



# L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT



# TABLE DES MATIÈRES

1.0. INTRODUCTION01
2.0. RÉSUMÉ DE LA PERFORMANCE01
3.0 ANALYSE DES INDICATEURS DE SUIVI DES PERFORMANCE02
3.1. Débit de Fret02
3.1.1 Débit de fret en haute mer02
3.2 Importations et Exportations des Pays du Corridor Central04
3.2.1 Volume des Importations par Pays04
3.2.2 Volume des Exportations par Pays05
3.3. Tarifs et coûts de transit vers les destinations du Corridor06
3.4. Délai de Rotation du navire07
3.5. Temps de Séjour des conteneurs08
3.5.1 Temps de Séjour du Conteneur d'Importation de transit pour TPA08
3.5.2 Temps de Séjour du Conteneur d'Importation Locale TPA10
3.5.3 Temps de Séjour du Conteneur d'Importation de Transit TICTS.11
3.5.4 Temps de Séjour du Conteneur d'Importation Locale TICTS11
3.6. Temps de Rotation des Camions12
3.7. Temps de Transit des camions vers les destinations13
4.0 CONCLUSION15
5.0: ANNEXES TABLEAUX16



# **LISTE DES TABLEAUX**

Tableau 3-1 : Débit de fret, janvier-juin 2021 (tonnes métriques)	02
Tableau 3-2 : Débit de fret en haute mer, janvier-juin 2021 (tonnes métriques)	03
Tableau 3-3 : Comparaisons à cinq et six mois du Cargo de haute mer (tonnes métriques)	03
Tableau 3-4 : Volume des importations par pays de destination, janvier-juin 2021 (tonnes métriques)	02
Tableau 3-5 : Volume des exportations, janvier-juin 2021 (tonnes métriques)	05
Tableau 3-6 : Taux de coût de transit moyens sur six mois (conteneur/kilomètre -USD)	06
Tableau 3-7 : Variation relative des Coûts Moyens Mensuels de Transit par conteneur et par kilomètre	07
Tableau 3-8 : Frais de transit mensuels moyens par conteneur par destination, janvier-juin 2021 (USD)	07
Tableau 3-9 : Temps de séjour moyen mensuel des conteneurs d'importation en transit de TPA (jours)	09
Tableau 3-10 : Temps de séjour moyen mensuel du conteneur d'importation locale TPA (jours)	10
Tableau 3-11 : Temps de séjour moyen mensuel des conteneurs d'importation en transit pour TICTS (jours)	1
Tableau 5-1 : Débit de fret en tonnes métriques par type, janvier-juin 2021	10
Tableau 5-2 : Débit de fret en tonnes métriques par type, janvier-juin 2020	16
Tableau 5-3 : Importation de fret en tonnes métriques par pays, janvier-juin 2021	10
Tableau 5-4 : Exportation de marchandises en tonnes métriques par pays, janvier-juin 20212021	17
Tableau 5-5 : Coûts mensuels moyens de transit de conteneurs en USD par destination, janvier-juin 2021 2021	17
Tableau 5-6 : Coûts mensuels moyens du transit des conteneurs par destination, janvier-juin 20202020	17

# LISTE DES FIGURES

Figure 1: Répartition du débit de fret par objectif (%)	02
Figure 2 : Importations déchargées au port de Dar par pays de destination, janvier à juin 2021 (tonnes)	04
Figure 3 : Exportations chargées au port de Dar, janvier-juin 2021 par pays d'origine (tonnes métriques)	05
Figure 4 : Répartition des exportations par pays, janvier-juin 2020-2021 (%)	05
Figure 5 : Jours de rotation moyens mensuels des navires au Port de Dar, janvier-juin 20212021	08
Figure 6 : Jours de rotation moyens des navires sur six mois, de janvier à juin 20212021	08
Figure 7 : Temps de séjour moyen mensuel des conteneurs d'importation en transit TPA en jours, janvier-juin 2021	09
Figure 8 : Temps de séjour moyen des conteneurs au TPA par destination de fret, janvier-juin 20212021	10
Figure 9 : Temps de séjour moyen mensuel des conteneurs de transit TICTS en jours, 2021	11
Figure 10 : Temps de séjour moyen des conteneurs au TICTS par destination de fret, janvier-juin 20212021	12
Figure 11 : Temps de rotation des camions au TICTS en heures, janvier-juin 20212021	12
Figure 12 : Temps de transit moyen du port de Dar à la destination du corridor (jours)	13
Figure 13 : Temps de transit moyen Dar-Bujumbura en jours	
Figure 14 : Temps de transit moyen de Dar-Kigali en jours	
Figure 15 : Temps de transit moyen mensuel Dar-Kampala (jours)	14
Figure 16 : Temps de transit moyen mensuel Dar-Bukavu (jours)	15
Figure 17 : Temps de transit moyen mensuel Dar-Goma (jours)	15

# L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT

JANVIER – JUIN 2021





RAPPORT SEMESTRIEL

#### 1.0. INTRODUCTION

Le rapport semestriel de l'Observatoire des Transports du Corridor Central résume les performances du transport de marchandises et de la logistique le long du Corridor qui relie le port de Dar-es-Salaam aux destinations inter-pays en Ouganda, au Rwanda, au Burundi et en République Démocratique du Congo. La performance est représentée par l'analyse des changements dans une série d'indicateurs sélectionnés développés pour le corridor. Le rapport comporte cinq sections. La première section présente le rapport, tandis que la deuxième section fournit un résumé du rapport. L'analyse des indicateurs de performance est présentée dans la section trois, tandis que la conclusion est présentée dans la section quatre. Enfin, une annexe est présentée avec des tableaux détaillés dans la section cinq.

