

DERNIÈRES ACTUALITÉS DU CORRIDOR CENTRAL

Janvier 2020

A L'INTÉRIEUR

- LA REUNION MINISTERIELLE TRIPARTITE
- LE STAGE DES CADETS SUR LA NAVIGATION MARITIME SE POURSUIT
- ECHANGE D' EXPERIENCE ENTRE L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT AVEC LA COMMISSION DE LA CEDEAO ECOWAS
- MISES A JOUR DE L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT





Corridor Central: les Ministres des Transports de la Tanzanie, du Burundi et de la RDC réunis à Bujumbura pour échanger sur le projet de chemin de fer à écartement standard Uvinza-Musongati-Gitega-Uvira-Kindu.

Une réunion ministérielle tripartite (Tanzanie, Burundi, RDC) s'est tenue à Bujumbura, le 30 janvier 2020 pour discuter de la proposition conjointe de développement du projet de chemin de fer à écartement standard (SGR) Uvinza-Musongati-Gitega-Bujumbura / Uvira-Kindu.

La réunion a eu lieu le Jeudi 30 Janvier 2020 à l'hôtel Club du lac Tanganyika et a vu la participation de S.E. Ir. Jean Bosco NTUNZWENIMANA, Ministre des Transports, des Travaux publics, de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire de la République du Burundi, S.E. Me. Didier MAZENGA MUKANZU, Ministre des Transports et Voies des Communications de la République Démocratique du Congo (RDC) et Hon. Ir. Isack A. KAMWELWE, Ministre des Travaux publics, des Transports et des Communications de la République-Unie de Tanzanie. La délégation du Corridor Central était conduite par son Secrétaire Exécutif, Capt. Dieudonné DUKUNDANE.

La réunion ministérielle a été précédée de celles des Secrétaires Permanents tenue le 29 janvier 2020, du Groupe de travail conjoint (GTC) du 27 au 28 janvier 2020, ainsi que de la visite des lieux du nouvel alignement proposé pour relier le Burundi à la RDC qui s'est déroulée du 22 au 25 janvier 2020.

Les Ministres ont visité les zones clés du projet, notamment le site minier de Musongati (Burundi), les ports de Kalundu (RDC) et Kigoma ainsi que Dar es Salaam (Tanzanie), ainsi que le projet de chemin de fer à écartement standard en cours de construction à Dar es Salaam, en Tanzanie.

- Les Ministres ont noté avec satisfaction que le projet est financièrement et économiquement viable et ont réaffirmé leur engagement à accélérer sa mise en œuvre
- La prospection préliminaire de l'alignement du projet de Gitega à Kindu correspond aux plans directeurs ferroviaires existants
- La feuille de route pour guider la mise en œuvre du projet a été adoptée
- Les Ministres se sont engagés à envisager un système de transport multimodal intégré (ferroviaire, routier, aérien et maritime), qui viendra compléter les efforts entrepris dans le cadre de ce projet commun.



