systèmes des ponts-bascules sont interfacés 	Gouvernement de la Tanzanie	Publication d'appels d'offres pour un entrepreneur en date du 18/03/2016	Approuvé	Fin du projet: 18/08/2017
3	La mise en œuvre du concept de l'OSBP aux frontières de Rusumo et Mutukula & Mise en œuvre de l'approche de travail de 24h/7jrs à tous les postes de frontières du Corridor Central	<ul style="list-style-type: none"> - Opérationnaliser le concept de l'OSBP à Rusumo et Mutukula - Rendre opérationnel l'approche de travail de 24h/7jrs aux OSBP de Rusumo, Kabanga/Kobero et Mutukula 	Tous les Gouvernements		Approuvé conformément à la réglementation de l'EAC sur le contrôle de l'essieu de chargel	
			TANROADS		Approuvé	
			Tous les Gouvernements		Approuvé par TRA et d'autres opérateurs de la frontière pour la mise en œuvre	
			Tous les Gouvernements		Approuvé par les opérateurs de la frontière pour la mise en œuvre	

NO	DÉFI IDENTIFIÉ	ACTION RECOMMANDÉE	RESPONSABILITÉ	SITUATION ACTUELLE	VOIE À SUIVRE	CALENDRIER
4	Retard des camions de transit au poste de frontière de Mutukula en Ouganda causé par des mesures de carburant par GFI lors du jaugeage	-Augmenter le nombre d'installations et du personnel pour le jaugeage	GFI/ Gouvernement Ougandais		Approuvé	
5	Les frais de visa élevés pour les chauffeurs de camion Tanzaniens et Ougandais en RDC	-Supprimer les frais de visa pour les citoyens la RDC, la Tanzanie et l'Ouganda	Gouvernements de la Tanzanie, Ouganda et RDC	Bukavu: 100 USD et Goma: 100 USD pour les citoyens tanzaniens et 100 USD pour les citoyens ougandais	L'AFTT va convoquer les agences concernées pour finaliser le dossier	
6	Les frais d'utilisation des routes pour les camions de transit ne sont pas harmonisés au niveau des Etats membres du Corridor Central	-Les frais d'utilisation de la route au niveau des Etats membres du Corridor Central devraient être harmonisés	Tous les Gouvernements	La Tanzanie, le Rwanda et le Burundi ont harmonisé les frais de la route à 152 USD	Approuvé	
7	La mise en œuvre du Territoire douanier unique (TDU) au niveau du Corridor Central.	Revoir la décision pour le dédouanement du fret vers la RDC à partir du Port de Dar-es-Salaam en vertu du TDU	TRA/DGDA/Gouvernements de la Tanzanie et de la RDC	Les importateurs en RDC ne veulent pas du TDU. La moitié de la cargaison de la RDC a été détournée vers Beira et aux ports	La RDC va analyser la question et s'y adapter en conséquence	
B. DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES						
1	La route entre Dar-es-Salaam et Kibaha est très congestionnée	- Accélérer la construction de la route de contournement à péage sud de Dar-es-Salaam à Chalinze via les arrangements PPP	Gouvernement de la Tanzanie/ Secteur Privé/ Bailleurs de fonds	L'étude de faisabilité et la conception préliminaire sont en cours. Date limite probable : Avril 2016 - Le contrat de mise à jour de l'étude de faisabilité et la conception détaillée pour la route Nyakanazi - Lusahunga-Rusumo sera signé vers fin Février 2016 sous le financement du NEPAD-IPPF - Le contrat pour l'exécution de routine et d'entretien périodique a été signé le 4 Février 2016.	Accord de faire le suivi et d'accélérer le processus	
2	Mauvais état de la route Nyakanazi-Rusumo	Accélérer la réhabilitation de la route Nyakanazi-Rusumo	Gouvernement de la Tanzanie/ Bailleurs de fonds		Accord de faire le suivi et d'accélérer le processus	