L'analyse des performances est effectuée en comparant les changements dans les indicateurs du corridor pour la période de janvier à juin 2021 avec une période similaire de l'année 2020. Dans certains indicateurs, les performances sont également comparées aux objectifs de performance convenus pour évaluer les progrès accomplis vers la réalisation des attentes.

Il convient de noter que les performances de la période comparable de janvier à juin 2020 ont été affectées par la première épidémie signalée de COVID19 dans le monde et les couvre-feux, quarantaines, fermetures et restrictions de voyage qui en résultent dans les pays du Corridor Central. Au cours de cette période de rapport ; la pandémie a continué d'avoir un impact sur le commerce et les transports dans certains pays où des restrictions de voyage et des couvre-feux sporadiques ont continué d'être appliqués. Cependant, un bilan positif le long du Corridor a été la rationalisation des procédures par les gouvernements pour faciliter le transport et le commerce en transit. Certains des développements sont tels que la mise en place et l'assouplissement des procédures pour les installations de test transfrontaliers, la réduction et l'harmonisation des frais de test entre les conducteurs et l'initiation des vaccins COVID19 pour réduire les décès supplémentaires.

#### 2.0. RÉSUMÉ DE LA PERFORMANCE

Durant la période de janvier à juin 2021 ; les performances du Corridor Central sont revenues à leur état normal par rapport aux performances précédentes qui avaient été affectées négativement par la première éruption de COVID19. La pandémie au cours de la période comparative de l'année 2020 a été ressentie dans les perturbations de l'efficacité des opérations portuaires, les perturbations des camions de transit, la baisse des exportations via le port de Dar-es-Salaam et les temps de transit des camions.

Au cours de la période de janvier à juin 2021, des améliorations ont été observées dans le volume des transactions de fret qui a augmenté de 4,3 % par rapport à la période similaire précédente, ainsi qu'un nivellement de la part de fret à l'exportation entre les pays du Corridor entre 15 % et 22 %. D'autres améliorations ont été observées dans les indicateurs d'efficacité, notamment une réduction du temps d'attente des navires de cinq jours et un nivellement conséquent du temps de rotation des navires à environ trois jours, une efficacité soutenue du temps de séjour des conteneurs locaux inférieur à cinq jours, une amélioration de l'efficacité du dédouanement de 25 % pour le fret en transit et 31 % pour le fret local. Cependant, malgré cette performance, le niveau d'efficacité du dédouanement du fret en transit au port et du fret conteneurisé au TICTS était inférieur à l'objectif de cinq jours du gouvernement tanzanien.

Enfin, il a été observé que les coûts de transit routier des conteneurs avaient baissé de 0,3% en général ; avec une baisse marquée du taux de coût pour les routes du Port de Dar à Kigali (4,1%) et Dar-Kampala (2,5%). Le taux de coût de transit par kilomètre vers Bukavu est resté le plus élevé et a également légèrement augmenté avec celui de Dar à Goma d'environ 2 à 3 %. Cela pourrait s'expliquer par l'augmentation rapide du fret, non couplée à une offre de transport compétitive vers la RDC, comme observé dans le taux de croissance le plus élevé de 20% au cours de cette période.

Les sections ci-dessous fournissent une analyse détaillée des indicateurs de performance où une comparaison est effectuée entre les six premiers mois de 2021 et la période similaire de 2020.

#### 3.0. ANALYSE DES INDICATEURS DE SUIVI DES PERFORMANCES

#### 3.1. Débit de Cargaison

Le débit de marchandises comprend toutes les marchandises qui ont transité par l'Autorité portuaire de Tanzanie au cours d'une période donnée. Au cours de la période de janvier à juin 2021, un total de 8 006 331 tonnes métriques a transité par le port, soit une augmentation de 333 038 tonnes métriques, ce qui équivaut à une croissance de 4,3 % par rapport à une période similaire en 2020. Un résumé du débit de fret pour janvier-juin 2021 et ses mois comparatifs similaires de 2020 sont fournis ci-dessous.

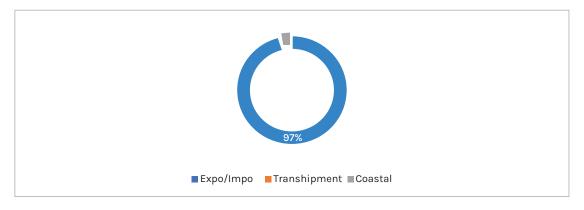
Tableau 3-1 : Débit de fret, janvier-juin 2021 (Tonnes Métriques)

Année	Tonnes Métriques
2020	7,673,293
2021	8,006,331
Variation (%)(%)	4.3

Source: Autorité portuaire de Tanzanie

La distribution du débit de fret comprend le fret maritime (hauturier), le fret côtier et le fret de transbordement. Au cours de la période d'examen, le fret de la route en haute mer représentait 97 pour cent du volume total, au même niveau qu'au cours de la période comparable de 2020. Les trois pour cent restants étaient un volume de fret lié au trafic côtier et une proportion négligeable de fret en transbordement. Le graphique ci-dessous illustre la répartition des marchandises par type de destination.

Figure 1 : Répartition du débit de fret par objectif (%)



#### 3.1.1 Débit de fret en haute mer

Le trafic de marchandises en haute mer fait référence aux marchandises en provenance des pays du Corridor qui sont soit déchargées en tant qu'importations vers ces pays, soit chargées en tant qu'exportations de ces pays au port de Dar-es-Salaam.

Au cours des mois de janvier à juin 2021, le volume de fret maritime a enregistré une croissance moyenne positive de 4,3% par rapport à une période similaire en 2020. La croissance positive a commencé à être observée en mars 2021 et a culminé en juin 2021 à 29%. Cependant, tant en 2020 qu'en 2021, le mois de juin a enregistré des volumes de fret maritime anormalement faibles par rapport aux mois de janvier à mai et plus encore au mois comparatif de juin 2020.

