



L'Observatoire du Transport du Corridor Central

Corridor Novateur dans le suivi des Performances



TABLE DES MATIÈRES

Tableaux des Figures	3
Avant Propos	5
Remerciements	7
Liste des Abbreviations	9
Resume	11
1. Introduction	14
1.1 Le lien entre le Corridor Central et les Economies des Etats Membres	14
1.2 L'Observatoire du Transport du Corridor Central	15
2. Indicateurs De Performance Pour Le Corridor Central	19
2.1 Nature des Indicateurs de l'Observatoire du Transport du Corridor Central	19
2.2 Indicateurs disponibles	21
2.2.1 Indicateurs de temps de transit	21
2.2.2 Indicateurs de volumes des marchandises	31
2.2.3 Indicateurs de l'efficacité et de la productivité	39
2.2.4 Cost indicators	49
3. Annex	52
Annex 1: Principaux Partenaires de L'observatoire du Transport	52
Annex 2: Etude des Routes et Audit des Frontieres	56
Audits des frontières	56
Points de contrôle par la police	64
Ponts-bascules	65



TABLE DES FIGURES

Figures

Figure 1: TOP(Projet d'Observatoire de Transport) comme un Outil pour l'Elaboration des Politiques	12
Figure 2: Retards en Minutes sur des Postes Frontaliers	22
Figure 3: Temps de Transit en Heures par Destination	29
Figure 4: Importation Générale via le Port de Dar es Salaam (mT) 2003-2013	31
Figure 5: Importation générale par type d'emballage	32
Figure 6: Importation Générale par pays par type de marchandises	33
Figure 7: Exportation Générale par pays via le Port de Dar es Salaam	36
Figure 8: Volumes d'importation/exportation transitant par le Corridor Central	38

Tableaux

Tableau 1: Taux de la croissance du PIB des Etats Membres de l'AFTTCC	14
Tableau 2: Indicateurs à mesurer	19
Tableau 3: Retards en Minutes sur des Postes Frontaliers	22
Tableau 4: Retards en Minutes sur les ponts-bascules	23
Tableau 5: Retards en Minutes sur les Points de Contrôle par la Police	24
Tableau 6: Retards en Minutes sur les Escales Personnelles	25
Tableau 7: Temps d'attente en Heures aux Ports	26
Tableau 8: Retards moyens en Minutes en Territoire de Tanzanie	27
Tableau 9: Temps moyen en Transit en Tanzanie	28
Tableau 10: Temps en Transit en Heures par Destination	29
Tableau 11: Temps en Transit en termes de pourcentage par Destination	30
Tableau 12: Importations générales via Dar es Salaam (mT) 2003-2013	31
Tableau 13: Importation générale par type de marchandises	32
Tableau 14: Importations générales par pays et par type de marchandises	33
Tableau 15: Importations générales par pays	34
Tableau 16: Exportation générale via le port Dar es Salaam 2013	35
Tableau 17: Exportation générale par pays via le port de Dar es Salaam 2013	36
Tableau 18: Exportation par pays en termes de pourcentage	37
Tableau 19: Volumes d'importations/exportation transitant par le Corridor Central 2013	38
Tableau 20: Temps d'entreposage pour les contaires des TICTS	40
Tableau 21: Containers livrés endéans le temps de franchise	41
Tableau 22: Containers livrés dans 5 jours de "BRN" -	42
Tableau 23: Une vue longitudinale du temps d'entreposage - 2000-2013	43
Tableau 24: Temps d'entreposage pour les containers au terminale TPA 2013	44
Tableau 25: Temps d'entreposage - TPA par rapport à TICTS	45
Tableau 26: Camions de transport en Transit par pays	46
Tableau 27: Volumes des marchandises expédiés par chemin de fer	47
Tableau 28: Expedition par chemin de fer en termes de pourcentage par pays	48
Tableau 29: Distance entre Dar es Salaam et les Destinations spécifiques	49
Tableau 30: Coût moyen du transport par km par Destination	49
Tableau 31: Dépenses et frais	50



AVANT PROPOS

L'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central (AFTT) met en œuvre le Projet de l'Observatoire de Transport du Corridor Central sur financement de TradeMark East Africa (TMEA). Après toute une année de suivi des performances du Corridor Central, j'ai le privilège de présenter le 1er rapport annuel (de Janvier à Décembre 2013) de l'Observatoire du transport du corridor central. L'Observatoire de transport 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.

Le Projet d'Observatoire de Transport (TOP) a été mis sur pied pour permettre à l'AFTT de réaliser sa vision de rendre le Corridor Central le plus compétitif en Afrique orientale et centrale par le suivi d'un nombre d'indicateurs mesurant les performances du corridor. Ces indicateurs, notamment sur le volume de marchandises, le temps de transit, l'efficacité et la productivité fournissent un ensemble d'outils pour le diagnostic des problèmes liés à des coûts élevés de transport sur le corridor central; ainsi, ils contribuent à l'identification des domaines nécessitant une amélioration concernant la réduction de ces coûts et l'évaluation de l'efficacité des programmes visant à améliorer la compétitivité du corridor.

L'observatoire dispose d'un mécanisme permanent de collecte de données, de traitement et de dissémination des indicateurs de performance du corridor; ainsi, la production d'indicateurs sur le transport terrestre, en particulier sur le transport routier le long du corridor central, exige qu'une étude des routes soit périodiquement et régulièrement menée pour établir les données nécessaires pour permettre un diagnostic complet des performances du corridor. En effet, l'atelier de dissémination sur la moitié de l'année qui a eu lieu à Dar es-Salaam le 18 Septembre 2013 a reconnu l'importance de l'Observatoire de transport et a formulé une série de recommandations, y compris l'étude des routes afin de vérifier et valider les données des GPS.

Avec l'appui permanent de TMEA, la deuxième phase visant à établir une base de données en ligne, y compris la cartographie des routes du Corridor Central, l'acquisition d'appareils GPS fiables récoltant les données en temps réel, les équipements et les logiciels appropriés pour le traitement des données en ligne, le recrutement de consultants; l'intégration de systèmes des parties prenantes pour un échange automatique de données etc. est en cours. Je saisis cette occasion pour exprimer ma sincère gratitude à TMEA pour leur appui financier, à l'Autorité des Recettes de la Tanzanie (TRA), Autorité des Recettes du Rwanda (RRA), Office Burundais des Recettes (OBR) et Office de Gestion du Fret Multimodal (OGFREM) pour avoir signé l'Accord sur l'échange de données; et aux opérateurs portuaires: Autorité Portuaire de la Tanzanie (TPA), Terminal International de Containers en Tanzanie (TICTS) pour leur appui permanent dans la fourniture des données qui permettent à l'Observatoire de transport de produire des indicateurs significatifs.

Rukia D. Shamte

Secrétaire Exécutif



REMERCIEMENTS

Les indicateurs de performance du corridor central pour l'année 2013 sont traités à partir des données GPS collectées par les transporteurs routiers ainsi que des données provenant des systèmes informatiques des opérateurs portuaires de Dar Es Salaam à savoir TPA et TICTS. Pour tous ces partenaires, le Secrétariat Permanent de l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central exprime sa gratitude. En fait, en l'absence des données fiables provenant des principaux partenaires, l'Observatoire de transport ne sera pas en mesure de produire des indicateurs de performance, et le projet serait voué à l'échec. Ainsi, le Secrétariat Permanent 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 l'accord sur l'échange de données.

Le Secrétariat Permanent de l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central remercie également tous ses principaux partenaires dans l'échange de données pour avoir tous nommé leurs points focaux pour le projet d'Observatoire de transport et leur demande de finaliser leur engagement à appuyer le projet en signant l'accord sur l'échange des données en vue de permettre aux points focaux de passer à l'étape cruciale de transmettre périodiquement les données au Secrétariat Permanent de l'Agence de Facilitation du Transport de Transit qui à son tour sera responsable du traitement et de la diffusion auprès de tous les partenaires.

L'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central saisit cette occasion pour informer ses partenaires que dans le même cadre de la facilitation de l'échange de données, le matériel de travail et le renforcement des capacités seront fournis aux points focaux.

L'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central remercie aussi TMEA pour son engagement à garantir le financement supplémentaire du projet afin de rendre automatique l'échange et le traitement des données. Cette phase cruciale du projet, qui a récemment commencé exige également l'engagement total de tous les fournisseurs de données.



LISTE DES ABBREVIATIONS

CCTFA	Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central
ABADT	Association burundaise des agences en douane et transitaires
ADR	Association rwandaise des agences en douane
AMPF	Autorité Maritime et Portuaire du Burundi
ATIB	Association burundaise des Transporteurs Internationaux
CCIB	Chambre de Commerce et d'Industrie du Burundi
CSV	Valeurs séparées par virgule
DGDA	Direction Générale des Douanes et d'accise de la RDC
DO	Ordre de livraison
DRC	République Démocratique du Congo
GPS	Système mondial de localisation
IT	TIC (technologies de l'information et de la communication)
OBR	Office Burundais des Recettes
OdR	Office des Routes du Burundi
OGEFREM	Office de Gestion du Fret Multimodal
PSF	Fédération Rwandaise du Secteur Privé
RTDA	Agence Rwandaise de Développement du Transport
SSATP	Politique sur le Transport Sub-saharien
T1	Déclaration en Transit
TAFFA	Association Tanzanienne des entreprises d'expédition des marchandises
TATOA	Association Tanzanienne des Propriétaires des Camions
TICTS	Terminale International pour Containers
TMEA	Trade Mark East Africa
TOP	Projet d'Observatoire de Transport
TPA	Autorité Portuaire de la Tanzanie
TRA	Autorité Tanzanienne des Recettes
URA	Autorité Ougandaise des Recettes



RESUME

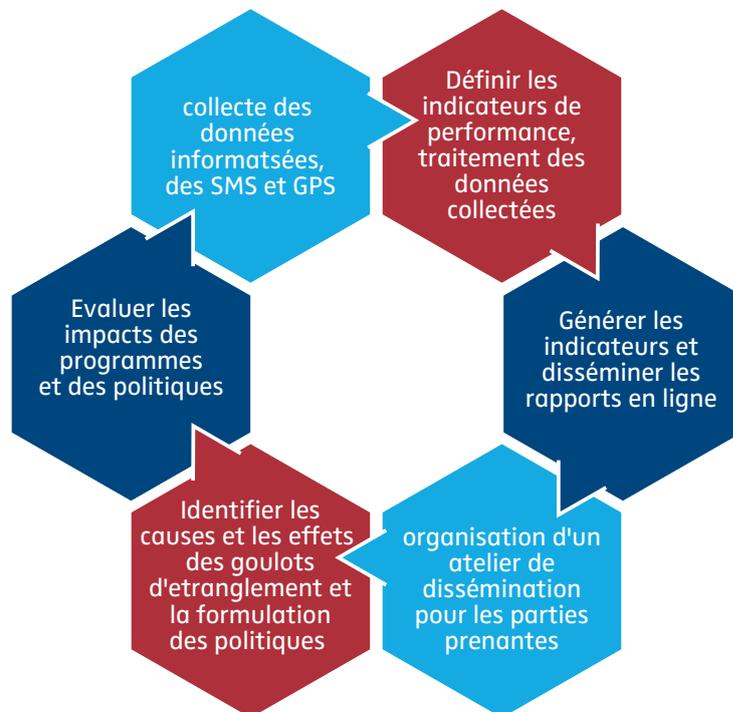
L'Observatoire de Transport du Corridor Central qui a été officiellement lancé au mois de Juillet 2013, a publié son premier rapport couvrant la première moitié de l'année de 2013 (de Janvier à Juin). Ce rapport couvre entièrement l'année 2013 (de Janvier à Décembre). Comme le premier rapport bi annuel de l'observatoire, ce rapport vise à mettre en évidence les principaux indicateurs de performance du corridor et à donner un aperçu indicatif des principaux défis auxquels est confronté le Corridor au cours de la dernière année. L'AFTT tient à adopter des stratégies qui assureraient que les principaux indicateurs de performance du corridor qui sont identifiés et transmis à travers l'observatoire, ont un impact sur la façon dont le corridor est géré et contribuent à le transformer en un corridor de classe mondiale en termes de circulation efficace et effective des marchandises à partir du port de Dar Es Salaam vers les pays enclavés à savoir Rwanda, Burundi, de l'Ouganda et de la RD Congo.

L'objectif principal de l'AFTT est double : le premier est d'identifier les domaines le long du corridor qui nécessitent une amélioration à travers des mesures longitudinales de l'efficacité des programmes conçus pour supprimer les goulots d'étranglement le long du corridor. Le deuxième est de fournir des informations fiables et de haute qualité aux décideurs politiques de la région qui peuvent être utilisées pour prendre des décisions sur les politiques. Ces données et informations sont basées sur des preuves factuelles des réalités qui touchent les opérateurs et les parties prenantes du Corridor Central. L'observatoire de Transport du Corridor Central (OTCC) est le principal outil qui a été développé pour s'assurer que l'AFTT atteint cet objectif clé. A travers les principaux indicateurs de performance qui sont identifiés sur base des données qui sont fournies par les principales parties prenantes, qui soit régulent ou transportent des marchandises le long du corridor, l'OTCC est devenu une plate-forme qui consolide et intègre les différentes couches d'activités et opérations qui ont des répercussions sur les performances du corridor.

Les principaux indicateurs de performance de l'OTCC sont divisés en quatre catégories d'indicateurs: le temps de transit, les volumes de transactions, l'efficacité du corridor et le coût. Chaque ensemble d'indicateurs tient compte des domaines importants du corridor avec l'image globale concernant la façon dont le corridor est efficace et effectif dans la circulation des marchandises. Ce système d'indicateurs assiste à déterminer avec précision où les goulots d'étranglement et les inefficacités sont situés le long du corridor. La fiabilité de ce système d'indicateurs dépend de la qualité des données fournies à l'AFTT par le détenteur/les fournisseurs des données dans le corridor. C'est à cause de ce fait que l'AFTT avec l'appui de TMEA a investi d'énormes ressources en sorte qu'il y ait un processus intégré pour canaliser les données des parties prenantes vers l'OTCC. Ceci a été réalisé en signant des mémorandums d'entente avec des fournisseurs de données et aussi en créant de nouveaux systèmes qui automatiseront bientôt le transfert des données à partir des parties

prenantes vers l'OTCC. Ce dernier système garantira qu'il n'existe pas de possibilité de manipuler ou de perturber cette nature des données. En s'appuyant sur les données brutes, l'OTCC fournit un ensemble crédible d'indicateurs de nature à convaincre les décideurs à formuler et adopter des politiques d'élimination des barrières qui affectent le corridor.

Pour créer une plate-forme où les informations de l'observatoire de transport du corridor central ont un impact au niveau des politiques, l'AFTT a élaboré une stratégie de communication et de plaidoirie qui fait partie de son processus stratégique global de gestion du corridor. Cette stratégie vise premièrement à faire passer des informations de l'observatoire de transport du corridor central aux décideurs politiques et deuxièmement à faire connaître les performances du corridor et ainsi à créer une demande pour les informations de l'observatoire de transport du corridor central. Cette stratégie de diffusion aboutira finalement à l'intensification des activités et des processus qui amélioreront les performances du corridor. En tant qu'outil de surveillance, l'observatoire de transport du corridor central indique et souligne seulement l'état de santé du corridor ; il est alors du rôle des parties prenantes de proposer et de prendre les mesures nécessaires pour remédier ou améliorer la situation. A travers sa stratégie, l'AFTT vise à créer une plateforme où les remèdes proposés et les mesures d'amélioration peuvent être discutés à tous les niveaux pour aboutir finalement à la formulation et la mise en œuvre des politiques qui transforment la compétitivité du corridor dans la région



Grappe 1: Le Projet d'Observatoire du Transport (TOP) comme Outil d'Elaboration des Politiques .

Les principaux bénéficiaires de l'OTCC sont évidemment les parties prenantes tant publics que privés fournisseurs ou demandeurs de services relatifs au transport et commerce le long du Corridor Central.



1. INTRODUCTION

1.1 LE LIEN ENTRE LE CORRIDOR CENTRAL ET LES ECONOMIES DES ETATS MEMBRES

En tant que principal corridor qui dessert la plus grande partie de la Tanzanie, le Rwanda, l'Ouganda, le Burundi et la RD Congo, le corridor central influe directement sur la performance économique de ces pays. La croissance économique dans les Etats membres de l'AFTTCC est affectée négativement par le coût élevé de faire des affaires dans le corridor causé par le coût élevé du transport, de nombreuses barrières non tarifaires, des retards et des coûts administratifs associés à la chaîne logistique de transport.