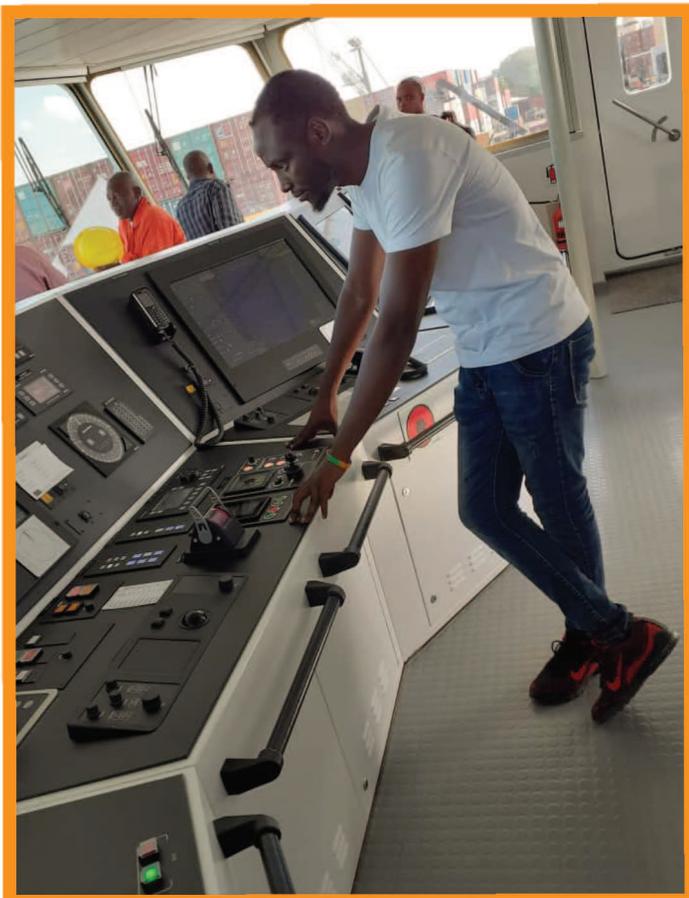
Le stage sur la Navigation Maritime pour des Cadets parrainés par le Corridor Central se poursuit grâce à l'Institut Maritime de Dar es Salaam (DMI) et Zanzibar Shipping Corporation.

Le deuxième groupe de 5 cadets, accompagnés de M. Emmanuel RUTAGENGWA, Chef de projet, a commencé leur stage de formation de 6 mois 17 janvier 2020 à bord des navires de Zanzibar Shipping Corporation. La première équipe a récemment terminé leur stage.

L'AFTTCC a conclu un partenariat avec DMI pour la formation et le renforcement des capacités dans le secteur maritime en vue de combler le manque de compétences dans les secteurs du transport maritime et logistique. Au cours de la première phase de l'initiative, 10 lauréats des cinq pays membres du Corridor Central ont rejoint DMI depuis février 2017 et sont candidats aux certificats professionnels de classe 3 d'officiers de la navigation.

Dans le cadre de leur formation, les cadets doivent suivre une formation pratique supervisée en mer à bord des navires de mer. Zanzibar Shipping Corporation en partenariat avec DMI a accepté d'accueillir les cadets sur leurs navires:

- MV Mapinduzi II (un navire un cargo et passagers d'une capacité de 1200 tonnes),
- MV Mkombozi I (un pétrolier de 2500 GRT),
- MV Mkombozi II (un nouveau pétrolier de 3500 GRT).



Le Corridor Central partage son expérience avec la Commission de la CEDEAO sur le suivi des performances du Corridor.

L'équipe de l'Observatoire du Transport du Corridor Central (OTCC) a accueilli M. Chongo Mukupa, un consultant affecté par le Département des infrastructures de la Commission Economique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), qui effectuait une mission d'enquête en vue de la création de l'Observatoire des Transports Routier (RTO) au sein de la CEDEAO. La visite a eu lieu les 8 et 9 janvier 2020 dans les bureaux du Secrétariat Permanent de l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central (AFTTCC) à Dar es Salaam.

L'OTCC établi et lancé par le Conseil Interministériel (ICM) de l'AFTTCC le 10 juillet 2012, est exécuté en plusieurs phases avec le soutien financier et technique de TradeMark East Africa (TMEA).

Le Secrétaire Exécutif de l'AFTTCC, Capt. Dieudonné DUKUNDANE, assisté de l'Ir. Melchior BARANTANDIKIYE, Chef de projet de l'OTCC, a souhaité la bienvenue à M. Mukupa et l'a informé que l'outil de l'Observatoire des transports est une réussite, grâce à l'implication des principales parties prenantes tout au long du processus, de la collecte des données, au traitement, à la validation et à la dissémination des rapports de performance. Une collaboration étroite avec l'engagement des décideurs politiques de haut niveau dans ce travail facilite la tâche tout en relevant les défis identifiés.

L'expert de la CEDEAO a suivi la gestion et la structure organisationnelle de l'Observatoire des transports pour lui permettre de conseiller correctement sur la structure organisationnelle et le plan de mise en œuvre appropriés pour l'Observatoire des transports routiers de la CEDEAO.