Tableau 3-2 : Débit de fret en haute mer, janvier-juin 2021 (tonnes métriques)

	Al		
MOIS	2020	2021	Variation (%)
Jan	1,558,685	1,332,746	-14.5
Fév	1,325,634	1,304,808	-1.6
Mars	1,264,563	1,357,151	7.3
Avril	1,222,610	1,249,710	2.2
Mai	1,155,181	1,342,891	16.2
Juin	889,252	1,144,893	28.7
Total	7,415,926	7,732,198	4.3

Source: Autorité portuaire de Tanzanie

Le volume mensuel moyen du trafic hauturier pour la période de janvier à juin 2021 s'élevait à 1 288 700 tonnes métriques. Cependant, en excluant une production irrégulière de juin, la moyenne s'élève à 1 317 500 tonnes métriques. La même situation a été observée en 2020 lorsque les moyennes mensuelles étaient de 1 305 800 et 1 236 400 métriques avec juin exclu et inclus respectivement. Les mois de juin pour les années 2020 et 2021 augmentaient également la variabilité des performances moyennes mensuelles, comme observé à partir des écarts types ci-dessous. Ainsi, il est nécessaire d'étudier les circonstances du mois de juin qui entraînent un trafic minimum dans la période de deux ans.

Tableau 3-3: Comparaisons sur cinq et six mois pour les cargaisons en haute mer (tonnes métriques)

	ANNÉE	
Cargaison en haute mer, tonnes métriques	2020	2021
Moyenne mensuelle incl. juin	1,236,393	1,288,700
Moyenne mensuelle, excl juin	1,305,821	1,317,461
Déviation standard, incl. juin	219,230	80,028
Déviation standard, excl. juin	154,677	42,444

# 3.2. Importations et exportations des pays du Corridor Central 3.2.1 Volume des Importations par Pays

Le débit de fret en haute mer comprend les importations et les exportations depuis le Corridor. Cette section analyse les importations pour la période de janvier à juin 2021 en provenance du port de Dar-es-Salaam par pays de destination. La cargaison d'importation a constitué 85 % du débit de fret en eau profonde au cours de cette période. Cette part est restée presque égale à la période comparative de 2020 (84%).

Le volume total des importations au cours de la période de janvier à juin 2021 était de 6,6 tonnes métriques réparties par pays avec peu de changement au cours des deux périodes de 2020 et 2021. Au cours des deux périodes de référence ; les importations locales constituaient un pourcentage stable de 65 à 66 pour cent, suivies par les importations de la RDC de 9 à 11 pour cent. Ainsi, les importations locales ont baissé d'un point de pourcentage tandis que les importations de la RDC ont gagné deux points de pourcentage par rapport aux autres destinations du Corridor au cours des deux périodes comparatives.

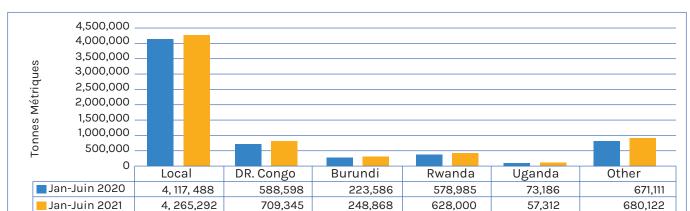


Figure 2 : Importations déchargées au port de Dar par pays de destination, janvier à juin 2021 (Tonnes)

Les importations de janvier à juin 2021 avaient augmenté de 336 000 tonnes métriques, soit l'équivalent de 5,4 pour cent pour une période similaire de l'année 2020. Les États du Corridor individuels ont enregistré une croissance des volumes d'importation au cours de la période de janvier à juin 2021, à l'exception de l'Ouganda, qui a enregistré une baisse de 22 pour cent par rapport à une période similaire de l'année 2020. Les importations de la RDC ont augmenté le plus de 21 pour cent au cours des périodes comparables. La raison du déclin des importations ougandaises via le port de Dar-es-Salaam est la préférence accrue pour le port de Mombasa en raison de la distance plus courte

Tableau 3-4 : Volume des importations par pays de destination, janvier-juin 2021 (tonnes métriques)

	Semestre (ja		
pays	A 2020	A 2021	Variation (%)
Local	4,117,483	4,265,292	3.6%
D.R. Congo	588,598	709,345	20.5%
Burundi	223,586	248,868	11.3%
Rwanda	578,985	628,000	8.5%
Uganda	73,186	57,312	-21.7%
Autre	671,111	680,122	1.3%
TOTAL CORRIDOR	6,252,949	6,588,939	5.4%

#### 3.2.2. Volume des Exportations par Pays

The table above, shows that the total exports from Central Corridor countries at the port of Dar es Salaam was 1.2 million metric tonnes in the period of January to June 2021. This level of exports has declined relative to similar period of year 2020 by a margin of 2 percent.