Tableau 1: Taux de la croissance du PIB des Etats Membres de l'AFTTCC

Pays	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Burundi	3.79	4.19	4.02	4.47	4.74	4.80	5.01	5.20
RD Congo	7.17	6.88	7.15	6.22	10.49	10.25	9.31	6.63
Rwanda	7.22	8.24	8.00	7.50	7.50	7.00	7.00	7.00
Tanzania	7.04	6.45	6.93	6.97	7.19	7.05	6.88	6.72
Ouganda	6.20	6.20	2.78	5.65	6.48	7.00	7.00	7.00

(Perspectives de l'Economie Mondiale, 2013)

L'importance géopolitique du corridor central ne peut pas être sous-estimée et au fil des ans, elle est entrain de devenir le choix naturel en tant que route commerciale pour les Etats membres. Les économies des pays desservis par ce corridor démontrent des taux élevés de croissance du PIB compris entre 4 et 7,5 %. La demande de transit devrait augmenter de 2.7 à 9.8 millions de tonnes en 2030. Jusqu'à présent, le corridor enregistre une croissance moyenne de 14% des importations et des exportations des pays membres et d'autres pays d'Afrique centrale. Cette croissance a donné lieu à un flux de production au port de Dar-es-Salaam passant de 7,4 millions de tonnes en 2007 à 13 millions de tonnes en Décembre 2013. Cette croissance impressionnante dans l'utilisation du corridor va augmenter la pression pour plus d'aménagement et d'amélioration d'infrastructures et des politiques pour permettre cette croissance. Le rôle de l'AFTT et de l'observatoire de transport dans ces conditions sera plus accentué. En renforçant les capacités de suivi et les capacités des décideurs et des exécutants de l'observatoire de transport du corridor central, ils auront un outil à leur disposition pour s'assurer qu'ils élaborent et exécutent des stratégies qui accéléreront la croissance économique et sociale dans le corridor.

1.2 OBSERVATOIRE DE TRANSPORT DU CORRIDOR CENTRAL

L'observatoire de transport du corridor central a été officiellement institué en Juillet 2013. C'est une plate-forme basée sur le Web qui utilise les dernières technologies de base de données sur les TIC pour collecter des données qui sont ensuite classées en catégories d'indicateurs qui constituent des ensembles de données et d'informations de l'observatoire pour évaluer les performances du corridor au cours d'une période de temps. Alors que la genèse de l'observatoire de transport du corridor central date de 2011 quand TMEA a signé un mémorandum d'entente pour appuyer l'AFTT dans la mise en place d'un observatoire, l'utilisation réelle et significative de l'observatoire commence à partir de Janvier 2013. Depuis sa création, les principales réalisations de l'observatoire de transport du corridor central ont été

Identification des systèmes informatisés des parties prenantes

Le Secrétariat de l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central a organisé des missions sur terrain auprès des parties prenantes des Etats membres en vue de la sensibilisation et de l'identification de leurs systèmes informatiques. Les parties prenantes visitées étaient entre autres les opérateurs des ports, les autorités fiscales, les agences routières, les autorités responsables de la régulation des transports, les Agences d'expédition, l'Association de dédouanement et d'expédition, les associations des transporteurs internationaux, les opérateurs de chemins de fer et les Fédérations nationales du secteur privé. Les parties prenantes informatisées ayant des données fiables identifiées étaient les opérateurs du port de la Tanzanie (TPA et TICTS) et toutes les administrations fiscales des Etats membres utilisant le même système qui est ASYCUDA ++ et OGEFREM (RDC). Ces parties prenantes ont donc été ciblées pour entrer dans l'accord d'échange de données.

Elaboration de l'Accord sur l'Echange des Données

Tout d'abord, le Secrétariat a demandé aux parties prenantes identifiées de nommer des responsables des TIC en tant que points focaux. Toutes les parties prenantes informatisées (TPA, TICTS, TRA, URA, RRA, OBR, DGDA et OGEFREM) ont accordé leur appui à l'Observatoire de transport en nommant leurs points focaux. Un grand nombre de réunions avec les points focaux ont été organisées afin de les sensibiliser et discuter de leur mission et du projet d'accord sur l'échange de données qui leur permettra de fournir des données à l'Observatoire. Le dernier accord sur l'échange de données a été validé par les directeurs juridiques des TIC provenant des principaux fournisseurs de données et a été envoyé aux institutions respectives pour la signature. Les institutions suivantes ont déjà signé l'accord sur l'échange de données: Autorité Tanzanienne des Recettes (TRA), Office de Gestion du Fret multimodal (OGEFREM), Office Burundais des Recettes (OBR) et Autorité Rwandaise des Recettes (RRA). Nous attendons que TPA, TICTS et l'Autorité Ougandaise des recettes (URA) signent l'accord dès que possible.

Elaboration d'une méthode de collecte des données sur le mode de transport routier

Avec l'appui des transporteurs organisés en Association des Propriétaires des transporteurs de Tanzanie (TATO), les appareils GPS sont placés dans des camions pour le suivi du temps de transit et des retards dans les différentes escales le long du corridor central. A la fin du voyage, les GPS sont recueillis auprès des transporteurs et un logiciel des GPS génère les rapports qui sont traités manuellement pour obtenir les indicateurs connexes.

Réalisation de l'inspection des itinéraires routiers et des audits des frontières

Dans le cadre de l'inspection des infrastructures physiques, des barrières non tarifaires et des procédures douanières et frontalières, une inspection des itinéraires et un audit des frontières étaient réalisés en Novembre 2013. Les résultats de l'inspection et de l'audit des frontières sont également une valeur ajoutée aux rapports de GPS car ils contribuent à la validation des données de GPS.

Organisation des ateliers de dissémination et de validation des rapports de l'observatoire de transport du corridor central

Le premier atelier de dissémination a eu lieu à Dar Es-Salaam le 18 Septembre 2013 afin de valider le rapport semestriel. Le deuxième atelier de dissémination afin de valider le rapport annuel a eu lieu à Bujumbura le 23 Avril 2014.

A côté des réalisations de l'observatoire de transport du corridor central, il y a eu des défis également:

- Bien que le logiciel ait été développé, il y a un problème de traitement automatique de données informatisées provenant de différents fournisseurs, d'où les indicateurs générés ne sont parfois pas exacts;
- Il est nécessaire de signer l'accord sur l'échange de données par tous les principaux fournisseurs de données informatisées afin de permettre l'échange automatique de données et mettre à jour le logiciel de l'Observatoire de transport;
- La fiabilité des appareils GPS a besoin d'être améliorée. En fait, un grand nombre de sites du corridor central ne sont pas couverts, l'autonomie des batteries ne peut pas couvrir tout le voyage et les données GPS doivent être en temps réel afin de surveiller régulièrement les raisons des retards anormaux;
- Les routes du Corridor central doivent être cartographiées de sorte que le rapport de GPS puisse être traité automatiquement par le logiciel;

En prévision des besoins d'informations plus précises et fiables sur les performances du corridor, TMEA et l'AFTT sont en train d'accélérer et de mettre en place des plans qui feront en sorte que l'observatoire de transport du corridor central puisse faire face à une demande accrue d'informations et de données sur le corridor central en provenance des utilisateurs et des parties prenantes du corridor. A cet égard, TMEA s'est récemment engagé à appuyer la 2ème phase visant à établir une base de données en ligne, y compris:

- La cartographie des routes du corridor central,
- L'acquisition des appareils GPS fiables opérant en temps réel, de l'équipement et du logiciel pour l'observatoire de transport domiciliés au bureau de l'AFTT,
- Le recrutement des Consultants en TIC et en communication pour appuyer la mise en œuvre effective du Projet d'observatoire de transport (OTCC),
- L'intégration des systèmes des parties prenantes pour l'échange automatique de données,
- La mise à jour du logiciel de l'Observatoire de transport en ligne.

L'observatoire assiste dans :

- *L'identification des problèmes relatifs aux ciblés (ou des repères).*
- *La fourniture d'un ensemble d'outils pour diagnostiquer les problèmes/goulots d'étranglement sur le corridor*
- *Le mesurage de l'efficacité des programmes conçus pour remédier aux problèmes/goulots d'étranglement identifiés lors de la phase de diagnostic.*
- *La fourniture des informations fiables clés aux décideurs des politiques dans la région en vue de faciliter la formulation des politiques qui mènent à une meilleure facilitation de transit et du commerce et la coopération entre le secrétariat et les Etats membres.*



2. INDICATEURS DE PERFORMANCE POUR LE CORRIDOR CENTRAL

2.1 NATURE DES INDICATEURS DE L'OBSERVATOIRE DE TRANSPORT DU CORRIDOR CENTRAL

Ce chapitre examine les indicateurs que le projet d'observatoire de transport propose de mesurer en premier lieu et donne un aperçu des indicateurs disponibles pour l'année 2013, obtenus à travers des données informatisées à partir des opérateurs portuaires à savoir TPA et TICTS ainsi que des données GPS obtenues grâce à l'aide des transporteurs routiers.

Les indicateurs mesurés ont été regroupés dans quatre catégories qui sont: les indicateurs de volumes de transaction, le temps de transit, les coûts des services et du transport, l'efficacité et la productivité. Un total de 28 indicateurs ont été mesurés sur une base régulière.

Tableau 2: Indicateurs à mesurer

Catégories	Indicateurs	Sources de données
Temps de transit	Temps total d'arrêt par destination et par cause	GPS, inspection routière
	Temps d'arrêt au pont-bascule	GPS
	Temps d'arrêt aux points de contrôle de la police	GPS
	Temps d'arrêt aux contrôles douaniers	GPS
	Temps d'arrêt aux postes frontaliers	GPS, audits des frontières
	Temps d'arrêt personnel	GPS, inspection routière
	Temps d'arrêt à destination	GPS, audits des frontières
Volume de transaction	Volume des importations par pays et par marchandise	Données informatisées
	Volume des exportations par pays	Données informatisées
	Volume des importations par modes de transport (route-chemin de fer)	Données informatisées
	Volume des importations des containers de TICTS par pays	Données informatisées
	Rapport des camions par pays	Données informatisées

Catégories	Indicateurs	Sources de données
Coûts des services et du transport	Frais au port	Données provenant des utilisateurs
	Frais par des agences en douane et de transit	Données provenant des utilisateurs
	Coûts du transport des marchandises par route	Données provenant des utilisateurs
	Coûts du transport des marchandises par chemin de fer	Données provenant des utilisateurs
	Coûts du transport lacustre	Données provenant des utilisateurs
	Autres Coûts/frais	Données provenant des utilisateurs
	Distance par destination et par mode de transport	Données provenant des utilisateurs
	Coûts par km et par mode	Données provenant des utilisateurs
Efficacité et productivité	Temps de chargement au TPA	GPS/inspection routière
	Temps de chargement de TICTS	GPS/inspection routière
	Temps d'attente pour expédition avant le chargement	Données informatisées
	Temps d'entreposage pour les containers aux TICTS	Données informatisées
	Temps d'entreposage pour les containers au TPA	Données informatisées
	Coefficient des marchandises transportées, route-chemin de fer	Données informatisées
	Vol et perte des marchandises	SMS, données provenant des utilisateurs
	Corruption	SMS, données provenant des utilisateurs

2.2 INDICATEURS DISPONIBLES

2.2.1 Indicateurs du temps de transit

Les indicateurs du temps de transit sont générés à partir des données recueillies par GPS pendant l'année 2013. Le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie a mis dans son programme "GRAND RESULTAT MAINTENANT" jusqu'en 2015, le seuil du temps de transit de 2,5 jours c'est à dire le temps pour déplacer la cargaison du port de Dar-es-Salaam jusqu'aux frontières avec le Burundi, le Rwanda et l'Ouganda soit respectivement à Kabanga, Rusumo et Mutukula. Au cours de l'atelier de dissémination sur la moitié de l'année qui a eu lieu à Dar es-Salaam le 18 Septembre 2013, les parties prenantes ont notamment recommandé de mesurer également les indicateurs du temps de transit cumulé par destination. Ce rapport contient les temps de transit cumulé jusqu'aux frontières de la Tanzanie d'une part et jusqu'aux différentes destinations d'autre part. Les principaux défis dans la mise à jour de la cible "GROS RESULTAT MAINTENANT" de 2,5 jours sont les suivants:

The major challenges to face are:

- Les lentes procédures douanières aux frontières,
- Le nombre élevé de points de contrôle par la police (quinze) et le harcèlement y relatif de la police,
- Le nombre élevé de ponts-basculés (sept),
- Les lentes procédures de dédouanement lent à destination notamment au Burundi et en RDC.

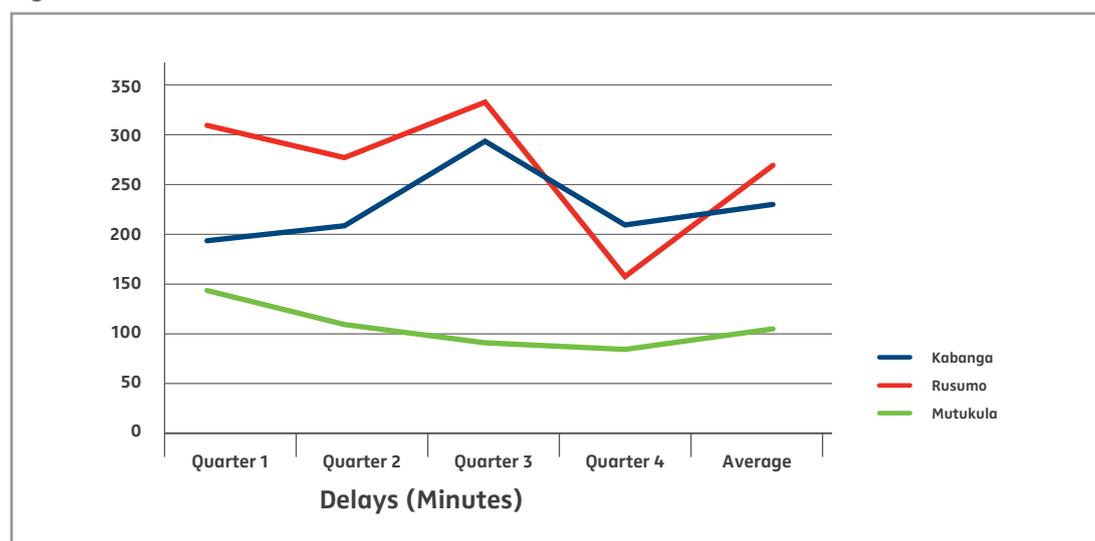
1. POSTES FRONTALIERS

Le corridor central a trois principaux postes frontaliers à savoir : Kabanga, Rusumo et Mutukula. Le passage à la frontière de Mutukula au cours de la dernière année est la seule frontière qui a bien fonctionné en faveur de la réduction des retards avec une moyenne annuelle de retard de 130,25 minutes basée sur une baisse moyenne conforme à une amélioration annuelle d'environ 10% par trimestre. Les facteurs qui peuvent avoir contribué à cette perspective des autres postes frontaliers est le volume de marchandises transitant par le poste frontalier. La traversée de Mutukula compte 2% des marchandises en transit au port de Dar (importations) et 0,1 des marchandises en transit au port de Dar (exportations). Il s'agit du trafic plus léger en comparaison de ce que Kabanga et Rusumo ont à traiter, puisque ces autres postes frontaliers traitent également des marchandises qui vont à la RD Congo à part le Rwanda et le Burundi.

Tableau 3: Retards sur les Postes Frontières en Minutes

Border Post	Retards (Minutes)				
	Trimestre 1	Trimestre2	Trimestre 3	Trimestre 4	Moyenne
Kabanga	216	224	278	230	237.00
Rusumo	311	294	318	187	277.50
Mutukula	168	130	115	108	130.25

Figure 2 : Retards sur les Postes Frontières en Minutes



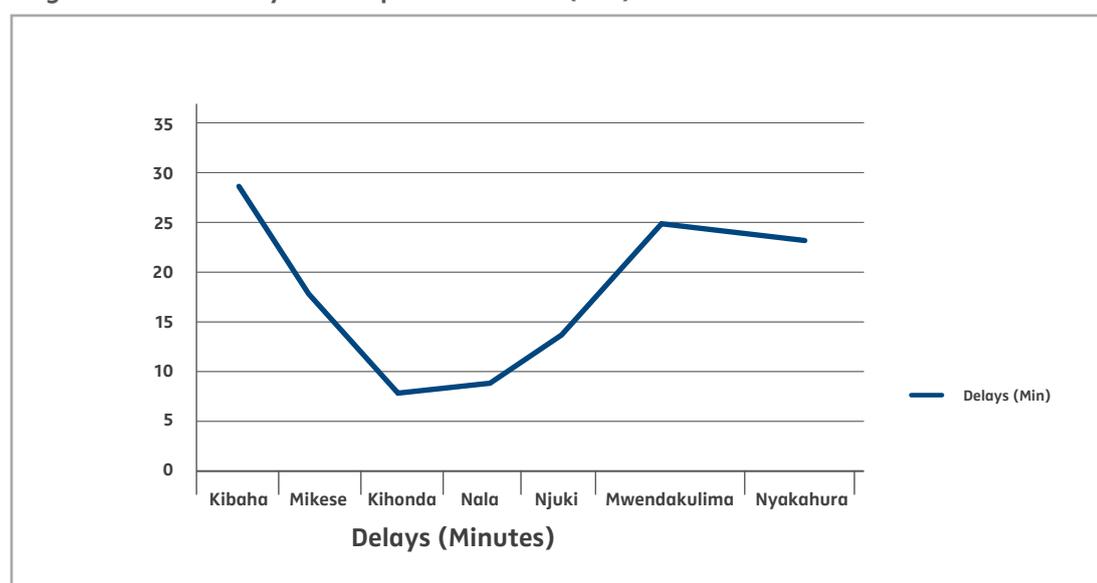
2. PONTS BASCULES

By December, 2013, the entire corridor had 7 weighbridges. Time spent at weighbridges contributes to the tardiness of the corridor. The Kihonda, Nala and Njuki weighbridges contribute to the least delays along the corridor in that order. Their average annual delays is below 15 minutes. If all weighbridges are removed from the corridor, it would contribute to an average reduction in delays per transaction by about 2 hours.