Le succès de l'OTCC est le résultat d'un processus axé sur la demande et appartenant aux parties prenantes. Les Points saillants sont;

- les principaux acteurs sont représentés par les points focaux.
- la signature d'accords d'échange des données.
- la conception du système d'observation des transports.
- une équipe d'experts recrutée pour travailler quotidiennement sur le projet.
- l'intégration du système avec les systèmes des parties prenantes pour éviter les retards dans le partage des données.
- les enquêtes périodiques du Corridor impliquant les parties prenantes concernées.
- la validation des rapports par les points focaux.
- la diffusion des rapports en ligne et hors ligne.
- l'engagement avec les décideurs politiques sur les résultats pour favoriser le changement.

Au cours de la mission à Dar es Salaam, M. Mukupa a également rendu visite à certaines parties prenantes du secteur privé et du secteur public pour connaître leur opinion sur la perception des utilisateurs de l'OTCC et leur engagement dans l'ensemble du processus. Il a rencontré des responsables de la Tanzania Truck Owners Association (TATO) et a réussi à partager des questionnaires avec d'autres parties prenantes. M. Mukupa a remercié l'AFTTCC pour son hospitalité et sa collaboration et a promis de partager les résultats de la mission.



Stratégie de durabilité du guichet unique aux postes frontaliers conjoints (OSBP) : Corridor Central en collaboration avec les principaux acteurs de la CEA

L'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central (AFTTCC), représentée par M. Frank Ngoga, spécialiste des douanes, a participé à l'atelier de validation qui vient de s'achever sur la stratégie de durabilité des guichets unique aux postes frontaliers conjoints (OSBP) de la Communauté Est Africaine (CEA) qui s'est tenue à Bujumbura, Burundi du 21 au 24 janvier 2020 et facilité par TradeMark East Africa (TMEA).

Le programme clé de la réunion de 4 jours était de finaliser et valider le rapport sur la stratégie de durabilité des OSBP qui prévoit les modalités de maintenance, de gestion, de mobilisation des ressources, de suivi et d'évaluation des installations et des opérations des OSBP.

Le concept des OSBP fait référence au cadre juridique et institutionnel, aux installations et aux procédures associées qui permettent aux marchandises, aux personnes et aux véhicules de s'arrêter dans une seule installation dans laquelle ils subissent les contrôles aux frontières nécessaires conformément aux lois régionales et nationales applicables pour quitter un pays et entrer dans un pays voisin.

Le concept OSBP comprend 4 piliers à savoir:

-
- Cadre juridique et institutionnel.
- Simplification et harmonisation des procédures.
- TIC et échange de données.
Infrastructure matérielle.

Les intervenants étaient d'accord que la conception et la mise en œuvre des OSBP se concentraient principalement sur la construction d'installations et qu'il était maintenant nécessaire de trouver des normes de gestion et de maintenance communes applicables à tous les OSBP, l'intervention stratégique étant le développement d'une gestion des installations de l'OSBP et son cadre de maintenance. L'absence de cet aspect soft entrave considérablement tous les efforts antérieurs.



Partenariat conjoint Corridor Central et AUDA-NEPAD/ NEPAD-IPPF en cours: étude de faisabilité pour la route Uvira - Bukavu (Lot 1: 50 km), en RDC.

La route existante à côté du port de Kalundu est fortement érodée sur les bords latéraux gauches de la route; en raison des vagues du lac Tanganyika, le remblai existant a été endommagé.

D'ores et déjà, le rapport intérimaire a été déjà présenté. Il englobe l'étude sur l'alignement et les options de dimensionnement de la chaussée, y compris l'option recommandée, la conception technique préliminaire de l'option recommandée, le plan préliminaire et la conception du profil, les coupes transversales types, l'évaluation géologique préliminaire, les rapports sur les sols et les matériaux, le rapport sur les données de la circulation, le rapport sur la structure des drainages et des ponts, l'évaluation d'impact environnemental et social préliminaire, le plan d'action préliminaire de réinstallation, le devis préliminaire (BOQ), les estimations de coûts préliminaires et l'évaluation économique.