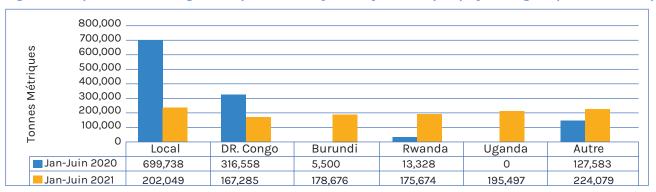
Tableau 3-5 : Volume des exportations, janvier-juin 2021 (tonnes métriques)

Indicateur	Janv-Juin 2020	Janv-Juin 2021	Variation (%)
Total de la cargaison d'exportation (Tonnes Métriques)	1,162,707	1,143,260	-1.7

Source: Autorité portuaire de Tanzanie

L'analyse de la croissance pays par pays montre que les exportations entre les pays du Corridor n'ont augmenté que pour le Rwanda et le Burundi alors qu'elles ont diminué pour la Tanzanie et la RDC. Cependant, pour l'Ouganda, il n'y avait pas de période comparative puisqu'il n'y avait pas d'exportations enregistrées via le port de Dar entre janvier et juin 2020. Pour d'autres pays également, les exportations en 2020 étaient anormalement faibles et ne convenaient donc pas aux comparaisons numériques. Le graphique ci-dessous illustre l'évolution des exportations par pays d'origine pour la période de janvier à juin 2020 et 2021.

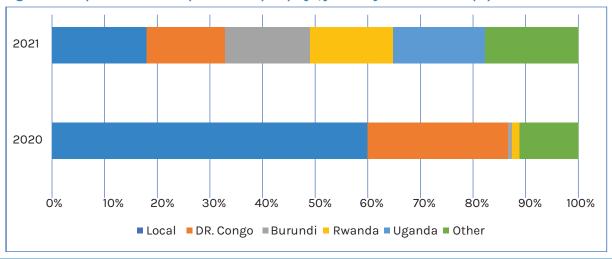
Figure 3 : Exportations chargées au port de Dar, janvier-juin 2021 par pays d'origine (Tonnes Métriques)



La contribution des pays du Corridor au volume total des exportations était telle qu'en janvier-juin 2021, cela indique un nivellement de la compétitivité entre les pays du Corridor, car ils avaient une part homogène comprise entre 15 et 20 %. A noter pour un suivi ultérieur est que la catégorie des exportations des « autres » pays avait la part la plus élevée des exportations passant par le port de Dar-es-Salaam (20%).

La contribution des exportations de la Tanzanie avait diminué à 18% en janvier-juin 2021, contre 60% enregistré au cours d'une période similaire de 2020. L'explication principale pourrait être la COVID19 au cours de la période de janvier-juin 2020 qui a vu le Burundi, le Rwanda et l'Ouganda réduire leurs dépenses sur l'exportation via le port de Dar-es-Salaam.

Figure 4: Répartition des exportations par pays, janvier-juin 2020-2021 (%)



#### 3.3. Tarifs et coûts de transit vers les destinations du Corridor

Il s'agit des tarifs des services de transport payés par les propriétaires/expéditeurs de marchandises aux transporteurs routiers pour déplacer un conteneur vers une destination. Pour obtenir un taux de coût standardisé pour la comparaison de destinations de distances variées ; les coûts de transit ont été calculés par kilomètre pour chaque itinéraire.

Au cours des six premiers mois de l'année 2021 (janvier à juin), les tarifs pour déplacer un conteneur par route sur un kilomètre étaient au minimum de 1,7894 USD (Dar-Kampala) et au maximum de 2,7793 (Dar-Bukavu). Le taux de coût moyen du corridor central par conteneur et par kilomètre était de 2,1726 USD au cours de la période de janvier à juin 2021, en baisse d'un maigre 0,3% par rapport au taux facturé au cours d'une période similaire de 2020 (2,1784 USD).

Le coût du déplacement d'un conteneur sur un kilomètre pour Bukavu a été le plus élevé dans les deux périodes comparatives malgré le fait que Bukavu n'est pas la destination la plus éloignée du Corridor. Le taux de coût du déplacement d'un conteneur sur un kilomètre de Dar Port à Kampala est resté le plus bas par rapport à d'autres régions en janvier-juin 2021 et le deuxième au plus bas de la période similaire de 2020, bien qu'il s'agisse de la route la plus longue du Corridor. Les tarifs vers les destinations de Bujumbura, Kigali et Kampala sont restés inférieurs à la moyenne semestrielle en 2021 et 2020.

Le tableau ci-dessous est un résumé du taux de coût moyen sur six mois du déplacement d'un conteneur d'un kilomètre vers les destinations du Corridor Central.

Tableau 3-6: Tarifs des coûts de transit moyens sur six mois (conteneur/kilomètre - USD)

	Semestre (Ja		
Destination: Port de Dar à	A 2020	A 2020 A 2021	
Kigali	1.8283	1.9064	-4.1%
Bujumbura	1.7894	1.8200	-1.7%
Kampala	1.8258	1.8727	-2.5%
Bukavu	2.7793	2.7040	2.8%
Goma	2.6402	2.5892	2.0%
MOYENNE CORRIDOR	2.1726	2.1784	-0.3%

Source: Transporteurs.

Les taux de coûts se sont également stabilisés sur la période janvier-juin 2021, avec une variation relative globale (coefficient de variation entre les mois) de 0,5% sur la moyenne du Corridor contre 1,5% sur la période comparable précédente. Pour chaque route du corridor, la variation relative des coûts moyens mensuels était également inférieure à 3% en janvier-juin 2021 par rapport à la période précédente où elle s'élevait à 5% pour les destinations de Kampala et Bujumbura. Pour la destination de Bukavu, même si les coûts au kilomètre ont été les plus élevés, ils ont été moins variables (et donc plus prévisibles) dans la période d'observation comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 3-7 : Variation relative des coûts de transit mensuels moyens par conteneur et par kilomètre

Période	Dar-Kigali	Dar-Bujumbura	Dar-Kampala	Dar-Bukavu	Dar-Goma	Moy Corr
janvier à juin 2021	2.14%	2.06%	1.56%	1.20%	1.16%	0.53%
janvier à juin 2020	1.79%	4.84%	4.41%	2.89%	2.27%	1.50%

Les frais de transport mensuels moyens pour couvrir toute la longueur du port de Dar-es-Salaam aux différentes destinations du Corridor Central entre janvier et juin 2021 sont indiqués dans le tableau ci-dessous:

Tableau 3-8: Frais de transit mensuels moyens par conteneur par destination, janvier-juin 2021 (USD)

Mois	Dar-Kigali	Dar-Bujumbura	Dar-Kampala	Dar-Bukavu	Dar-Goma
Janvier	2700	3000	3300	5000	4400
Février	2700	2900	3300	5000	4300
Mars	2800	2900	3300	4900	4300
Avril	2800	3000	3200	4900	4300
Mai	2700	2900	3200	4900	4300
Juin	2700	2800	3200	4800	4300
Moyenne sur six mois	2,733	2,917	3,250	4,917	4,317
Distance (Km)	1495	1630	1780	1769	1635

Source: Transporteurs.