Tableau 4: Retards aux Ponts bascules en Minutes

Ponts bascules	Retards (Minutes)				
	Trimestre 1	Trimestre2	Trimestre 3	Trimestre 4	Moyenne
Kibaha	24	25	30	36	28.75
Mikese	22	18	12	16	17
Kihonda	0	7	10	17	8.5
Nala	14	15	6	2	9.25
Njuki	12	17	13	11	13.25
Mwendakulima	30	19	32	19	25
Nyakahura	9	10	34	40	23.25

Figure 3: Retards moyens aux ponts-bascules (Min)



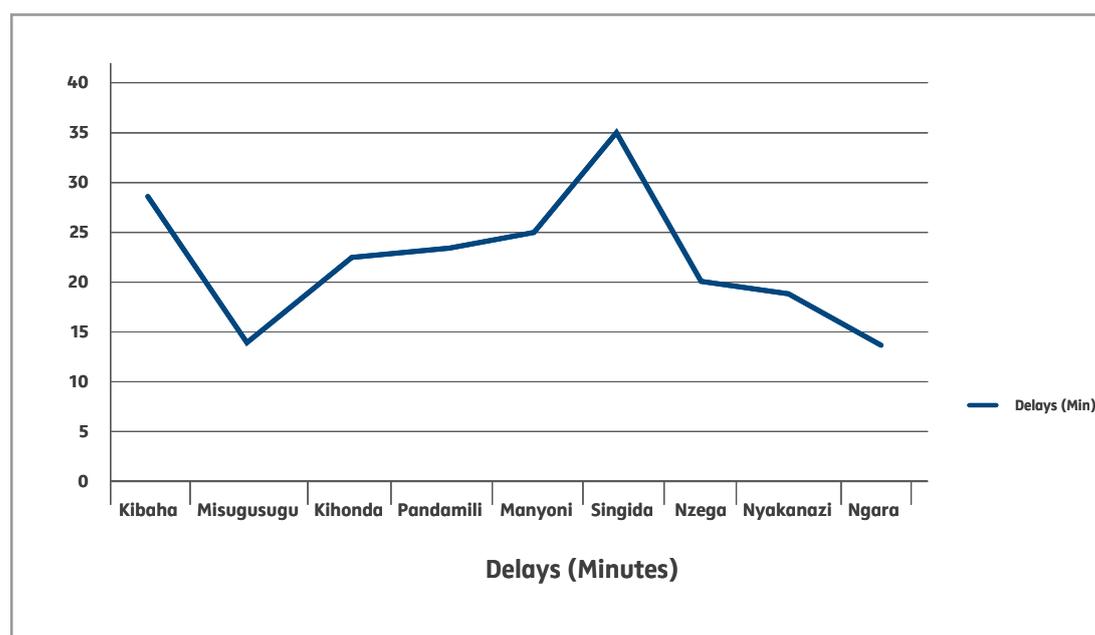
3. POINTS DE CONTRÔLE PAR LA POLICE

Les principaux points de contrôle par la police le long du corridor régulièrement enregistrés sont au nombre de neuf. Les retards au point de contrôle de Ngara ont augmenté respectivement de 5 minutes dans le premier trimestre de l'année à 17 minutes dans le dernier trimestre de l'année. Les points de contrôle de Pandambili, Manyoni, Singida et Nyakanazi ont démontré des améliorations impressionnantes dans une année. Si les points de contrôle par la police sont supprimés ou combinés aux activités des ponts bascules, cela réduirait les retards d'environ 3,3 heures.

Tableau 5: Retards aux postes de contrôle Policiers en Minutes

Lieu	Retards (Minutes)				
	Trim 1	Trim 2	Trim 3	Trim 4	Moyenne
Kibaha	25	20	28	37	28
Misugusugu	12	9	14	21	14
Kihonda	26	25	17	22	23
Pandambili	36	30	12	16	24
Manyoni	37	33	15	15	25
Singida	67	47	8	18	35
Nzega	7	12	26	35	20
Nyakanazi	24	22	15	12	18
Ngara	5	11	19	17	13

Figure 4: Retards moyens aux postes de contrôle policiers (Min)



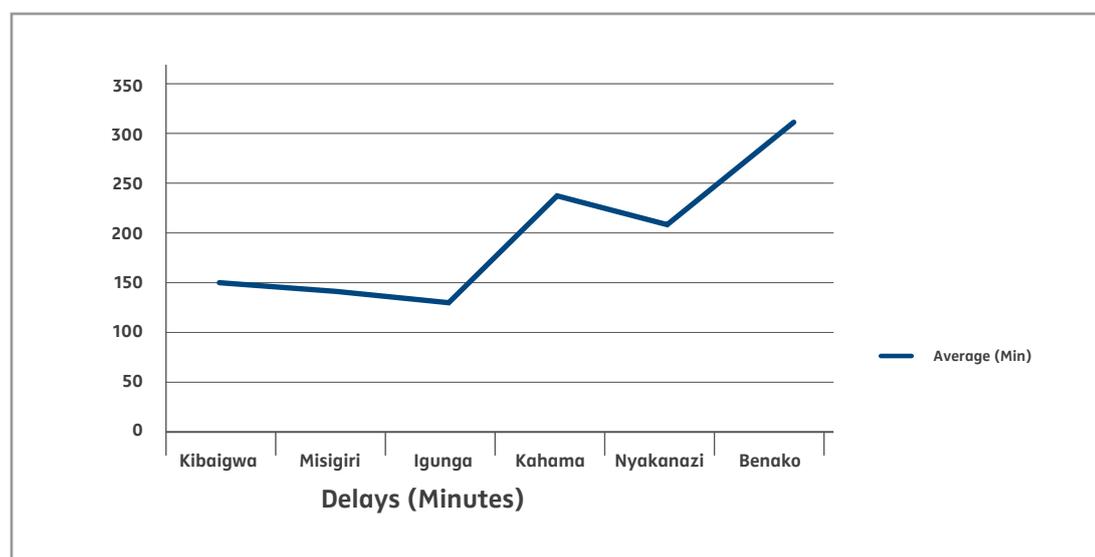
4. ESCALES PERSONNELLES

Ce sont des points désignés où les chauffeurs de camions passent les nuits ou des lieux de repos diurnes. Les points d'escale les plus connus sont : Kibaigwa, Misigiri, Igunga, Kahama, Nyakanazi et Benako. Benako est l'escale qui compte 26,39% de la durée moyenne totale de la contribution des escales personnelles.

Tableau 6: Retards pour arrêts personnels en Minutes

Lieu	Retards (Minutes)		
	Trimestre 3	Trimestre 4	Moyenne
Kibaigwa	144	164	154
Misigiri	120	156	138
Igunga	124	142	133
Kahama	224	248	236
Nyakanazi	211	205	208
Benako	335	288	311.5

Figure 5: Moyenne (Min)



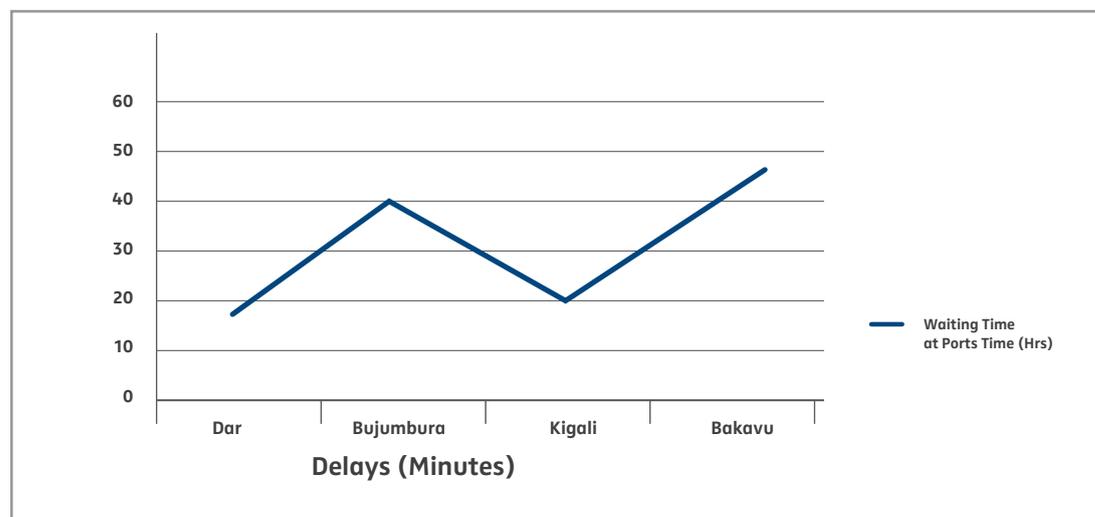
5. TEMPS D'ATTENTE AUX PORTS

Le temps passé dans les ports d'entrée (ports secs et lacustres) contribue de manière significative à des retards dans le dédouanement des marchandises aux ports. Bukavu est le plus lent des quatre grands ports du corridor, avec un retard d'environ 48 heures. Le port de Kigali est le plus efficace avec un retard de moins de 24 heures.

Tableau 7: Temps d'arrêt aux Ports en Heures

PORT/DEST	TEMPS (HEURES)
DAR	18.0
BUJUMBURA	38.7
KIGALI	20.4
BUKAVU	48.0

Temps d'Arrêt aux Ports (Hrs)



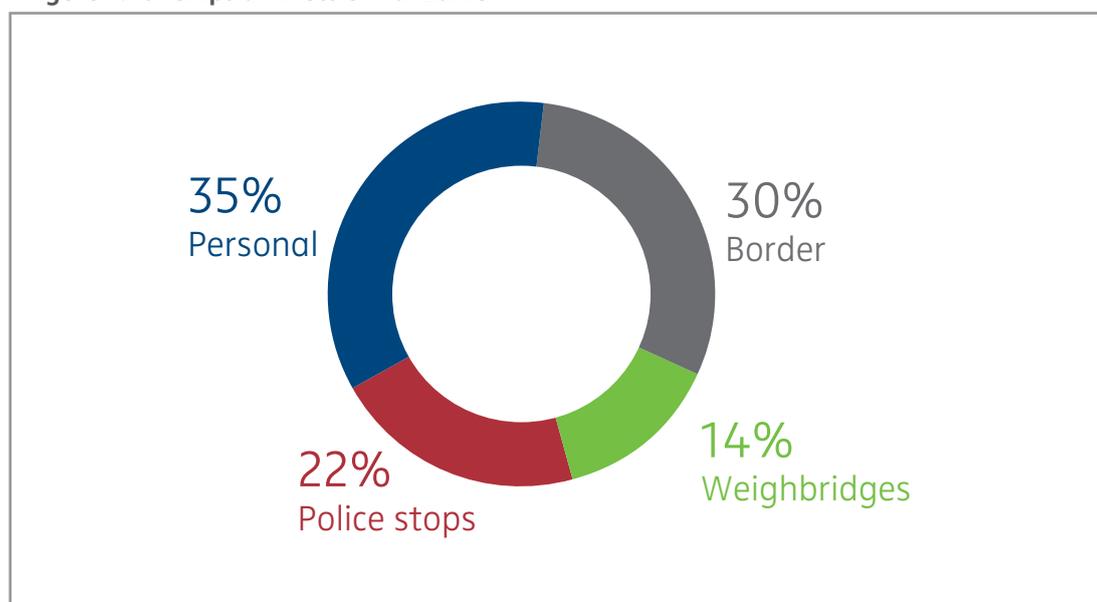
Côté tanzanien du corridor, les escales personnelles et les arrêts à la frontière comptent plus de 65% du total des retards enregistrés tandis que les ponts bascules et des points de contrôle par la police comptent 1/3 du temps de retard. C'est important de noter qu'on pourrait significativement le temps de transit grâce à la restructuration technique des opérations aux postes frontières et à travers une régulation du temps de repos des chauffeurs le long du corridor. La combinaison des contrôles aux ponts bascules et des points de contrôle par la police (One Inspection Stations) peuvent avoir un impact similaire sur le temps de transit le long du corridor.

Moyenne du temps de retards dans les escales en Tanzanie

Tableau 8: Retards en transit moyens en Tanzanie en Minutes

Cause	Percentage (%)	Temps (Min)
Border	30	277
Weighbridges	14	125
Police Checks	22	199
Personal Stops	35	324
Total	100	925

Figure 7: % Temps d'Arrêts en Tanzanie

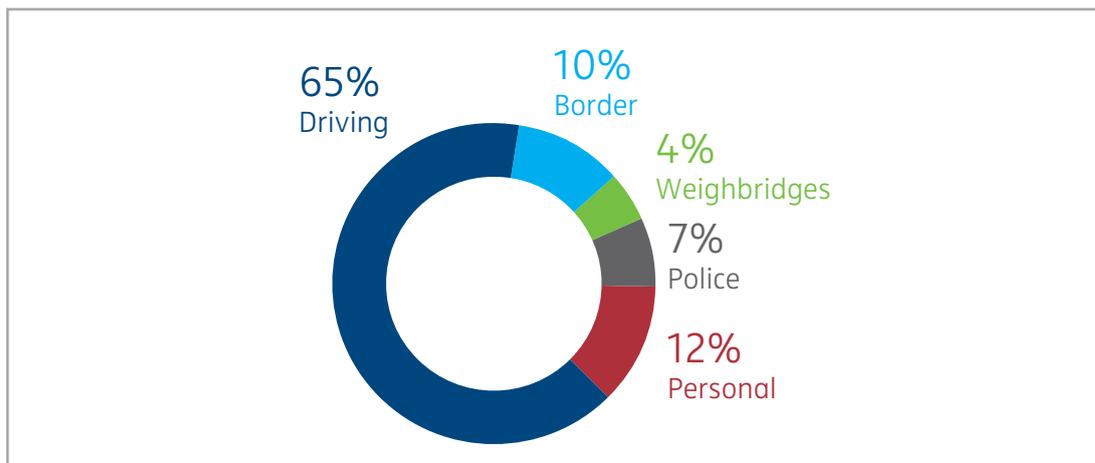


Les activités de transit à partir du port de Dar jusqu'aux deux postes frontaliers les plus occupés du corridor révèlent que la différence entre le temps de transit moyen entre les deux postes frontaliers est de 30 minutes alors que Rusumo reste le poste le plus lent de la frontière, ça prend 1 heure de moins pour arriver à Rusumo par rapport à Kabanga dû à une courte distance de celle-là.