Le spécialiste des infrastructures, Ir. Charles Habarugira Sabiiti et le consultant technique, Ir. Pierre Bayihishako ont inspecté les sites des prélèvements géotechniques en cours sur les ponts le long de la route port de Kalundu –Uvira - Luberizi.

Le duo a procédé aussi à l'inspection des tests des échantillons prélevés aux sites de la route Port de Kalundu-Uvira-Luberizi en cours d'analyse au laboratoire de mécanique des sols à l'Université du Burundi le 24 janvier 2020 en compagnie de Dr. Ir. Jean Pierre Masekanya, responsable du laboratoire .



Depuis le 23 janvier 2020, le forage avait atteint le pont n ° 8, Pont Kiriba



Plate-forme de forage au pont Kiriba le 23 janvier 2020



Dr. Ir. Jean Pierre Masekanya fait visiter le duo : Ir. Charles Habarugira Sabiiti et Ir. Pierre Bayihishako le Laboratoire Sols et Matériaux de l'Université du Burundi.

Dr. Ir. Jean Pierre Masekanya a précisé que les tests en cours au laboratoire concernent notamment la classification de la taille des particules de sol, les limites d'Atterberg, les tests de tassement, les tests Proctor, les tests de cisaillement du sol et les tests de poids unitaire.

Le projet de rapport final est attendu fin février une fois toutes les investigations géométriques terminées. Il sera suivi d'un atelier de validation qui conduira à la préparation du rapport final qui devrait être terminé fin mars 2020.

ÉVÈNEMENTS À VENIR

- Formation sur le système ERP pour tout le personnel du Secrétariat Permanent du Corridor Central : 3-12 / 02/2020,
- Atelier de validation par les points focaux du rapport annuel sur les performances de l'Observatoire des transports : 13-14 / 02/2020,
- Projet routier multinational Tanzanie / Burundi : Kabingo-Kasulu-Manyovu / Mugina-Rumonge-Gitaza : Développement de l'OSBP Manyovu / Mugina, Visite pré-offre : 19-20 / 02/2020,
- Retraite du personnel sur le Plan Stratégique Quinquennal de l'AFTTCC pour finaliser l'élaboration des cadres logiques de suivi et d'évaluation : 24-28 / 02/2020.

INDICATEURS CLES DE SUIVI DES PERFORMANCES DU CORRIDOR CENTRAL JANVIER 2020

Indicateurs de durée de séjour des conteneurs au port

La durée de séjour désigne le temps total que les marchandises passent au Port, depuis le déchargement du navire jusqu'à la sortie du Port (nombre moyen de jours pendant lesquels le conteneur reste au port).

Les statistiques ci-dessous présentent les points saillants de la durée moyenne de séjour des conteneurs en transit, mesurée en jours par conteneur au port de Dar es Salaam.