#### 3.4 Délai De Rotation Du Navire

Le temps de rotation des navires est le temps total passé par un navire au port ; mesuré sur le temps moyen mensuel que chaque navire passe au port à partir du moment où il est à quai jusqu'au moment où le navire est hors du quai. Le temps est saisi en jours par navire de la Tanzania Ports Authority (TPA).

Les composants du temps de rotation du navire comprennent le temps d'attente du navire, le temps d'accostage/débarquement, le temps d'accostage (temps de service). Il convient de noter que la période comparable de 2020 avait un temps d'attentvague de COVID-19, d'où un certain nombre d'ajustements opérationnels au port qui ont affecté l'efficacité des opérations. Par conséquent, en l'an 2021; la comparaison avec 2020 ne traduit pas nécessairement une amélioration du temps de rotation des navires, mais un ajustement à la normale.

Le graphique ci-dessous montre que le temps de rotation des navires conteneurisés au cours de la période janvier-juin 2021 était en moyenne de 3,5 jours. C'est mieux que le niveau enregistré en 2020 pour la même période (8,4 jours). Ce changement a été attribué au retour à la normale des opérations qui ont été interrompues au cours de la période comparative de 2020, la période de menace COVID-19. Il est indicatif que le temps de rotation moyen mensuel des navires est resté stable au cours des mois de janvier à juin 2021, présentant une trajectoire de ligne presque constante dans le temps, par rapport à une période similaire en 2020 dont la trajectoire était polynomiale indiguant un modèle cyclique d'efficacité opérationnelle dans la manutention des navires pendant la période.

12.0 11.0 10.0 No de jours 90 8.0 7.0 4.0 3.0 2.0 1.0 Janvier Février Mars Avril Mai Juin Moyenne Mensuelle Mois 2020 2021 - Poly. (2020) Linear. (2021)

Figure 5: Moyenne mensuelle des jours de rotation des navires au port de Dar, janvier-juin 2021

L'amélioration du temps de rotation global des navires au cours du semestre 2021 a contribué au retour à la normale du temps d'attente au port de Dar en 2021 à environ 3-4 jours. Le graphique ci-dessous montre le schéma d'amélioration du temps de rotation des navires, qui a largement contribué à la baisse d'environ 5 jours de temps d'attente (60 %) entre les deux périodes comparatives.

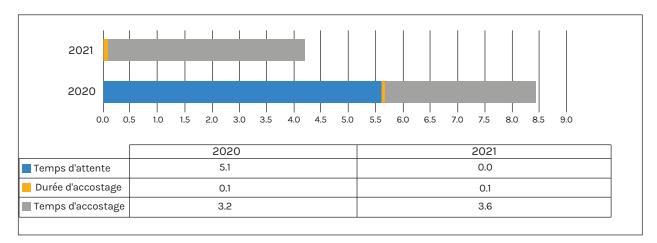


Figure 6 : Jours de rotation moyens des navires sur six mois, de janvier à juin 2021

## 3.5. Temps de séjour des conteneurs

Le temps de séjour fait référence au temps total passé par la cargaison conteneurisée au port depuis le moment où la cargaison est déchargée du navire jusqu'à la sortie du port. Il est calculé pour chaque mois comme un nombre moyen de jours pendant lesquels le conteneur reste dans une cour. Les données sont obtenues à partir de conteneurs amarrés au port et autorisés par TICTS.

Les indicateurs ci-dessous mettent en évidence le temps de séjour par conteneur pour l'Autorité portuaire de Tanzanie et les Services internationaux de terminal à conteneurs de Tanzanie (TICTS). La comparaison de la période de rapport actuelle avec la période similaire précédente de janvier à juin montre un retour aux affaires en réponse à l'impact de COVID19 sur le temps de séjour qui a été observé au cours de l'année 2020.

### 3.5.1. Temps de Séjour du Conteneur d'Importation en Transit TPA

Comme illustré sur le tableau et le graphique ; les tendances montrent le temps de séjour moyen pour les conteneurs d'importation en transit au cours de la période de janvier à juin 2021 et sa période comparative de 2020. L'analyse a également comparé le temps de séjour réel (moyenne) avec la référence du gouvernement de la Tanzanie de cinq jours.

Le temps de séjour des conteneurs d'importation en transit dans le domaine de TPA a diminué à une moyenne de 8 jours au premier semestre 2021 contre 11 jours à la même période en 2020 ; indiquant une amélioration de 25 pour cent. Cette réduction de 3 jours (25 %) était plus importante que la période similaire de la baisse de 2020 de 1,7 jour. Cependant, le niveau actuel d'efficacité du temps de séjour est toujours inférieur à l'objectif de 66 % en moyenne.