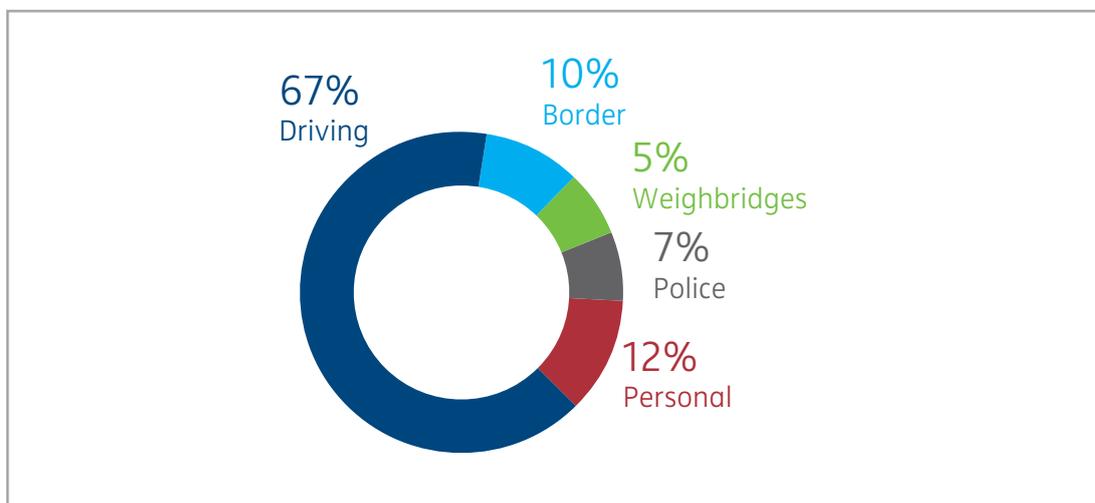
Tableau 9: Temps de Transit moyen en Tanzania

Frontière	Temps Frontières	Temps Ponts bascules	Temps Police	Temps Arrêts Personels	Temps de conduite	Total (Heures)	
Kabanga	4.60	2.08	3.32	5.40	31.00	46.40	3j10h24min
Rusumo	5.30	2.08	3.32	5.40	30.00	46.10	3j10h06min

Temps de Transit vers Rusumo



Temps de Transit Time vers Kabanga



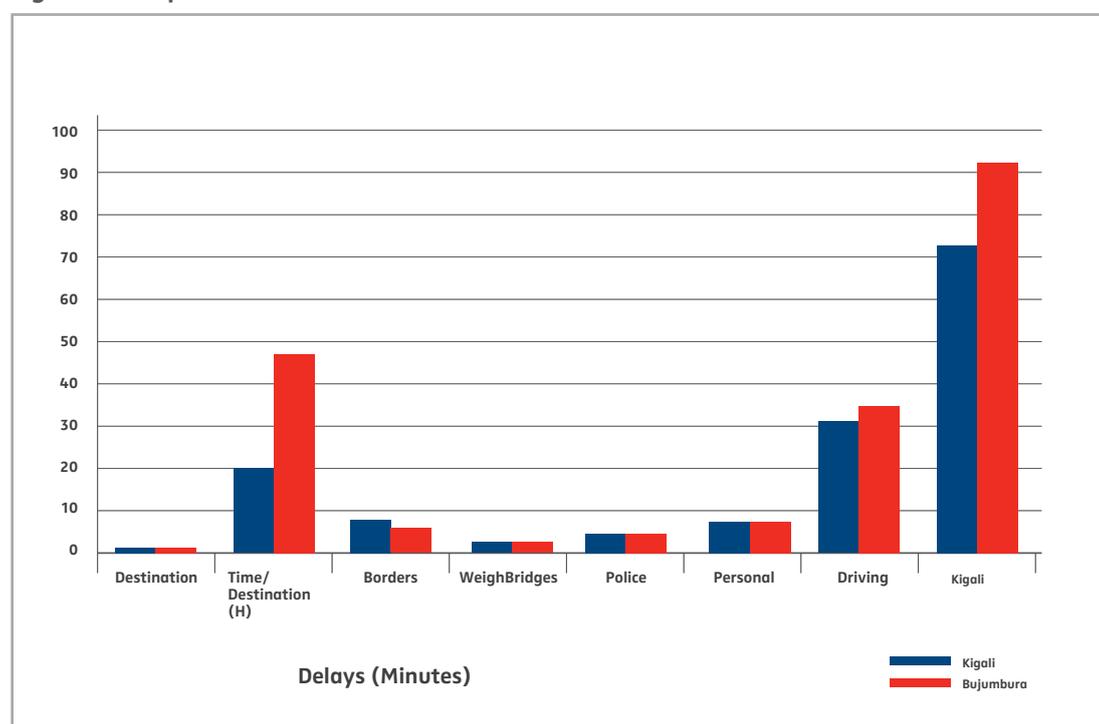
La dynamique de transit commence à changer une fois en dehors du territoire tanzanien. Les marchandises en transit en direction de Kigali prennent un total de 74,7 heures pour arriver au port de Kigali, alors que les mêmes marchandises en direction de Bujumbura prennent 95,1 heures. L'importante différence est la différence dans la conduite le long des corridors dans les pays respectifs (différence de temps en termes de conduite étant 3,3 heures) et le temps passé à destination avant le déchargement (différence de 18,3 heures).

Tableau 10: Temps de Transit vers les Destinations en heures

Destination	Temps/ Destination (H)	Frontières	Ponts Bascules	Police	Personnels	Conduite	Total
Kigali	20.4	8.5	2.1	3.3	5.4	35	74.7
Bujumbura	38.7	7.3	2.1	3.3	5.4	38.3	95.1

6j2h08min
7j11h06min

Figure 3: Temps de Transit en heures

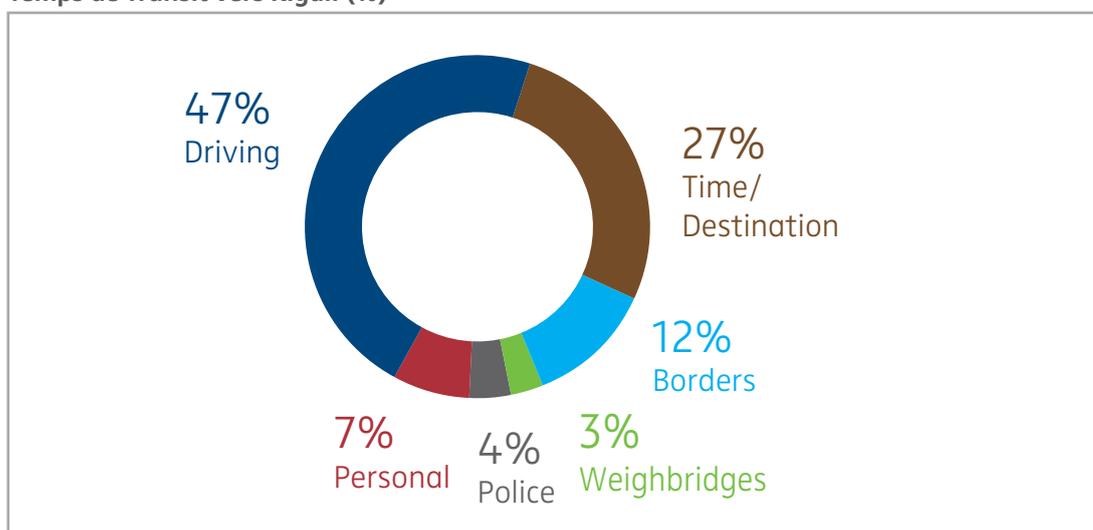


Transit Time to Destination (%)

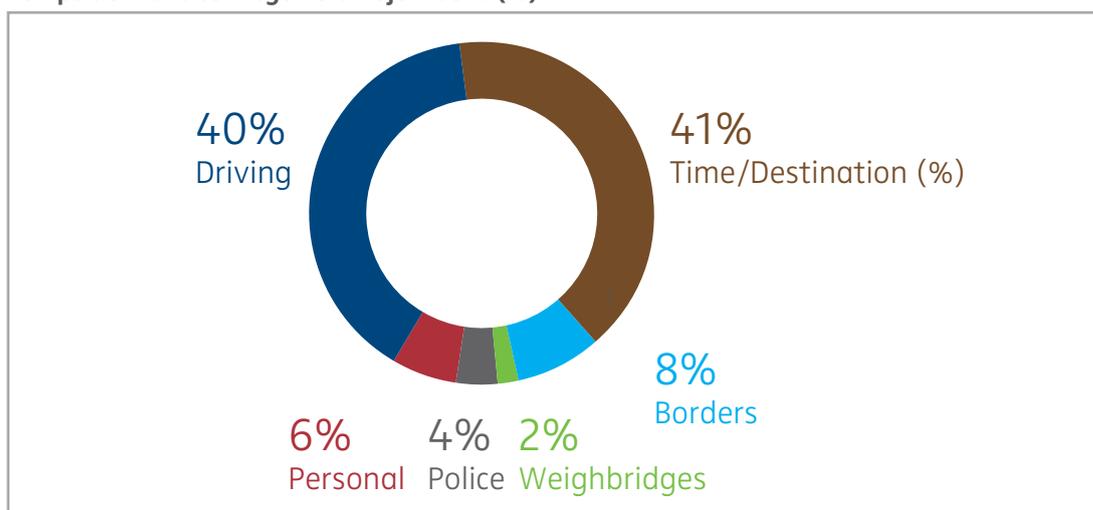
Tableau 11: Temps de Transit vers les destinations en pourcentage

Destination	Time/ Destination %	Frontières	Ponts bascules	Police	Personnels	Conduite	Total
Bujumbura	40.7	7.7	2.2	3.5	5.6	40.3	100.0
Kigali	27.3	11.4	2.8	4.4	7.2	46.9	100.0

Temps de Transit vers Kigali (%)



Temps de Transiten %ge vers Bujumbura (%)



Il est à noter que depuis le début de 2013, les véhicules en transit ne s'arrêtent plus aux postes de contrôle des douanes de la Tanzanie suite à l'introduction du système de surveillance électronique des marchandises en transit (Système de Suivi électronique des marchandises) à un coût de 30 \$ US par unité de charge.

2.2.2 Indicateurs de volumes des marchandises

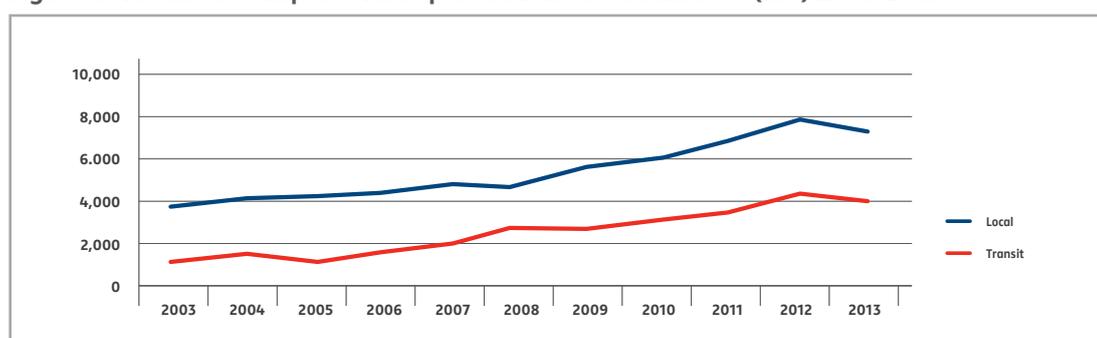
Le volume des marchandises qui passaient par le port de Dar-es-Salaam ont augmenté au cours des années de 4.953 millions de tonnes en 2003 à 11. 379 millions de tonnes en 2013. C'est plus d'un doublement du volume de marchandises manutentionnées dans 10 ans. De 2003 à 2012, le volume global des marchandises manutentionnées a augmenté de 142% c'est-à-dire une moyenne de 14,2% par an. La cargaison locale a augmenté de 99% tandis que la cargaison en transit a augmenté de 296%.

Cependant, il y a une petite diminution de volume de marchandises pour l'année 2013 par rapport à 2012 à un total de 0,05%. Le volume local a diminué de 0,03% et le volume de transit a diminué de 0,08%.

Tableau 12: Volume des Imports via port de Dar es Salaam (mT) 2003-2013

DESIGANTION	YEAR										
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
LOCAL	3884	4071	4329	4505	4782	4614	5358	5908	6627	7726	7469
TRANSIT	1069	1608	1551	1756	2178	2452	2532	3073	3625	4237	3910
TOTAL	4953	5679	5880	6261	6960	7066	7890	8981	10252	11963	11379

Figure 4: Volume des Imports via le port de Dar es Salaam Port (mT) 2003-2013

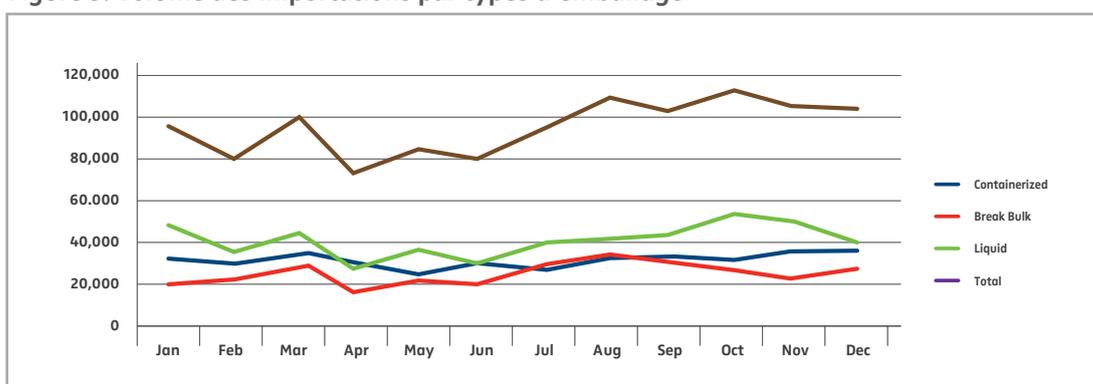


De toutes les marchandises importées via le port de Dar-es-Salaam, la cargaison en containers représentait à peu près 36% tandis que les importations sur base de liquide prennent la part du lion des importations à peu près 41%, tandis que la cargaison en vrac représente 23%. L'augmentation inhabituelle des volumes entre Février 2013 et Mars 2013 peut être attribuée au processus électoral au Kenya qui a affecté le Corridor Nord. Cela peut être corroboré par l'augmentation du volume de marchandises manutentionnées qui étaient en transit vers l'Ouganda. Par-dessus de tout, le volume de cargaison à travers le port a augmenté d'une moyenne d'environ 15%.

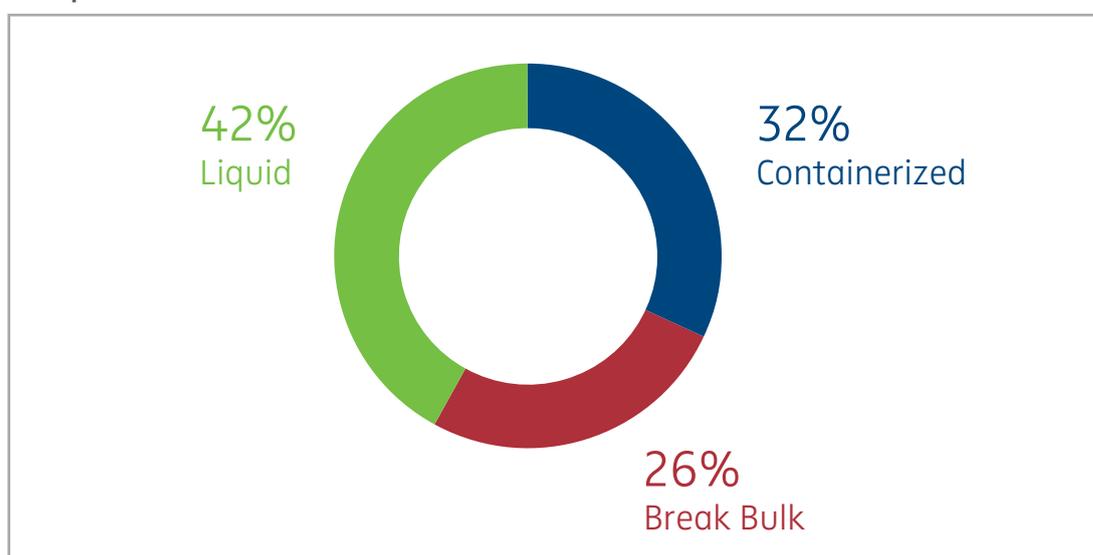
Tableau 13: Volume des Importations par Commodity

COMMODITY	JAN	FEB	MARCH	APRIL	MAY	JUNE	JULY	AUG	SEPT	OCT	NOV	DEC
CONTAINERIZED	272758	267344	313207	300253	276196	291294	270015	319846	303421	337304	344273	350814
BREAK BULK	202033	211520	251152	162334	236893	211926	295204	328612	312862	282244	238443	261617
LIQUID	489605	327382	432514	262496	364414	297415	398995	395845	404941	494660	461504	407702
TOTAL	964396	806246	996873	725083	877503	800635	964214	1044303	1021224	1114208	1044220	1020133

Figure 5: Volume des Importations par types d'emballage



Taux par commodity



Le fait de décomposer le volume de marchandises par pays révèle certaines nouvelles dynamiques sur le cargo des pays passant par le port de Dar-es-Salaam. Aucun pays enclavé ne totalise un volume de 10% des marchandises passant par le port de Dar es Salaam. Cela peut être attribué à ce que le Burundi et le Rwanda sont de petits pays tandis que seule la partie Est de la RDC utilise le Corridor Central.