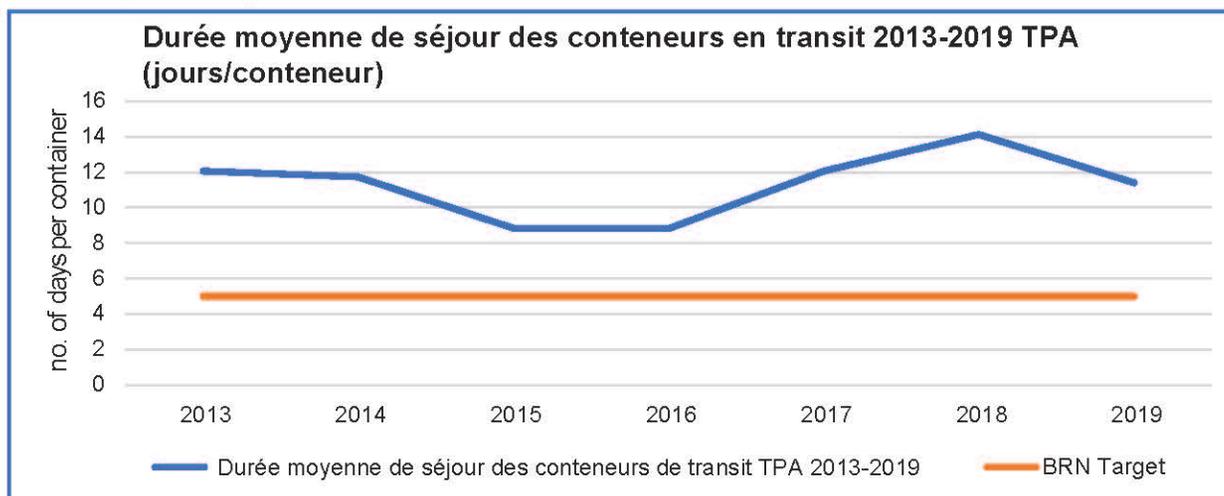
Les parties prenantes du Corridor Central souhaitent une réduction de la durée de séjour des conteneurs en transit au port de Dar es Salaam pour les années à venir, en particulier pour l'année 2020, grâce aux diverses améliorations en cours dans le port, y compris un énorme projet de porte maritime de Dar es Salaam (DMGP) qui améliore la capacité physique des infrastructures et l'efficacité opérationnelle du port. L'objectif ultime de ce mégaprojet est de voir le port de Dar es Salaam accueillir 28 millions de tonnes d'ici 2025, contre 14,6 millions de tonnes en 2013/14.

Durée de séjour au port

Fondamentalement, l'indicateur de durée de séjour des conteneurs au port est généré à partir des données recueillies par le système électronique de l'Autorité Portuaire de Tanzanie -TPA.

Durée moyenne de séjour des conteneurs de transit (en jours par conteneur)

ANNEE	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOUT	SEPT	OCT	NOV	DEC	MOY.
2013	14.4	17.6	19.1	11.2	9.5	10.2	9.7	9.1	13.0	12.4	9.9	8.8	12.07
2014	14.8	14.2	17.3	11.0	15.0	9.5	7.8	12.6	10.1	11.3	9.5	7.6	11.72
2015	9.4	11.4	7.2	6.0	7.0	9.7	8.7	10.2	7.2	10.7	10.1	8.5	8.84
2016	12.8	10.6	4.1	3.8	8.9	7.6	9.2	10.3	10.6	8.4	11.0	8.5	8.82
2017	9.6	10.7	11.5	9.7	9.4	11.5	9.1	11.3	15.1	15.5	17.4	14.1	12.08
2018	15.8	16.9	13.6	13.6	13.8	10.4	14.4	15.3	13.3	14.6	15.0	12.9	14.13
2019	13	10.4	13.2	9.7	17.8	12.2	12.1	13	9.5	9.8	9.1	7.1	11.41