Les comparaisons d'un mois à l'autre entre les deux périodes de rapport révèlent un schéma similaire de réduction de 19 à 22 % du temps de séjour. Toutefois; le mois de mars a été observé avec une réduction plus élevée de 43 pour cent. La raison de cette observation est qu'il y a eu un saut important dans le temps de séjour en mars 2020, attribué au choc COVID19 dans le système de décharge du navire.

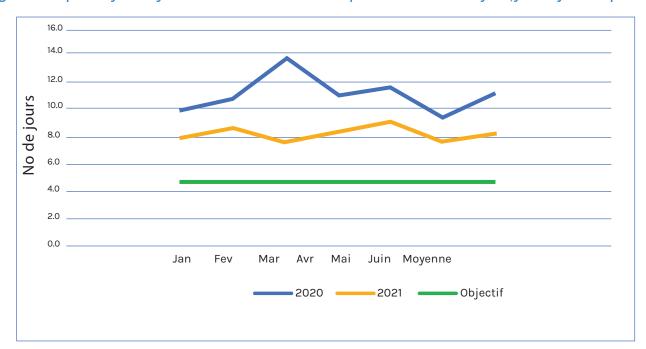


Figure 7: Temps de séjour moyen mensuel des conteneurs d'importation en transit en jours, janvier-juin 2021 pour TPA

Tableau 3 9: Temps de séjour moyen mensuel du conteneur d'importation en transit pour TPA (jours)

	Semestre Performance		Changement	Écart par rapport
Mois	Y 2020	Y 2021	2021/2020(%)	à l'objectf (%)
January	9.9	8.0	-19.2	60
February	10.8	8.8	-18.9	75
March	13.7	7.7	-43.6	55
April	11.1	8.6	-22.6	72
May	11.6	9.1	-21.3	83
June	9.4	7.7	-18.1	54
MOYENNE	11.1	8.3	-24.9	66

#### 3.5.2 Temps de séjour du conteneur local d'importation TPA

Le temps de séjour des conteneurs locauxd'importation au sein du TPA a diminué à une moyenne de 6,5 jours au cours des six premiers mois de 2021, contre 10 jours pour une période similaire en 2020 ; indiquant une amélioration de 34 pour cent. Cette réduction de 34% ou 3,5 jours était plus importante que celle enregistrée au cours d'une période similaire en 2020, qui était une diminution de 2,0 jours. Cependant, malgré cette amélioration, le niveau actuel d'efficacité du temps de séjour des conteneurs locaux au sein du est inférieur à l'objectif de 31 %.

Les comparaisons mensuelles entre les deux périodes de référence 2021 et 2020 révèlent un schéma similaire de réduction du temps de séjour d'environ 30 %. Cependant, le mois de février-mars a enregistré une amélioration plus élevée de 47% en raison de la performance comparative en 2020 qui a été entravée par le choc COVID19 sur le système local de dédouanement des conteneurs.

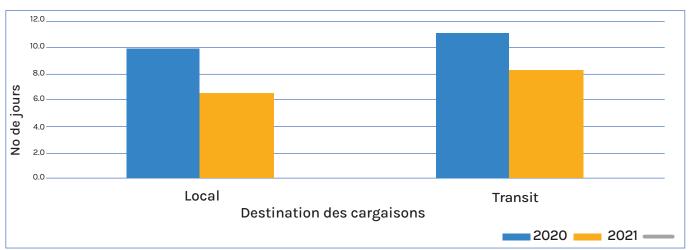
Tableau 3-10: Temps de séjour moyen mensuel du conteneur local d'importation TPA (jours)

	Semestre	e (Jan-Juin)	Changement	Écart par rapport à l'Ojectif (%)	
Mois	A 2020	A 2021	2021/2020(%)		
Janvier	9.4	9.0	-4.3	80.0	
février	10.5	5.5	-47.7	9.8	
Mars	11.7	6.2	-46.7	24.8	
Avril	9.5	6.2	-35.1	23.4	
Mai	9.8	6.9	-29.6	38.0	
Juin	8.5	5.4	-36.5	8.0	
MOYENNE	9.9	6.5	-34.0	30.7	

Source: Autorité portuaire de Tanzanie

La comparaison entre le temps de séjour des conteneurs locaux et de transit à TPA est illustrée dans le graphique ci-dessous, montrant des améliorations au cours des six premiers mois de 2021 par rapport à une période similaire de 2020. L'amélioration, c'est-à-dire la réduction du temps de séjour a été plus importante pour les conteneurs locaux que les conteneurs en transit entre les deux périodes, à 31 % et 25 % respectivement. Cependant, l'objectif fixé par le gouvernement pour les conteneurs locaux et en transit n'a pas été atteint dans les deux cas.

Figure 8: Temps de séjour moyen des conteneurs à TPA par destination de fret, janvier-juin 2021



#### 3.5.3 Temps de séjour du conteneur d'importation de transit TICTS

Le temps de séjour moyen des conteneurs d'importation en transit au TICTS pour la période de janvier à juin 2021 était de 11 jours. Le niveau actuel de performance du temps de séjour au sein de TICTS a diminué d'un jour par rapport à une période similaire en 2020. De plus, le temps de séjour moyen des conteneurs de transit dans le TICTS a été plus du double de l' objectif en 2021 et 2020 à 11 et 10 jours respectivement par rapport à l'objectif de 5 jours du gouvernement tanzanien.