Tableau 14: Volume des Importations par Pays et par commodité

PAYS	CONTAINEUR	LIQUIDE	VRAC	TOTAL
TANZANIA	2420171	2711161	2337648	7468980
BURUNDI	123381	165980	46958	336319
RWANDA	297519	267355	87406	652280
DRC	380954	422845	30448	834247
UGANDA	28285	85175	131167	244627
OTHERS	396615	1084959	361011	1842585
TOTAL	3646925	4737475	2994638	11379038

Figure 6: Volume des Importations par Pays et par commodité

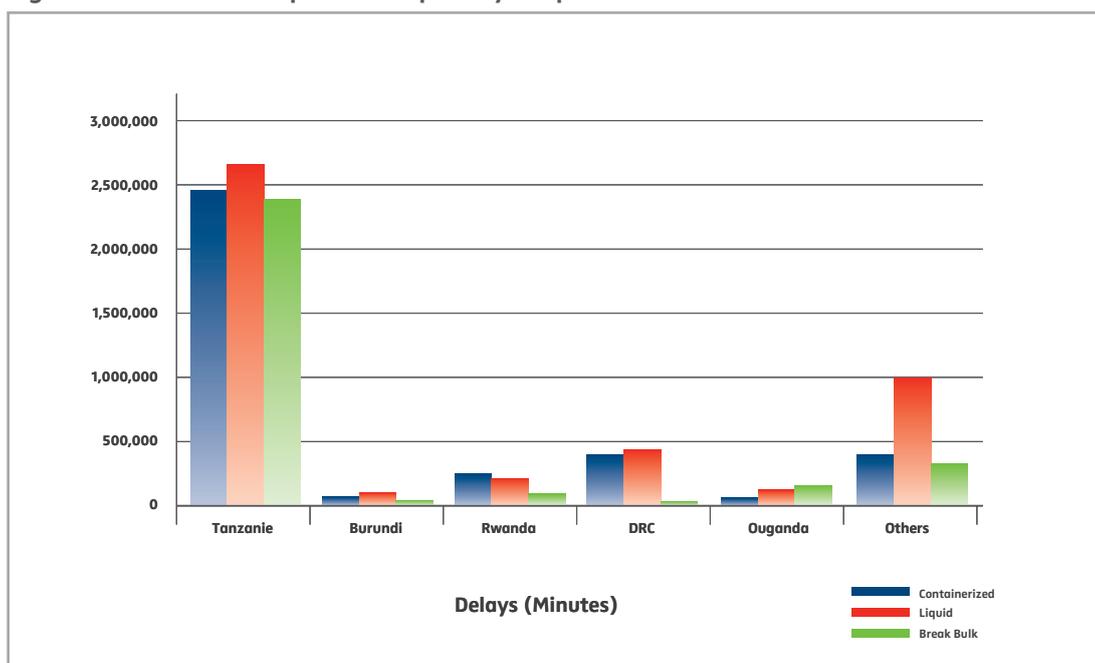
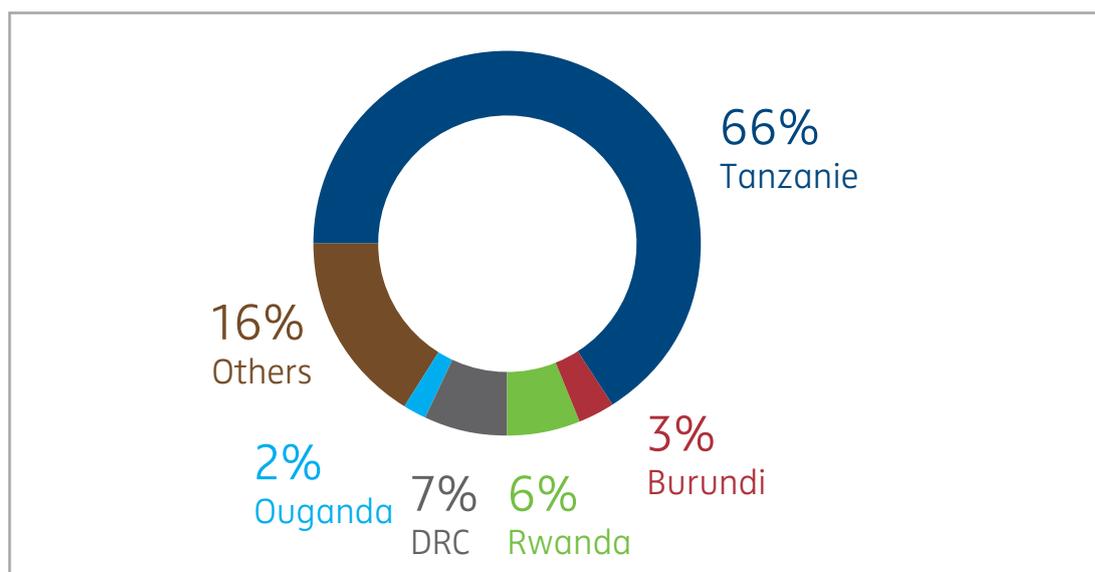


Tableau 15: Volume des Importations par Pays

COUNTRY	RATE	TOTAL
TANZANIA	65.6	7468980
BURUNDI	3.0	336319
RWANDA	5.7	652280
DRC	7.3	834247
UGANDA	2.1	244627
OTHERS	16.2	1842585
TOTAL	100.0	11379038

Taux des imports par Pays

Le volume des marchandises pour exportation via le port de Dar-es-Salaam a augmenté tout au long de l'année avec le mois d'Avril qui était le seul qui a enregistré moins de 130.000 tonnes. Les mois d'Octobre et Novembre étaient la meilleure cible d'exportation avec plus de 170.000 tonnes. S'agissant des importations, la Tanzanie et la RDC sont les principaux utilisateurs du corridor pour l'exportation de marchandises. Comme l'année avançait, les exportations provenant de la RDC ont constamment augmenté tandis que celles venant du Burundi et de la Tanzanie ont diminué avec le fossé entre Novembre et Décembre qui était le plus large pour les deux pays.

Alors que certaines de ces diminutions peuvent être attribuées à la performance économique des Etats membres, d'autres études doivent être menées afin de déterminer les facteurs qui influent sur les volumes d'exportations irrégulières à travers le port, et en particulier pour celles qui transitent à partir des pays enclavés.

Tableau 16: Volume des Exportations via le Port de Dar es Salaam 2013

DESIGNATION	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUNE	JULY	AUG	SEPT	OCT	NOV	DEC	TOTAL
EXPORT	143677	148851	145093	128703	144100	146436	165334	141245	151685	173842	179349	159171	1827486

Export

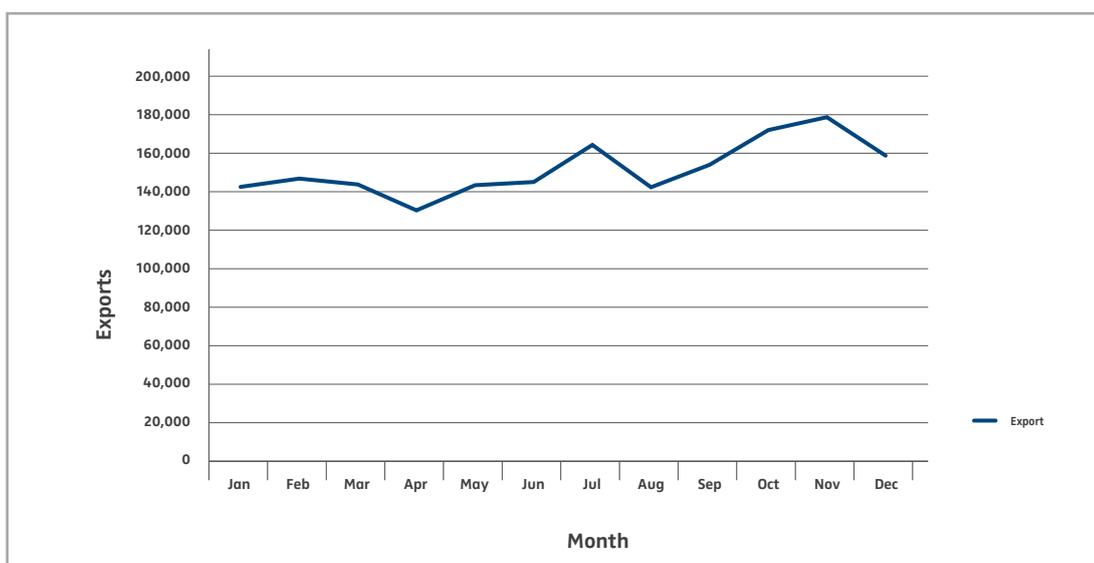


Tableau 17: Volume des Exportations par pays via le Port de Dar es Salaam 2013

COUNTRY	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUNE	JULY	AUG	SEPT	OCT	NOV	DEC	TOTAL
TANZANIA	74441	64073	65262	57640	49732	58530	86661	63037	75203	80940	88758	68087	832364
BURUNDI	2439	3105	1748	612	506	204	380	329	683	1229	1632	1239	14106
RWANDA	2474	1380	2857	1445	2126	1946	1948	2366	2266	4111	2614	2244	27777
DRC	11573	19438	25381	17648	31544	27730	20073	28417	26462	23464	26254	34979	292963
UGANDA	10	65	0	276	48	0	0	0	0	127	68	320	914
OTHERS	52740	60790	49845	51082	60134	58026	56272	47096	47071	63971	60023	52302	659352
TOTAL	143677	148851	145093	128703	144090	146436	165334	141245	151685	173842	179349	159171	1827476

Figure 7: Volume des Exportations par Pays via le Port de Dar es Salaam

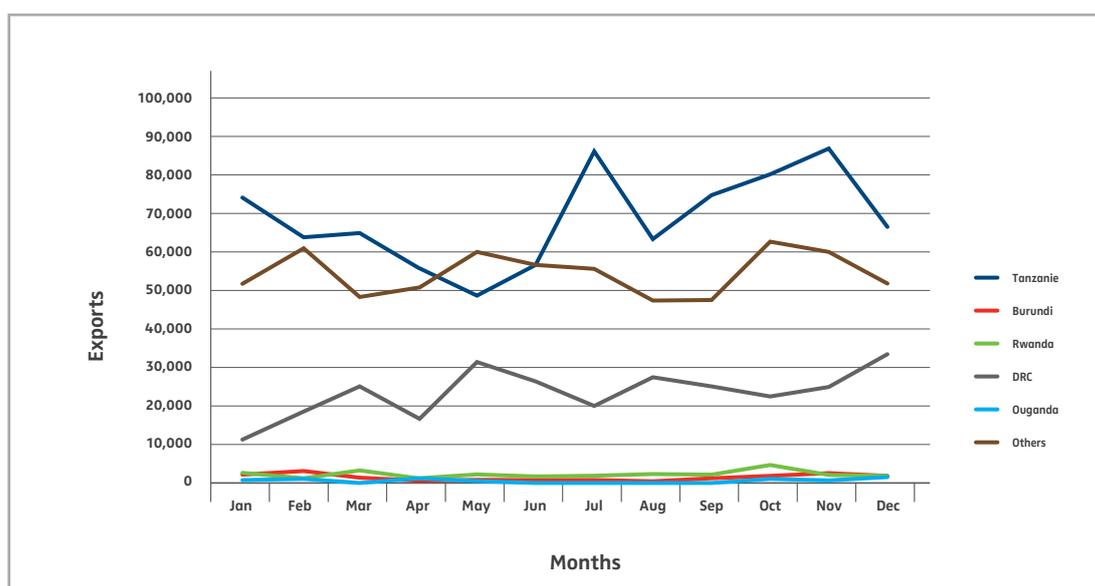


Tableau 18: Exportations par pays en pourcentage

PAYS	%	TOTAL
TANZANIA	45.5	832364
BURUNDI	0.8	14106
RWANDA	1.5	27777
DRC	16.0	292963
UGANDA	0.1	914
OTHERS	36.1	659352
TOTAL	100.0	1827476

Volume des Exportations par Pays via le Port de Dar es Salaam

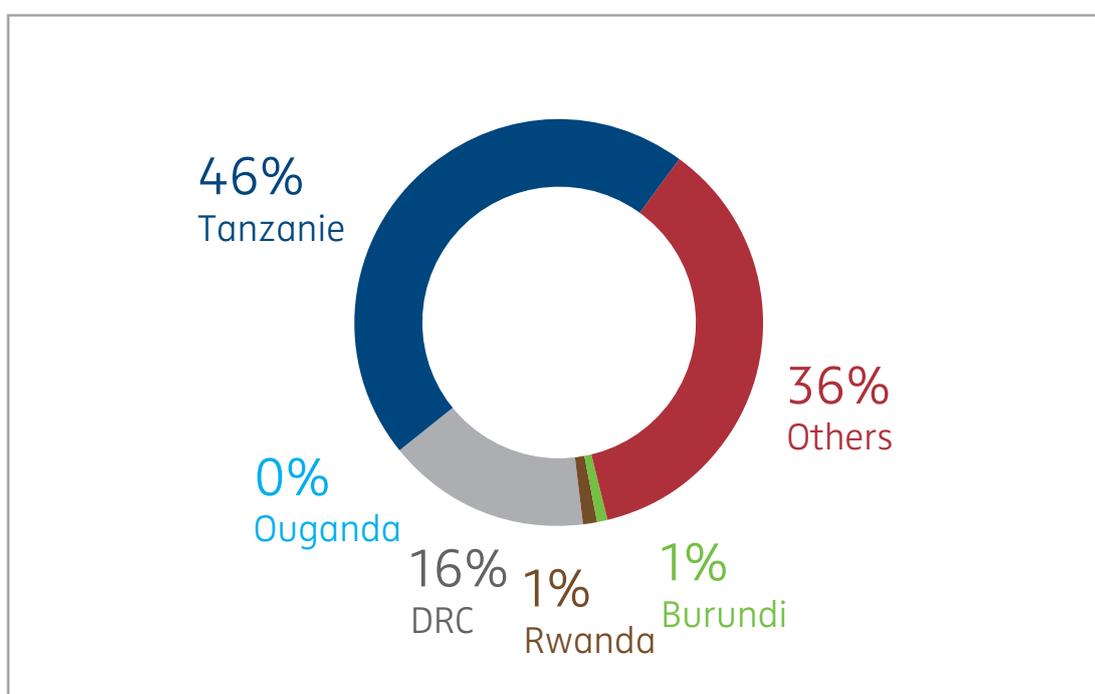
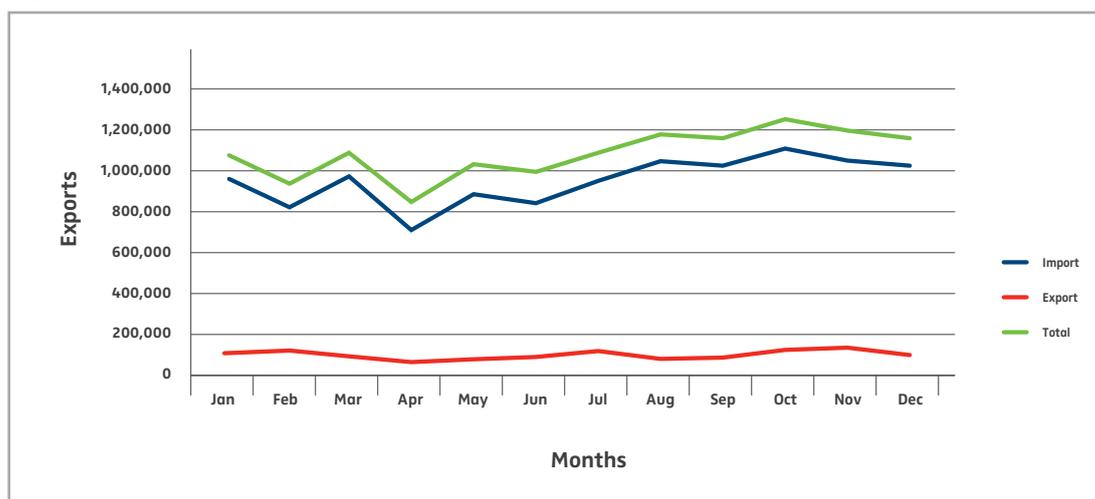


Tableau 19: Volume des Imports/Export via le Port de Dar es Salaam 2013

La comparaison des volumes d'importation et d'exportation via le port révèle une image évidente de la nature des économies des Etats Membres de l'AFTTCC. Ces économies sont des importateurs nets avec un équilibre très négatif du commerce. Les volumes d'exportation durant l'année 2013 n'ont pas frôlé le nombre psychologique de 200.000 tonnes.

DESIGNATION	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUNE	JULY	AUG	SEPT	OCT	NOV	DEC
IMPORT	964396	806246	996873	725083	877503	800635	964214	1044303	1021224	1114208	1044220	1020133
EXPORT	143677	148851	145093	128703	144090	146436	165334	141245	151685	173842	179349	159171
TOTAL	1108073	955097	1141966	853786	1021593	947071	1129548	1185548	1172909	1288050	1223569	1179304

Figure 8: Volume des Import/Export via le port de Dar es Salaam 2013

2.2.3 Indicateurs de l'efficacité et de la productivité

Les indicateurs de l'efficacité et de la productivité sont générés à partir des données recueillies auprès de TICTS et de TPA pour le temps passé par des conteneurs au port (Temps d'entreposage). Le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie a mis dans son programme "GRAND RESULTAT MAINTENANT" jusqu'en 2015, la durée des formalités douanières et portuaires (temps d'entreposage) à 5 jours pour les conteneurs en transit au lieu de la moyenne actuelle de 12 jours pour les conteneurs en transit par rapport aux 9 jours pour les conteneurs locaux.

La cible de Grand Résultat Maintenant (BRN) de 5 jours d'entreposage des conteneurs est encore loin d'être atteinte dans la mesure où seulement 20% des conteneurs en transit sont livrés dans les 5 jours de la cible BRN.