NO	DÉFI IDENTIFIÉ	ACTION RECOMMANDÉE	RESPONSABILITÉ	SITUATION ACTUELLE	VOIE À SUIVRE	CALENDRIER
3	Energie non fiable aux frontières de Kabanga et Rusumo en particulier sur le côté de la Tanzanie	<ul style="list-style-type: none"> - Assurer une alimentation fiable en énergie aux frontières de Kabanga et Rusumo en particulier sur le côté de la Tanzanie - Utiliser les générateurs de secours fournis par TMEA si nécessaire 	TANESCO/REGIDESO	Disponibilité des générateurs	Electrification en cours au Burundi et en Tanzanie	Fin: Mars 2016
4	Absence de logements du personnel à Kabanga, Rusumo côté Rwanda et Rusumo côté Tanzanie	<ul style="list-style-type: none"> - Accélérer la construction de logements du personnel à l'OSBP de Kabanga 	Gouvernement de la Tanzanie et du Rwanda/Bailleurs de fonds		Approuvé	
5	Absence d'équipement et de mobilier aux OSBP de la Tanzanie	<ul style="list-style-type: none"> - Fourniture d'équipements et de meubles à Rusumo côté Tanzanie et à l'OSBP de Kabanga 	Gouvernement de la Tanzanie	Equipements et meubles en cours d'acquisition	Approuvé par TRA et TRA s'occupe du suivi	
6	La section manquante de liaison de la route Bujumbura-Nyamitanga sur la route Bujumbura- Ruhwa se trouve dans un très mauvais état	<ul style="list-style-type: none"> - Construire la section manquante de la route Bujumbura-Nyamitanga (20 km) 	Gouvernement du Burundi	Fonds disponible sous le financement divers	Contrat de construction disponible attente de non objection par tous les bailleurs	
7	Mauvais état des postes de frontières de Gatumba et Kavimvira	<ul style="list-style-type: none"> - Les gouvernements du Burundi, de la RDC et les partenaires pour développer les OSBP Gatumba/Kavimvira 	Gouvernement du Burundi et de la RDC/Bailleurs de fonds/AFTT	L'AFTT a présenté le projet à TMEA et TMEA a entrepris des consultations avec les autorités compétentes au Burundi et en RDC	Approuvé Le Burundi va faire le suivi avec TMEA	
8	Faible trafic au Port Bell et sur la ligne centrale des chemins de fer	<ul style="list-style-type: none"> - Redéveloppement du Port Bell et le port de Mwanza et la ligne des chemins de fer centrale (Dar es-Salaam-Mwanza) et les navires 	Gouvernements de la Tanzanie et l'Ouganda	Port Bell et Jinja en cours de développement sous les fonds de la Banque mondiale	Approuvé, Le processus de réhabilitation de la ligne de chemin de fer Dar - Mwanza est en cours	

NO	DÉFI IDENTIFIÉ	ACTION RECOMMANDÉE	RESPONSABILITÉ	SITUATION ACTUELLE	VOIE À SUIVRE	CALENDRIER
9	Mauvais état de la route de la frontière de Ruzizi I et Ruzizi II à Bukavu et Uvira	- Construction de la route Ruzizi II - Bukavu	Gouvernement de la RDC/ Baillleurs de fonds	Initialement financé par l'UE à travers la CEPGL mais la mise en œuvre a échoué	Approuvé La RDC fera le suivi	
		- Construction de la route Ruzizi I - Bukavu	Gouvernement de la RDC/ Baillleurs de fonds	Initialement financé par l'UE à travers la CEPGL mais la mise en œuvre a échoué	Approuvé La RDC fera le suivi	
		- Construction de la route Kavimvira-Uvira	Gouvernement de la RDC/ Baillleurs de fonds	Initialement financé par l'UE à travers la CEPGL mais la mise en œuvre a échoué	Approuvé La RDC fera le suivi	
10	Le pont cassé de Kavimvira	- Réhabilitation de la route Uvira-Port Kalundu et la Construction du pont sur la rivière Kavimvira à Uvira	Gouvernement de la RDC/ Baillleurs de fonds		La réhabilitation est en cours	Fin: Février 2016
11	Mauvais état du port de Kalundu	- Travaux de dragage et de modernisation du port de Kalundu	Gouvernement de la RDC/ Baillleurs de fonds	L'AFTT a développé une note de concept et TMEA a entrepris des consultations avec les autorités compétentes en RDC	Approuvé DRC va faire le suivi avec TMEA	
12	La sécurisation des postes frontières et des ponts-bascules pour éviter des pertes importantes en cas d'incendie	- L'AFTT va engager un consultant pour réaliser un audit sur la sûreté et la sécurité aux postes frontières et aux ponts-bascules	AFTT /Etats Membres	Les postes frontalières et les ponts-bascules ne disposent pas des moyens pour faire face aux catastrophes	Approuvé L'AFTT va faire e suivi	Juin 2016
		- L'AFTT et les Etats membres vont mobiliser des ressources pour mettre en œuvre les recommandations de l'audit				