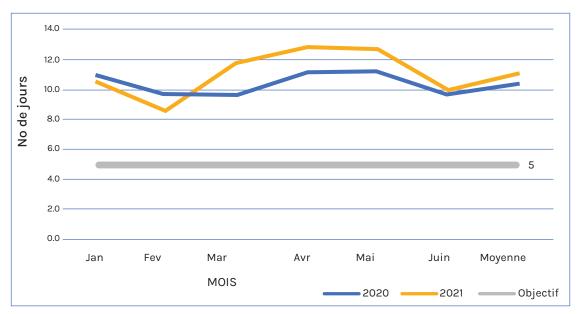


Figure 9: Temps de séjour moyen mensuel des conteneurs de transit TICTS en jours, 2021

e graphique ci-dessous illustre le modèle de temps de séjour d'un mois à l'autre dans TICTS pour un conteneur de transit. Il montre que le temps de séjour TICTS pour les conteneurs de transit a augmenté entre février-mai 2021 par une marge plus importante par rapport aux autres mois de la série. De plus, les temps de séjour de février à mai étaient les plus élevés et ont augmenté au cours des deux années successives.

Tableau 3 11: Temps de séjour moyen mensuel des conteneurs d'importation en transit TICTS (jours)

Année	Mois								
	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Moyenne		
2020	10.8	9.7	9.7	11.0	11.2	9.6	10.3		
2021	10.5	8.6	11.7	12.9	12.7	9.9	11.0		
Changement (%)	-3	-12	21	17	13	3	7		

Source: TICTS.

## 3.5.4. Temps de séjour du conteneur local d'importation TICTS

Le temps de séjour des conteneurs locaux TICTS a également été analysé pour le fret local conteneurisé au cours du semestre 2021 et par rapport au semestre 2020. Une analyse a également été effectuée pour comparer les performances actuelles avec l'objectif fixé par le gouvernement d' un délai de dédouanement de cinq jours.

Il a été observé que le temps de séjour des conteneurs d'importation locaux était de 4,3 jours entre janvier et juin 2021 ; une réduction marginale de 4,4 jours enregistrés dans la période similaire de l'année précédente. Ce niveau d'efficacité dans le dédouanement des conteneurs au TICTS est bien en deçà de l'objectif fixé de 5 jours.

De plus, les comparaisons entre le temps de séjour des conteneurs locaux et de transit pour le TPA et le TICTS sont présentés dans le graphique ci-dessous.

Local Transit

Destination des conteneurs

2020 2021 Objectif

Figure 10: Temps de séjour moyen des conteneurs au TICTS par destination de fret, janvier-juin 2021

#### 3.6. TEMPS DE ROTATION DES CAMIONS

Le temps de rotation des camions fait référence au temps (en heures) qu'un camion utilise pour le dédouanement et le chargement des services de terminal à conteneurs internationaux de Tanzanie (TICTS). Cet indicateur est mesuré par le nombre moyen d'heures passées par tous les camions entretenus au cours d'un mois et exprimé en temps de rotation moyen mensuel des camions. Il est utilisé pour évaluer l'efficacité des services de manutention et de chargement des marchandises au TICTS.

Le graphique ci-dessous montre que le temps de rotation des camions entre janvier et juin 2021 était de 1,76 heure ou 1 heure et 48 minutes. Ce niveau de janvier à juin 2021 s'est légèrement amélioré par rapport à 1,83 heure enregistrée au cours d'une période similaire en 2020 ; équivalent à une réduction du temps de service d'environ cinq minutes entre les deux périodes comparables.

Les niveaux mensuels de temps de rotation des camions au cours de la période de janvier à juin en 2021 et 2020 ont montré une stabilité ; c'est-à-dire : avec peu de variation. La plage de temps de rotation moyen mensuel des camions en 2021 était de 13 minutes alors qu'elle était de 18 minutes en 2020. Cela signifie que le temps de rotation de janvier à juin 2021 n'a pas seulement diminué mais s'est également stabilisé davantage que pendant la période similaire de 2020. Le Graphique ci-dessous illustre la tendance du temps de rotation mensuel moyen des camions pour la période de janvier à juin 2021.

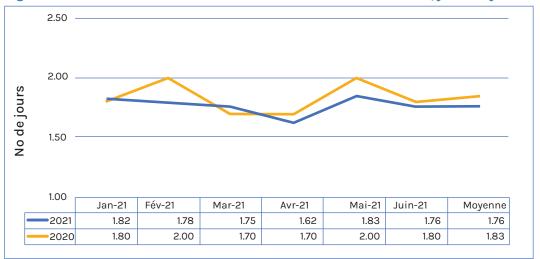


Figure 11: Délai de Rotation des camions chez TICTS en heures, janvier-juin 2021

Source: TICTS.

#### 3.7. TEMPS DE TRANSIT DES CAMIONS VERS LES DESTINATIONS

Le temps de transit est la durée nécessaire à une cargaison du port de Dar es Salaam pour arriver à destination le long des États du Corridor Central. Il est obtenu à partir d'un échantillon de camions de fret et calculé comme une moyenne de jours pour chaque mois.

Une analyse générale montre une amélioration entre les périodes comparatives de janvier à juin 2021 et 2020 sur toutes les destinations à savoir Kigali au Rwanda, Bujumbura au Burundi, Kampala en Ouganda, Bukavu et Goma en RDC. Les destinations de Goma et Bukavu ont enregistré les plus fortes baisses (plus de deux jours) entre les deux périodes ont été enregistrées. Kigali a enregistré une diminution du temps de transit de 1,67 jour ou 40 heures tandis que Bujumbura et Kampala ont enregistré une diminution d'une demi-journée du temps de transit.

Le graphique ci-dessous indique le sens du temps de transit des cinq destinations du corridor pour les périodes janvier-juin 2021 et 2020.