Les pays de destination doivent aussi fixer la durée maximale pour le dédouanement et pour le déchargement des camions afin de réduire sensiblement le temps pris par les camions à destination. Cela contribue de manière significative à l'augmentation des coûts de transport dans la mesure où il est considéré comme un temps de dock de camions. Les principaux défis auxquels est confronté le corridor en termes d'efficacité et de productivité sont principalement des activités autour du port de Dar-es-Salaam et dans les postes frontaliers, et comprennent: la lenteur des procédures douanières de TRA (livraison de T1), les lentes procédures portuaires à Dar es-Salaam, les lentes procédures douanières à destination, et la congestion du trafic du port de Dar es-Salaam.

Tableau 20: Temps de transit Containeurs TICTS

Pays	Trim 1	Trim 2	Trim 3	Trim 4	Moyenne %
Tanzania	7.0	10.7	8.3	10	9
DRC	17.7	14.0	12.0	12	14
Rwanda	14.0	10.7	10.0	11	11
Burundi	15.0	12.3	10.7	11	12
Uganda	13.0	12.0	9.0	9	11
Moyenne Transit					12
Moyenne Local					9

Volume des Import/Export via le port de Dar es Salaam 2013

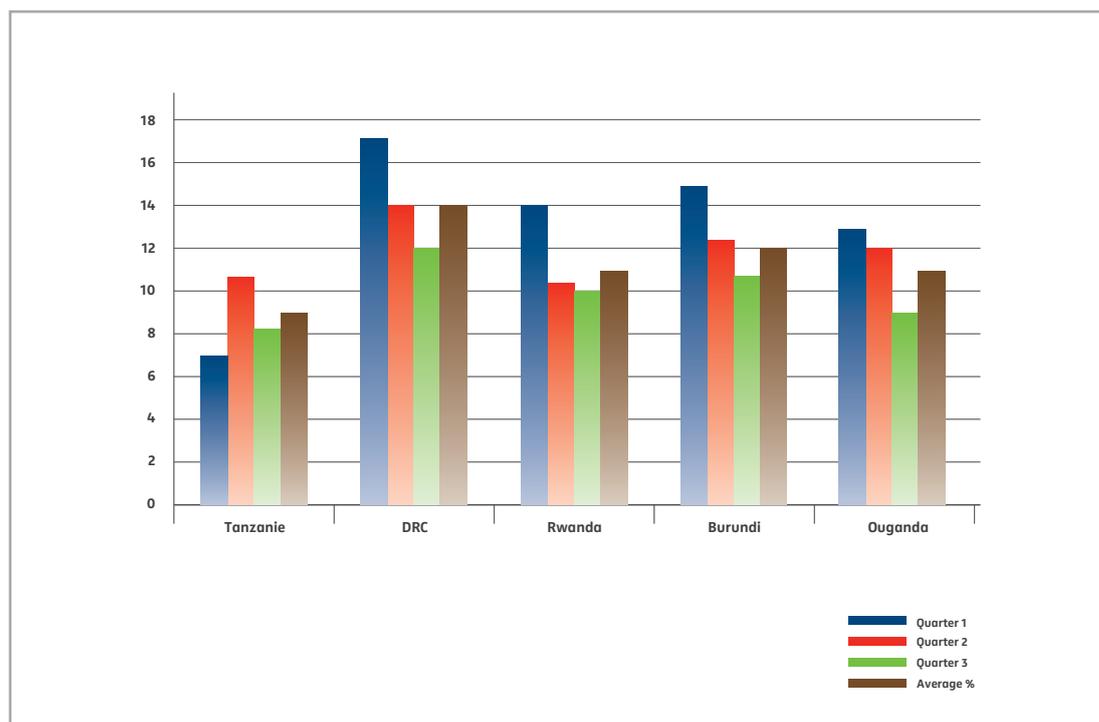


Tableau 21: Conteneurs livrés dans les délais de franchise

Pays	Trim 1	Trim 2	Trim 3	Trim 4	Moyenne %
Tanzania	46	54	71	64	57
DRC	61	74	82	80	74
Rwanda	71	87	88	81	82
Burundi	69	77	85	84	79
Uganda	78	90	89	90	87
Moyenne Transit					80
Moyenne Local					59

Volume des Import/Export via le port de Dar es Salaam 2013

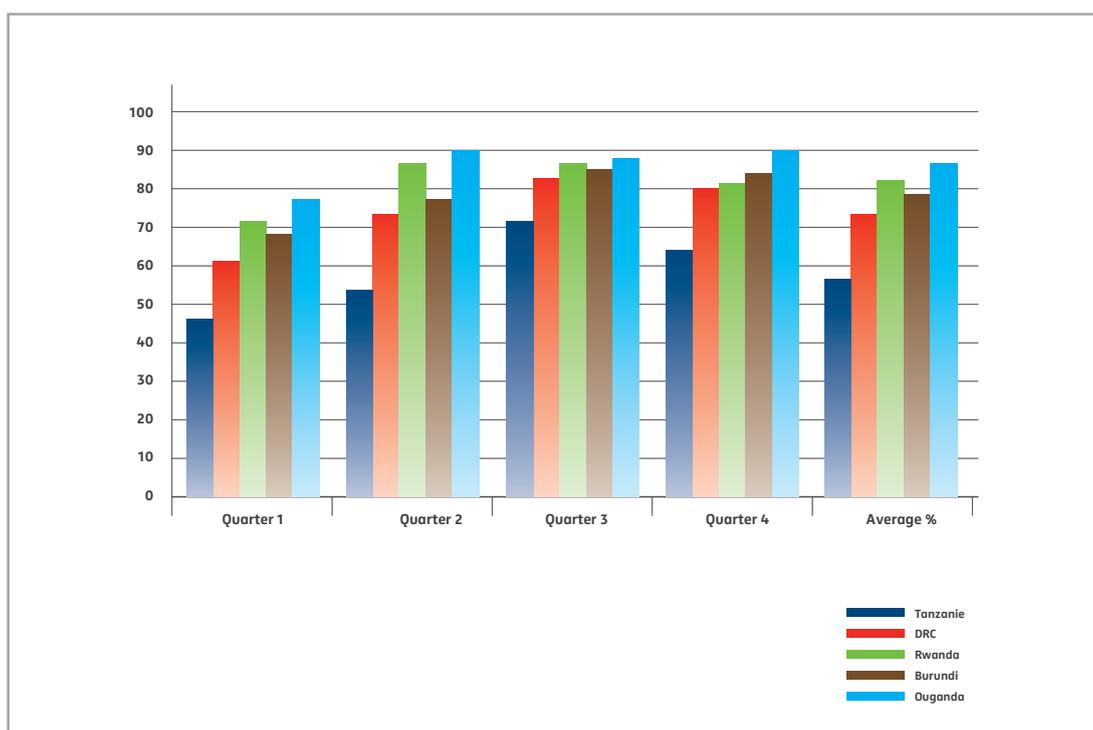
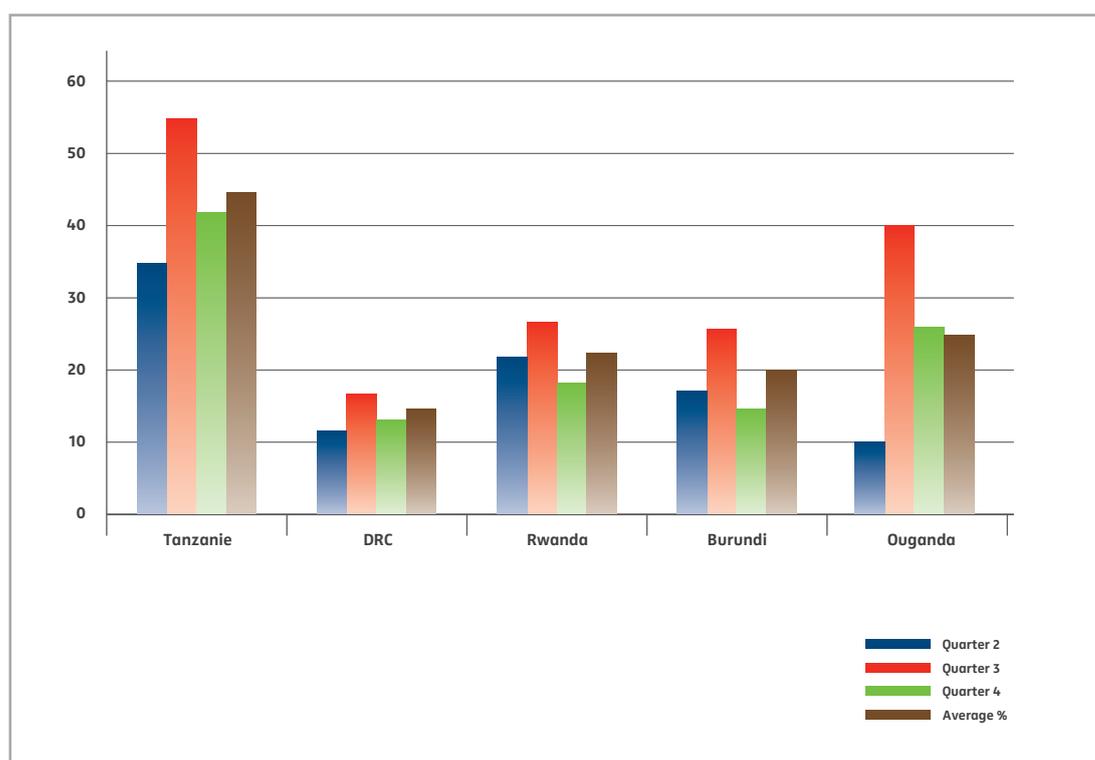


Table 22: Conteneurs livrés endéans "BRN" - 5 Jours

Pays	Trim 2	Trim 3	Trim 4	Moyenne %
Tanzania	35	55	41	44
DRC	12	18	13	14
Rwanda	21	26	18	22
Burundi	18	26	15	20
Uganda	10	40	26	25
Moyenne Transit				20
Moyenne Local				44



Les tendances du temps d'entreposage des containers ont augmenté de 2002 à 2008, puis ont diminué de façon continue de 2008 à 2013 passant de 29,3 à 12 jours pour les containers en transit et de 25,4 à 9 jours pour les containers locaux. Ceci est le résultat de la mise en place de dépôts terrestres privés des containers (ICD) où les containers locaux sont directement transférés, jouant ainsi un grand rôle de solution à la congestion dans le port.

Tableau 23: Aperçu du temps de transit des conteneurs 2000-2013

	Année													
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Local	25.9	16.7	16.7	17	17.1	20.2	22.2	19.8	25.4	18.8	13.9	11.5	9.6	9
Transit	20	14.9	10.4	12.4	17.7	27.8	24.4	22	29.3	21.6	16.3	17.1	14.4	12

Volume des Import/Export via le port de Dar es Salaam 2013



Tableau 24: Temps de transit pour Containeurs TPA 2013

PAYS	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUI	JUIL	AOUT	SEP	OCT	NOV	DEC	MOYENNE
TANZANIA	8	7	6	6	7	7	6	6	6	6	7	5	6
DRC	20	16	17	17	18	14	14	13	11	6	14	16	15
RWANDA	16	14	12	13	11	10	10	4	11	11	11	12	11
BURUNDI	16	15	14	14	13	10	13	11	10	10	14	16	13
UGANDA	19	14	13	17	34	13	11	10	17	9	13	12	15

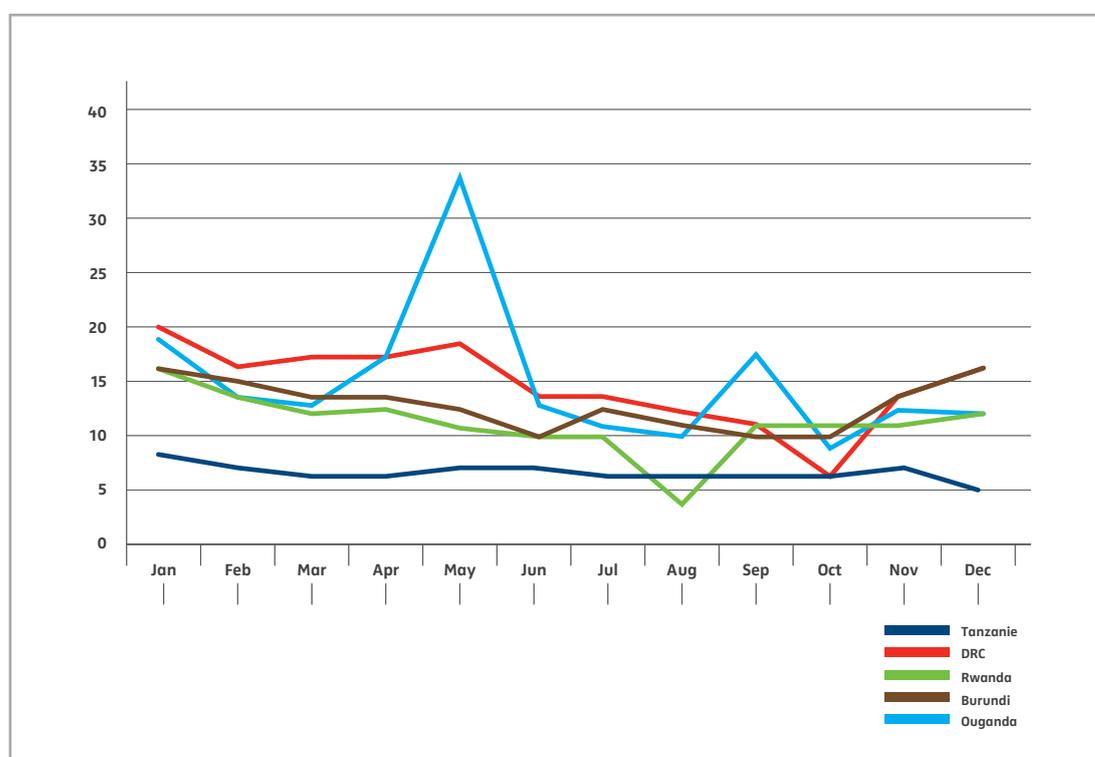
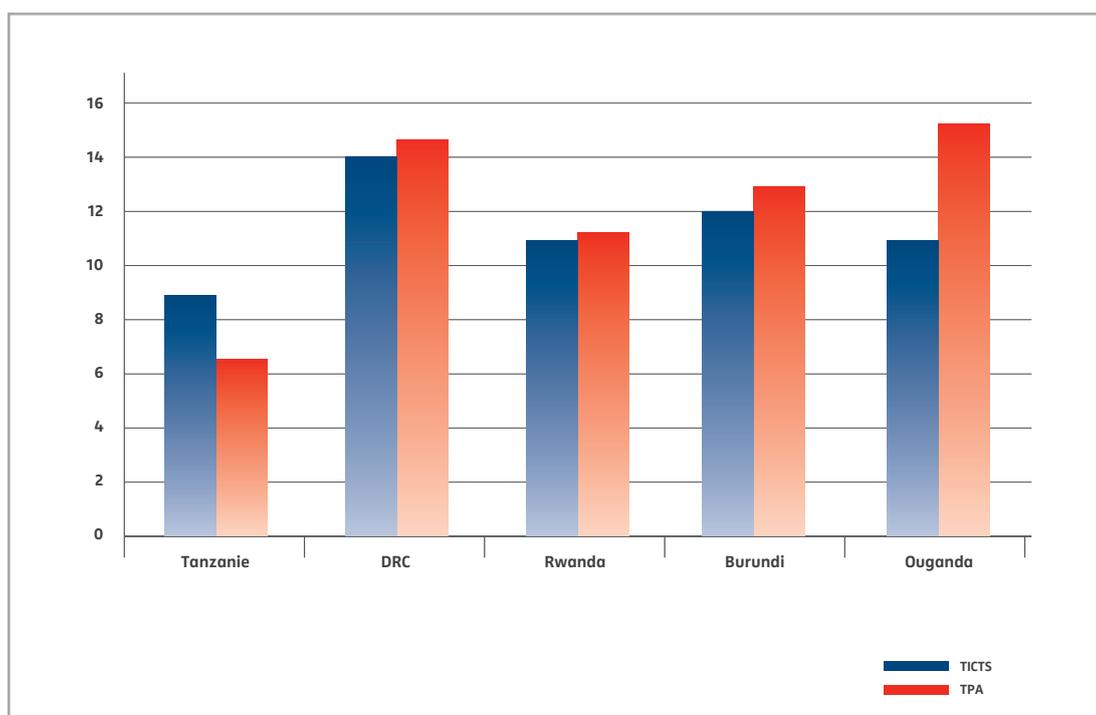