Source: TPA, 2013 - 2019

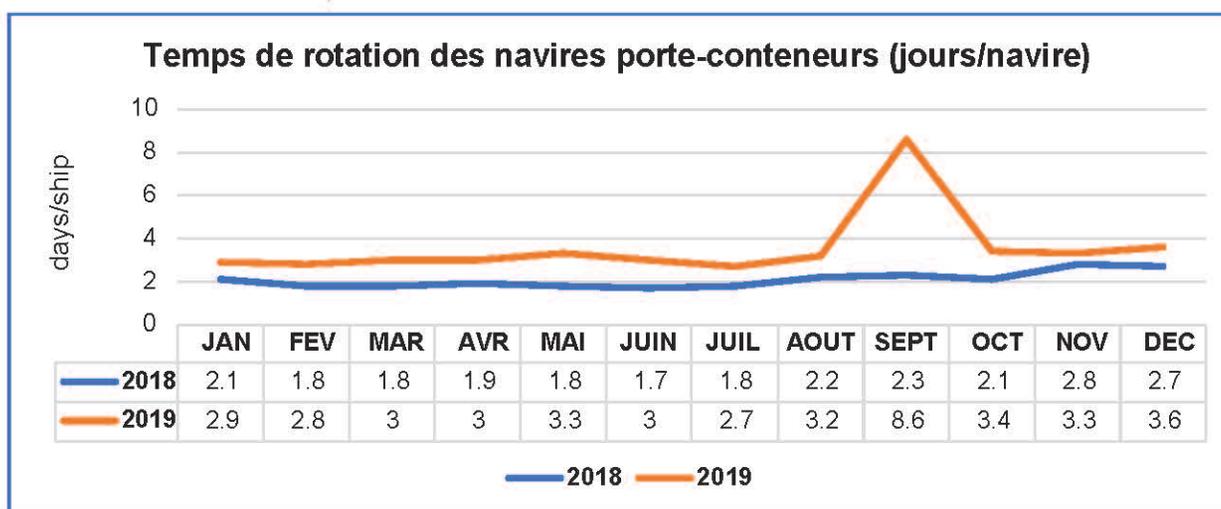
La durée de séjour moyen des conteneurs en transit a continué à diminuer de 2013 à 2019, comme le montrent les tendances ci-dessus, la durée de séjour en transit est encore très élevée par rapport à l'objectif de 5 jours fixé par le BRN. Cette augmentation est principalement due à l'allongement du délai de grâce à 30 jours pour certains importateurs, qui leur permet de dédouaner leur cargaison à l'approche des dates limites, ce qui contribue largement à l'augmentation de la durée de séjour des conteneurs. En comparant 2018 et 2019, on a observé une diminution d'environ 19,3 %.

Temps de rotation des navires

Le temps de rotation d'un navire est le temps total qu'un navire passe au port ; il est mesuré à partir d'un écart de temps moyen par mois entre le moment où un navire est au quai et celui où il est hors du quai, mesuré en heures par navire par l'Autorité Portuaire de Tanzanie (TPA).

Les composantes du temps de rotation des navires comprennent les aspects suivants : temps d'attente du navire, temps d'amarrage/débarquement, temps d'amarrage (temps de service). Le temps d'attente est normalement une petite proportion du temps de rotation et pour le port de Dar es Salaam, le temps d'attente est approximativement négligeable car la plupart des navires attendent à leur propre convenance pour terminer leurs procédures.

Délai de rotation des navires porte-conteneurs



Source: TPA, 2018 - 2019

Comme le montre le graphique ci-dessus, le temps de rotation des navires porte-conteneurs est en moyenne de 2,1 jours par navire en 2018, contre 3,6 jours par navire en 2019, ce qui montre une augmentation globale du temps de rotation des navires. Une analyse plus approfondie montre une forte augmentation en 2019 pour le mois de Septembre en raison d'une installation d'accostage limitée et d'un déplacement des opérations d'accostage au port qui ont affecté les opérations portuaires et ont entraîné d'énormes retards des navires pour l'accostage. Le problème est maintenant résolu et, à partir d'Octobre 2019, les opérations portuaires ont repris leur cours normal. Les parties prenantes du Corridor Central doivent être conscientes du mégaprojet en cours au niveau du port de Dar es Salaam, qui améliore l'efficacité et l'ensemble des opérations de manutention portuaire et réduit en conséquence le temps de rotation des navires à un pourcentage élevé.



Surveillance Du Corridor ●

Rapports Et Diffusion ●

Traitement Et Analyse Des Donnees ●

Influence sur les politiques ●

“Corridor Central, la Route Commerciale de choix.”



4 Floor | Room No. 1414, Posta House, Ghana Ave./Ohio St.
P.O. Box 2372, Dar es Salaam - Tanzania
Phone: +255 22 212 7149 | Fax: +255 22 212 7148
Mobile: + 255 687 440 941
Email: ttfa@centralcorridor-ttfa.org
Website: www.centralcorridor-ttfa.org
Facebook: Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency
Twitter: @ccttfaorg



TRADE
MARK
EAST AFRICA

Growing Prosperity Through Trade