Tableau 25: Temps de transit comparé TPA /TICTS

COUNTRY	TICTS	TPA
TANZANIA	9	6.4
DRC	14	14.7
RWANDA	11	11.3
BURUNDI	12	13.0
UGANDA	11	15.2

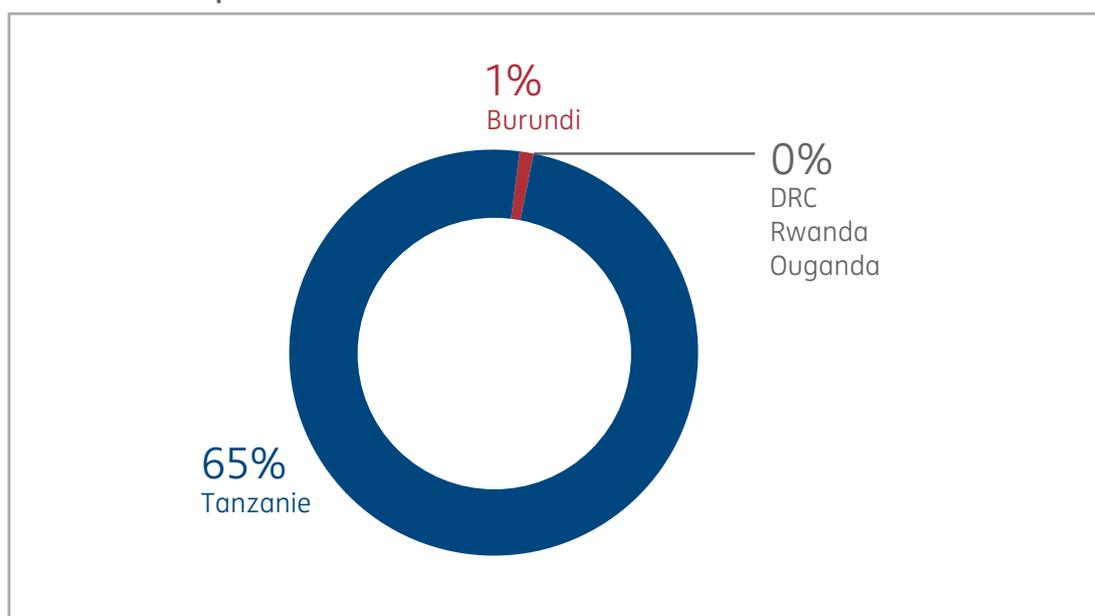


Les camions immatriculés en Tanzanie transportent près de 99% des marchandises en transit et les autres pays partagent seulement 1% du marché du transport en transit. La raison principale est que les frais payés par les utilisateurs des routes en Tanzanie qui sont des camions étrangers s'élevaient à 500 dollars américains alors que les camions tanzaniens paient seulement 152 dollars américains dans ces pays. En conséquence, la plupart des propriétaires des camions les enregistrent en Tanzanie. Récemment, en Septembre 2013, les frais des utilisateurs des routes s'élevaient à 152 USD entre la Tanzanie et le Rwanda. La question de l'harmonisation est également en cours de discussion entre tous les Etats membres du Corridor Central. Une autre raison est le manque d'espace de stationnement pour les camions étrangers à Dar es Salaam.

Tableau 26: Camions de transport du Transit par pays d'immatriculation

PAYS	MOYENNE
TANZANIA	98.73
DRC	0.34
RWANDA	0.22
BURUNDI	0.69
UGANDA	0.02
TOTAL	100.00

Camions de transport du Transit



Les marchandises transportées par chemin de fer est très faible. En fait, seulement 7.996 tonnes ont été transportées en 2013 c'est-à-dire une moyenne de 666 tonnes par mois. Le fonctionnement normal de la ligne de chemin de fer améliorerait la compétitivité du Corridor Central dans la mesure où il va augmenter le doublage de marchandises et par conséquent réduire le temps d'entreposage.

Tableau 27: Volume transporté par chemin de fer

COUNTRY	JAN	FEV	MAR	AVR	MAY	JUIN	JUIL	AOUT	SEP	OCT	NOV	DEC	MOYENNE
TANZANIA					418		714	2032		22		750	3936
BURUNDI						357				226		0	583
RWANDA												0	0
DRC	308		616	541	92	493	493			357		0	2900
UGANDA		577										0	577
TOTAL	308	577	616	541	510	850	1207	2032		605		750	7996

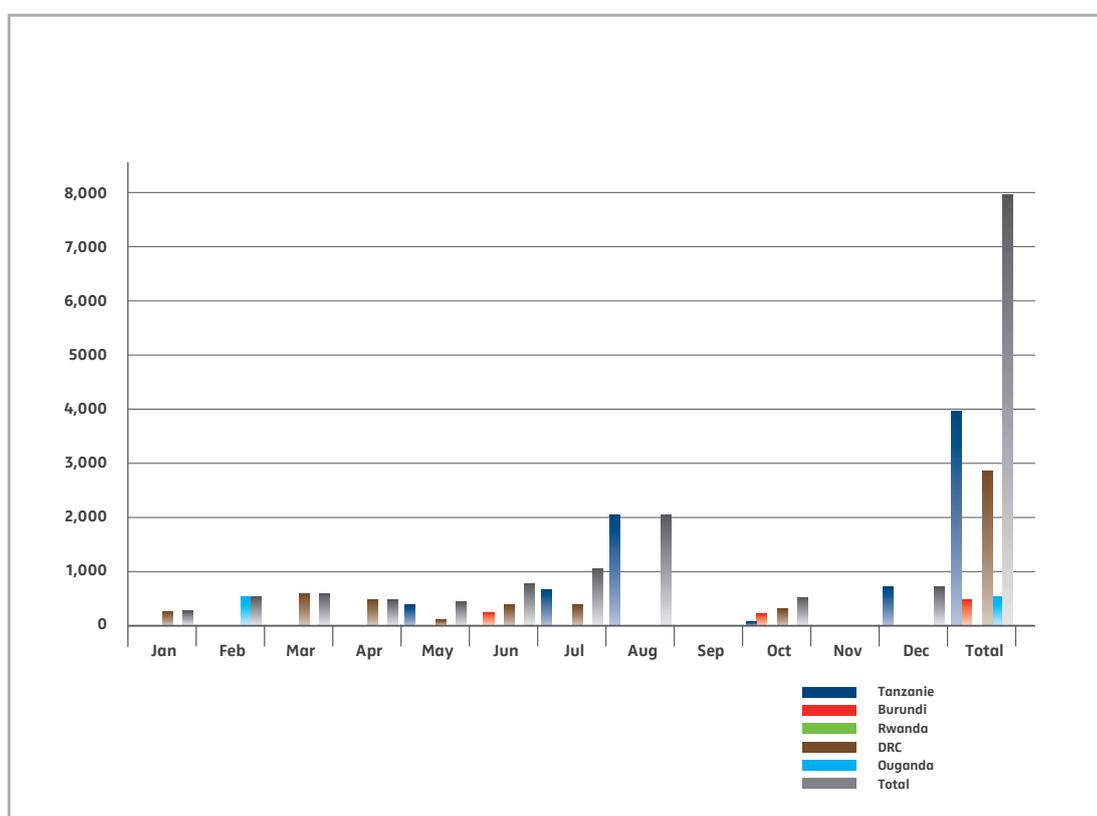
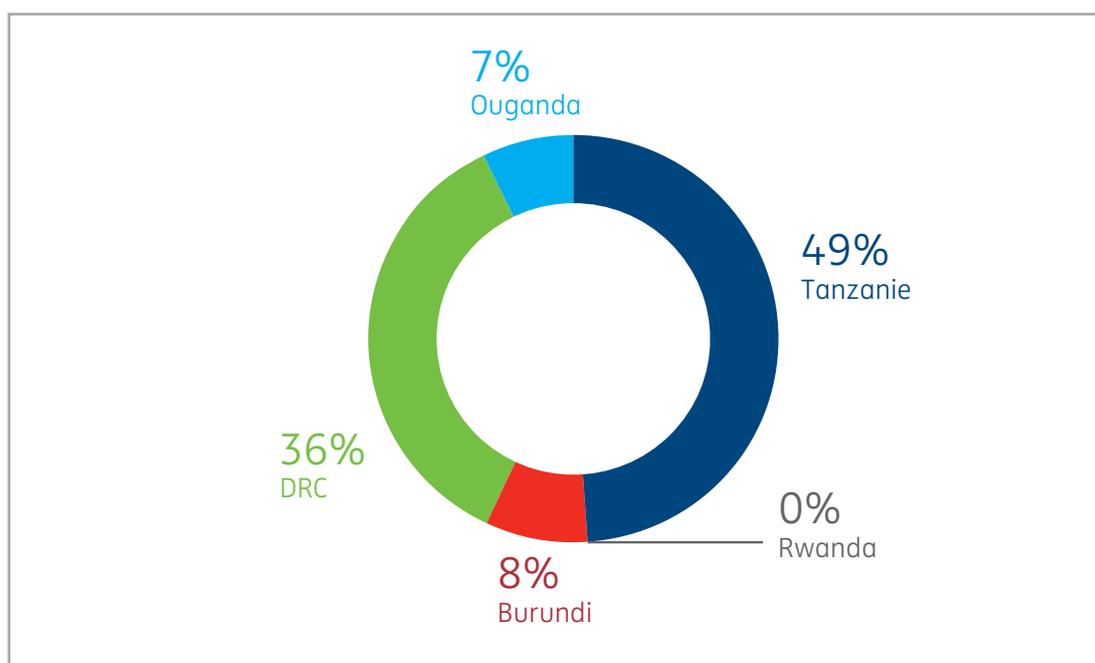


Tableau 28: Taux transporté par chemin de fer par pays

PAYS	TAUX	TRL 2013
TANZANIA	49.2	3936
BURUNDI	7.3	583
RWANDA	0	0
DRC	36.3	2900
UGANDA	7.2	577
TOTAL	100.0	7996

Taux

Les indicateurs des coûts indiquent certains frais tels que les frais de manutention portuaire, les frais de transport ferroviaire et routier par destination et certains frais des lignes d'expédition. Alors que le coût de transport par km doit être le même, les frais de transport par route sont très élevés pour les destinations de la RDC. Par exemple, il ya une différence de 39% du coût par km entre Bujumbura et Goma. Les raisons sont : il ya beaucoup de paiements non officiels en RD Congo et les camions passent beaucoup de jours sans être déchargés.

2.2.4 Indicateurs de Coût

Tableau 29: Distance entre le port de Dar es Salaam et les destinations spécifiques

ORIGIN	DISTANCE	DESTINATION	MODE	DISTANCE	DESTINATION	MODE
Dar es Salaam	1495	Kigali	Route			
Dar es Salaam	1630	Bujumbura	Route			
Dar es Salaam	1635	Goma	Route			
Dar es Salaam	1704	Bukavu	Route			
Dar es Salaam	1780	Kampala	Route			
Dar es Salaam	982	Isaka	Chemin de fer			
Dar es Salaam	1230	Mwanza	Chemin de fer	310	Port Bell	Lacustre
Dar es Salaam	1254	Kigoma	Chemin de fer	140	Kalemie	Lacustre
		Kigoma		210	Kalundu	Lacustre
		Kigoma		210	Bujumbura	Lacustre

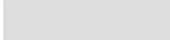
	Road
	Railways
	Inland waterways

Tableau 30: Coûts

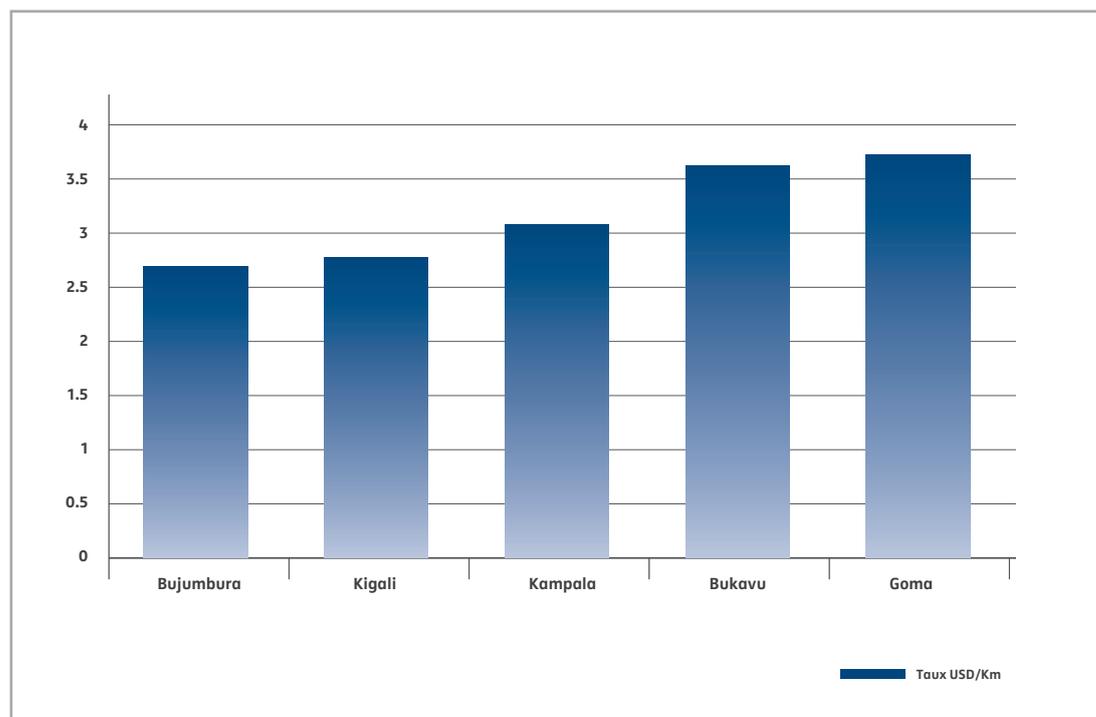
OPERATION	COMMODITE	MANUTENTION USD		FRAIS DE TRANSPORT ROUTIER USD				FRAIS DE TRANSPORT RAIL USD		AGENCES MARITIMES USD	AGENCES EN DOUANES USD
		TPA	TICTS	KIGALI	BUJUMBURA	KAMPALA	BUKAVU/GOMA	KIGOMA	MWANZA		
IMPORT											
	Contain 40"	300	280	4200	4400	5500	6200	3950	3950	62	200
	Contain 20"	170	160	2100*	2200*	2750*	3100*	-	-	50	200
	Dry/CBM/Ton	9	-	150	155						
EXPORT											
	Contain 40"	250	245								
	Contain 20"	150	145								
	Dry/CBM/Ton				70						

NB: Le coût de transport routier d'un container de 20 pieds lourd équivaut à celui d'un container de 40 pieds.

Tableau 31: Coût de Transport moyen par Km par destination

Destination	Coût USD/Km
Bujumbura	2,7
Kigali	2,8
Kampala	3,09
Bukavu	3,64
Goma	3,76

Coût USD/Km





ANNEX

ANNEX 1: PRINCIPAUX PARTENAIRES DE L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT

Pays	Organisation	Données Requises
Burundi	Office Burundais des Recettes (OBR)	-Volume de transactions des importations, exportations et de transit -Temps d'attente avant que les camions soient chargés -Durée de procédures pour le dédouanement
	Global Port Services du Burundi	-Productivité du port -Vol et perte des marchandises -Frais portuaires
	Office des Routes (OdR)	-État des infrastructures routières -Programmes annuels de construction et de maintenance des routes
	Police de roulage	-Rapports sur les accidents de roulage
	Autorité Maritime et Portuaire (AMPF)	-Productivité des bateaux -Rapports sur les accidents maritimes -Frais et dépenses pour le transport lacustre
	Association des Transporteurs routiers Internationaux (ATIB)	-Coûts de transport des importations/ exportations -Frais de péage autoroutier -Frais des problèmes/de parking -Nombre de camions pour le transport international
	Association des Agences en Douanes et Transitaires (ABADT)	-Durée de procédures pour le dédouanement -Vol et perte des marchandises -Frais de transport et des services -Temps d'attente avant que les camions soient déchargés
	Chambre de Commerce du Burundi (CCIB)	-Programmes de renforcement des capacités pour les partenaires

Pays	Organisation	Données Requises
DRC	Office des Douanes et Accises (OFIDA)	-Rapports sur les volumes de transaction -Temps d'attente avant le déchargement à destination
	OGEFREM DAR	-Volumes de transactions -Vol et perte des marchandises
	Association des Agences en Douanes	-Temps d'attente avant le déchargement -Frais de transport et des services -Durée de procédures pour le dédouanement
	Association des Transporteurs routiers internationaux	-Coûts du transport des importations/exportations -Frais de péage routier -Frais des problèmes/du parking -Nombre de camions pour le transport international
Rwanda	Rwanda Revenue Authority (Office Rwandais des recettes)	-Volume de transactions des importations, exportations et de transit -Temps d'attente des camions avant le déchargement à destination -Durée de procédures pour le dédouanement
	Magasins Généraux de Rwanda (MAGERWA)	-Durée d'entreposage -Vol et perte des marchandises
	Agence de Développement des Transports au Rwanda (RTDA)	-Etat des infrastructures routières -Programmes annuels de construction et de maintenance des routes -Rapports sur les accidents de roulage
	Association des Agences en Douanes du Rwanda (ADR)	-Temps d'attente avant le déchargement -Frais de transport et des services -Durée des procédures pour le dédouanement
	Association des Transporteurs Internationaux du Rwanda	-Frais de transport des importations/exportations -Frais des péages -Frais des problèmes/de parking -Nombre de camions pour le transport international
	Fédération rwandaise du secteur privé (PSF)	-Programmes de renforcement des capacités pour les partenaires

Pays	Organisation	Données Requises
Tanzania	Tanzania Revenue Authority (TRA) (Office Tanzanien des recettes)	-Volume de transactions des importations/ exportations et de transit
	Tanzania Ports Authority (TPA) (Autorité Portuaire de Tanzanie)	-Volume de transactions des importations et exportations et de transit -Temps d'attente des bateaux avant le déchargement -Durée de cargaison avant la livraison -Frais du port
	Tanzania International Container Terminal Services (TICTS) (services d'escale pour les containers internationaux en Tanzanie)	-Volume de transactions des importations, exportations et de transit -Durée passée pour des containers avant le retrait -Temps pour le chargement des camions -Frais du port
	Tanzania Transporters Association (TATOA) (Association des Transporteurs Tanzaniens)	-Frais de transport des importations/ exportations -Frais du péage -Frais de problèmes /de parking -Nombre de camions pour le transport internationaux -GPS, données de SMS et études des routes
	Tanzania Freight Forwarders Association(TAFFA) (Association Tanzanienne des entreprises d'expédition des marchandises)	-Temps d'attente avant le chargement -Frais des services et de transport -Durée des procédures pour le dédouanement -Vol et perte des marchandises

Pays	Organisation	Données Requises
Ouganda	Uganda Revenue Authority (URA) (Office ougandais des recettes)	-Volume de transactions des importations, exportations et de transit
	Uganda Freight Forwarders (Entreprises ougandaises d'expédition des marchandises)	-Temps d'attente avant le déchargement -Frais des services et de transport -Durée des procédures pour le dédouanement -Vol et perte des marchandises
	International Road Transporters Association (Association des Transporteurs routiers internationaux)	-Frais de transport des importations/exportations -Frais de péage -Frais des problèmes/du parking -Nombre de camions pour le transport international

ANNEX 2. INSPECTION DES ROUTES ET AUDIT DES FRONTIERES

Conformément à la recommandation de l'atelier de dissémination du 1er Rapport Semestriel qui a eu lieu à Dar es-Salaam le 18 Septembre 2013, le Secrétariat de l'AFTT a mené une inspection des routes et un audit des frontières pour l'ensemble des routes du corridor central du 18 au 29 Novembre 2013.

L'inspection des routes avait pour objectif d'analyser la situation actualisée de la nature et du statut des barrières non tarifaires en vigueur le long du corridor central auxquelles les expéditeurs sont confrontés. Les barrières non tarifaires ont un effet direct sur les importateurs et les exportateurs car elles entraînent des coûts supplémentaires sur leurs opérations. L'inspection des routes a également analysé l'état des infrastructures ainsi que l'ensemble de la chaîne logistique sur le corridor.

1. Audits de frontières

Les audits des frontières ont considéré les principales frontières entre la Tanzanie et le Burundi / le Rwanda / l'Ouganda à savoir Kabanga / Kobero, Rusumo et Mutukula d'une part et les frontières du Burundi et du Rwanda avec la RDC qui sont : Gatumba / Kavimvira, Ruhwa et Ruzizi II d'autre part.

Les problèmes à résoudre aux frontières afin de réduire le temps passé pour traverser les frontières sont principalement les suivants :

- Amélioration du réseau internet,
- Mise en œuvre des opérations mixtes aux frontières,
- Mise en œuvre du programme de travail 24/7.

- **Frontière de Kabanga (Tanzanie)**

Kabanga est la première traversée du corridor central vers le Burundi. L'état du poste frontalier de Kabanga est le suivant:

- Les immeubles sont très vieux
- Il y a un déficit criant d'électricité (4 fois par semaine) fournie par des groupes électrogènes installés dans le district de Ngara
- Le système de réseau est toujours faible et il y a un manque d'un technicien qui peut aider puisqu'il est basé au bureau régional de Bukoba
- Une moyenne de 50 camions est gérée par direction et par jour
- Beaucoup de retards pour les produits d'exportation qui doivent obtenir un T1 à partir de Kabanga,

- L'importation peut être traitée manuellement quand il n'y a pas d'électricité mais avec l'autorisation de TRA Dar es Salaam
- Les camions vides entrant sont seulement enregistrés
- Heures de travail: 8:00-19:00
- Autres services publics à la frontière: Immigration, Police, Santé, Pêche, Agriculture et Elevage
- La construction du poste frontalier à guichet unique a commencé depuis Juillet 2013



Actuel Poste Frontalier de Kabanga



Chantier du nouveau poste frontalier de Kabanga

- **Frontière de Kobero (Burundi)**

Les caractéristiques de la frontière de Kobero sont les suivantes:

- La construction du poste frontalier à guichet unique est achevée et est fonctionnelle depuis une année (immeuble du bureau seulement)
- Trois groupes électrogènes sont installés et sont automatiques
- Tous les services publics et privés à la frontière, c'est-à-dire : immigration, Agriculture, Bureau Burundais de Normalisation, les agences en douane et d'expédition fonctionnent dans les locaux du poste frontalier à guichet unique
- Manque d'un espace suffisant pour le parking
- Manque d'hébergement pour les opérateurs du poste frontalier à guichet unique
- Problème de réseau internet
- Le système douanier de l'ASYCUDA WORLD est en place
- L'homologue de la Tanzanie doit encore s'installer dans les locaux du poste frontalier à guichet unique de Kobero
- Heures de travail: 07:00-18:00

- **Rusumo (Tanzanie)**

- Le poste frontalier utilise un système solaire pour l'éclairage et les bureaux
- Espace limité pour le parking
- Environ 150 à 200 camions par jour à cette frontière
- Il faut 5 à 10 minutes pour dédouaner les marchandises en transit
- Heures de travail : jusqu'à 22h00
- Le système douanier ASYCUDA++ est en place
- La garantie douanière est automatiquement annulée sauf quand 'il n'y a de l'électricité
- La construction du poste frontalier à guichet unique avec les fonds de JICA du côté de la Tanzanie a déjà démarré .



Le poste frontalier de Rusumo (Tanzanie) en cours de construction

- **Rusumo (Rwanda)**

- Le poste frontalier utilise l'électricité provenant du réseau national
- Espace limité pour le parking
- Environ 100 à 200 camions dédouanés par jour pendant les jours de pointe
- Environ 80 à 100 dédouanés par jour pendant les jours sans pointe comme Mercredi, Jeudi et Vendredi
- Il faut 5 à 10 minutes pour dédouaner les marchandises en transit
- Les douanes avec un système électronique à guichet unique sont en place
- Heures de travail : jusqu'à 22h00
- La construction d'un poste frontalier à guichet unique avec les fonds de JICA a commencé
- La construction du pont international sur Rusumo avec les fonds de JICA a déjà commencé
- Le problème de réseau internet a lieu en moyenne 5 fois par mois mais toujours résolu endéans une heure.



Poste Frontalier de Rusumo (Rwanda) en construction



Pont sur Rusumo en construction

- **Postes frontaliers de Mutukula**

La traversée de Mutukula entre la Tanzanie et l'Ouganda a la plus petite circulation de véhicules signalée de tous les postes du corridor central à environ 20 camions par direction et par jour. L'étude de faisabilité financée par la Banque mondiale sur la mise en place d'un poste frontalier à guichet unique a été achevée, et Trademark East Africa est en train de financer la construction des infrastructures de base à cet endroit.

La construction de la Frontière du côté tanzanien est presque terminée et sur le côté ougandais de la frontière, la construction débute cette année..

- **Mutukula (Tanzania)**

- Le poste frontalier à guichet unique est à 90% achevé et devrait être opérationnel incessamment
- Le système des douanes utilisé est Asycuda ++
- L'énergie solaire est utilisée
- L'annulation de la garantie douanière est automatiquement effectuée
- Aucune cargaison en export vers Dar es salaam
- Les agences à la frontière travaillent dans une maison temporaire (mauvaises conditions de travail)

- **Mutukula (Ouganda)**

- La construction du poste frontalier à guichet unique est achevée à moins de 10%
- Le système douanier ASYCUDA WORLD est en place
- La plupart des marchandises en transit à partir du port de Dar paient des droits de douanes et taxes à la frontière
- La garantie de transit douanier est exécutée pour le transit subséquent vers la RDC, le Sud Soudan et Kampala (Entrepôt douanier de Nakawa)

- **Poste frontalier Ruhwa (Burundi/Rwanda)**
 - Le poste frontalier à guichet unique situé au Burundi comprend : immeuble de bureau, entrepôt, maisons d'hébergement, espace de parking et une clôture avec un générateur d'électricité
 - Heures de travail: de 6:00 à 18:00
 - Le Burundi exploite un poste frontalier à guichet unique depuis Janvier 2013
 - Le système douanier du Burundi est ASYCUDA World
 - Le Rwanda exploite le poste frontalier à guichet unique depuis juillet 2013
 - La douane du Rwanda exploite le système électronique de suivi des marchandises
 - Aucun accord sur le partage des services publics
 - Les services du Rwanda sont connectés à la fibre optique alors que les services du Burundi sont connectés à l'opérateur de téléphonie mobile et au fournisseur de services Internet local (ECONET)
 - L'énergie électrique est fournie par la compagnie d'électricité du Burundi (REGIDESO), lorsque le courant n'est pas disponible, le poste frontalier à guichet unique ne peut pas utiliser les groupes électrogènes (pas de budget pour le carburant)
 - D'autres agences ayant des bureaux dans le poste frontalier à guichet unique: immigration, agriculture et des agences phytosanitaires, de dédouanement et d'expédition
 - Il y a un problème de communication et d'organisation entre les agents des douanes pour le Rwanda et le Burundi à cette frontière
 - Le poste frontalier à guichet unique de Ruhwa sera le meilleur exemple de la facilitation du commerce puisque les deux opérateurs à la frontière travaillent et sont logés dans une même enceinte. Les deux gouvernements doivent se mettre d'accord dès que possible sur le partage du budget et des responsabilités et la résolution de problèmes opérationnels.

- **Ruzizi II (Rwanda)**
 - Les immeubles de Bureau et de logement et le parking sont disponibles
 - Le système douanier utilise un guichet unique électronique
 - Heures de travail: 6:00-18:00
 - Le Rwanda a la volonté d'avoir un poste frontalier au Rwanda (place disponible)

- **Ruzizi II (DRC)**
 - Le bureau des douanes est en cours de construction à la frontière
 - Le système douanier est: SYDONIA++ (ASYCUDA++)
 - Manque d'espace pour construire un poste frontalier à guichet unique
 - Manque d'espace de parking à la frontière et dans la ville de Bukavu
 - Route en très mauvaise condition

- **Gatumba (Burundi)**
 - Immeuble de bureau dans de mauvaise condition
 - Mauvaise condition d'hygiène (pas d'eau courante)
 - Manque d'espace de parking
 - L'électricité vient de la RD Congo
 - Heures de travail: 6:00-18:00
 - Route et pont en cours de construction financée par la CEPGL
 - Système douanier : ASYCUDA WORLD
 - Traitement des importations et exportations pour des marchandises à la frontière dont la valeur est moins de 500\$
 - Traitement de la déclaration en transit (IM8)
 - Besoin urgent du poste frontalier à guichet unique

- **Kavimvira (DRC)**
 - Immeuble de bureau situé à 1km à partir de la frontière dans de mauvaise condition
 - Manque d'espace pour le parking
 - Mauvaise condition d'hygiène (pas d'eau)
 - Le bureau d'immigration situé à la frontière est en bonne condition
 - Heures de travail: 7:00-18:00
 - Les opérations douanières ne sont pas informatisées
 - La route en cours de construction jusqu'à 5 km à partir de la frontière, financée par la CEPGL
 - Besoin urgent du poste frontalier à guichet unique

2. Points de contrôle par la police

Les services de transport routier le long du corridor central sont soumis à des barrages routiers et gérés par la force de police de la Tanzanie. Les questions inspectées normalement au niveau de ces barrages routiers sont : assurance véhicule, permis de conduire, documents de véhicule et d'expédition ainsi que l'état des véhicules (par exemple, état des pneus, feux) et excès de vitesse. Bien qu'il existe des barrages routiers permanents situés à des endroits sensibles à la sécurité qui fonctionnent 24 heures / 7 jours, la planification des barrages routiers est effectuée à un niveau régional ou de district, avec peu ou pas de coordination entre les frontières régionales et du district. Cela ouvre la possibilité de rencontrer de multiples barrages routiers situés le long d'un tronçon de route. Les chauffeurs de camions paient normalement environ 2.000 shillings tanzaniens (environ 1,3 USD) sur la plupart des points de contrôle par la police pour kintu kidogo. Cependant, cela est demandé par la police d'une manière amicale.

- Nombre de points de contrôle par la police de roulage vers Rusumo : 18 c'est-à-dire 1.4 police de roulage par 100 Km
- Nombre de points de contrôle par la police de roulage vers Kabanga: 18 c'est-à-dire 1.3 police de roulage par 100 km
- Nombre de points de contrôle par la police de roulage vers Mwanza: 15 c'est-à-dire 1.2 police de roulage par 100 km
- Nombre de points de contrôle par la police des ressources naturelles vers Rusumo/ Kabanga: 3 c'est à dire 0.2 points de contrôle par la police des ressources naturelles par 100 Km.
- Nombre de ressources naturelles de points de contrôle par la police de roulage vers Mwanza: 1 c'est-à-dire 0.08 point de contrôle de la Police des ressources naturelles par 100 Km.

3. Ponts bascules

En Tanzanie, les ponts bascules sont aménagés et gérés par TANROADS pour contrôler la surcharge des véhicules. Les ponts-basculés sont placés dans des endroits en retrait de la route principale. L'équipe d'inspection des routes a visité et examiné les opérations de 8 ponts-basculés entre Dar es Salaam et Rusumo. Comme les points de contrôle de police, les ponts-basculés affectent également la circulation sur la route en provoquant une perte de temps.

Les opérateurs de ponts-basculés ont indiqué que la plupart des véhicules surchargés sont des transporteurs locaux; quelques-uns des camions en transit sont surchargés. Les ponts-basculés les plus encombrés sont ceux qui sont près de Dar es Salaam, c'est à dire Kibaha avec une file d'attente d'environ 90 minutes et Mikese; et ceux se trouvant près des frontières surtout le matin où beaucoup de bus pour passagers doivent être pesés. Ces ponts-basculés sont Nyakahura tout près de Rusumo et Kabanga et Usagara tout près de Mwanza.

Règlements des ponts-basculés en Tanzanie

- Tolérance sur les essieux: 5%
- Tolérance sur la masse totale en charge : 0%
- Masse en charge maximale : 56 Tonnes
- Calibration : une fois par an
- Surcharge sur les essieux : décharger et distribuer équitablement les charges
- Surcharge sur la masse en charge : payer une amende et décharger
- Amende quand on évite le pont-basculé : 2.800 \$
- Permis pour des dimensions anormales : 20 \$
- Pénalité pour avoir stationné un véhicule dans une zone de pont-basculé : 3 jours et donc 20 \$ d'amende par jour
- Nombre de ponts-basculés vers Rusumo/Kabanga: 8 c'est à dire 0.54 pont-basculé par 100km
- Nombre de ponts-basculés vers Mwanza: 7 c'est à dire 0.60 pont –basculé par 100km.
- Le tableau suivant met en évidence la distance entre les différents ponts-basculés, leurs emplacements, le nombre de véhicules pesés tous les jours, le nombre moyen d'essieux / de véhicules surchargés par mois, lors des jours et des heures de pointe.

NO.	Localisation du pont bascule	Region	Distance à partir du port de Dar	Etat du pont bascule	Moyenne des véhicules pesés par jour	Moyenne des véhicules surchargés sur essieux par mois	Moyenne des véhicules surchargés par mois (GVM)	Jours de pointe	Heures de pointe	Observations
1	Kibaha	Coast	40	Double voie/ 24 heures	1500	21%	3%	Merc--Sam	14:00-21:00	Vers corridor de Dar et Corridor Central
2	Mikese	Morogoro	175	Double voie/ 24 heures	1100	25%	1%	Merc--Sam	16:00-09:00	Vers corridor de Dar et Corridor Central
3	Kihonda	Morogoro	214	Simple voie/ 12 heures	700	14%	1%	Jeudi-Samedi	16:00-18:00	Vers Rusumo–Kabanga–Mutukula & Mwanza
4	Nala	Dodoma	493	Simple voie/ 24 heures	500	30%	1%	Vendr-Lundi	10:00-14:00	Vers Rusumo–Kabanga–Mutukula & Mwanza
5	Njuki	Singida	738	Simple voie/ 24 heures	400	21%	1%	Vendr-Lundi	12:00-06:00	Vers Rusumo–Kabanga–Mutukula & Mwanza
6	Misigiri	Singida	806	En construction						Vers Rusumo–Kabanga–Mutukula & Mwanza





MILE
7