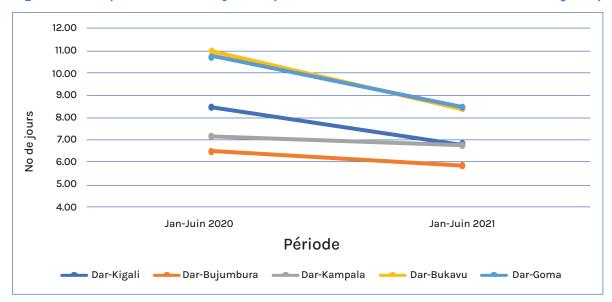


Figure 12: Temps de transit moyen du port de Dar aux destinations du Corridor (jours)

Pour chaque destination le long du Corridor, le temps de transit s'est stabilisé au cours de la période de janvier à juin 2021, comme le montre un schéma plus régulier par rapport à une période similaire en 2020, lorsque le chemin était erratique d'un mois à l'autre.

Bien que le temps de transit se soit généralement amélioré par rapport à des périodes similaires l'année dernière, il reste à un niveau élevé. Le respect des protocoles COVID19 a continué d'affecter le temps de transit à certaines frontières où les camionneurs ont dû subir des tests de dépistage. Dans certains pays, comme en Ouganda, les couvre-feux et les mouvements contrôlés ont également détérioré le temps de transit en raison des perturbations des mouvements de camions.

Les chiffres ci-dessous détaillent les temps de transit mensuels moyens pour chaque destination pour la période de janvier à juin 2021 et l'année comparative 2020. Les graphiques ci-dessous affichent les temps de transit mensuels de diverses destinations du corridor.

Figure 13: Dar-Bujumbura: Temps de transit moyen en jours

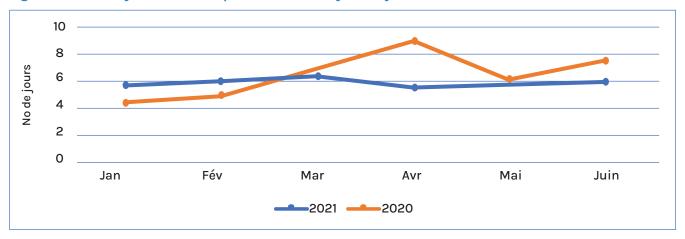


Figure 14: Dar-Kigali : Temps de transit moyen en jours

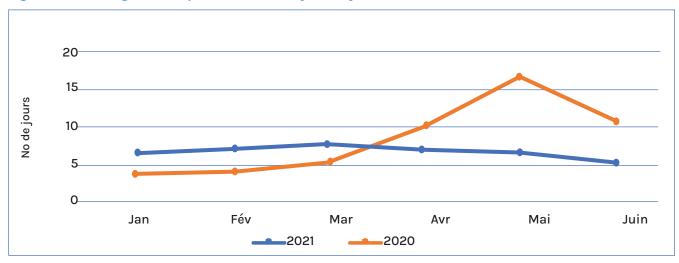
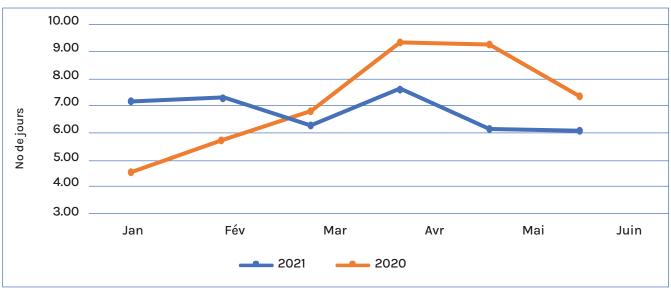


Figure 15: Dar-Kampala: Temps de transit moyen mensuel (jours)



35.00 -30.00 -25.00\_ 20.00 No de jours 15.00 10.00\_ 5.00 -0.00 -Jan Fév Mar Avr Mai Juin 2021 2020

Figure 16: Dar-Bukavu : Temps de transit moyen mensuel (jours)

30.00
20.00
25.00
5.00
5.00
Jan Fév Mar Avr Mai Juin
2021 2020

Figure 17: Dar-Goma : Temps de transit moyen mensuel (jours)

### 4.0 CONCLUSION

Au cours des six premiers mois de 2021, l'impact de la COVID19 sur les transports et les modèles commerciaux dans les pays membres du Corridor Central a été cpnstaté en train de s'intensifier, car la plupart des indicateurs de performance reflétaient des améliorations et une stabilité au fil du temps.

L'impact de tels chocs sur la période janvier-juin 2020 perturbe l'image comparative actuelle de la croissance potentielle telle qu'évaluée à partir de différents indicateurs. Ainsi, certains des changements qui semblent être positifs sont un retour à la normale dans la chaîne logistique au cours de la période de référence actuelle, par rapport à la période de choc COVID19. Les comparaisons au cours des prochains trimestres avec des circonstances comparables peuvent montrer une image réaliste.

### 5.0 Tableaux Annexes

Tableau 5 1: Débit de fret en tonnes métriques par type, janvier-juin 2021

Mois	Importations	Exportations	Transbordement	Côtier	Trafic Total de Fret
Janvier	1,130,697	202,049	584	46390	1,379,719
Février	1,137,522	167,286	225	42571	1,347,604
Mars	1,178,475	178,676	228	43760	1,401,139
Avril	1,074,036	175,674	96	42062	1,291,868
Mai	1,147,394	195,497	329	50209	1,393,429
Juin	920,814	224079	563	47116	1,192,572
TOTAL	6,588,938	1,143,260	2,025	272,108	8,006,331

Source: Autorité portuaire de Tanzanie

Tableau 5-2: Débit de fret en tonnes métriques par type, janvier-juin 2020

Mois	Importations	Exportations	Transbordement	Côtier	Trafic Total de Fret
Janvier	1,341,399	217,286	400	57,235	1,616,320
Février	1,116,354	209,280	834	44,411	1,370,879
Mars	1,043,613	220,950	622	47,189	1,312,374
Avril	1,054,390	168,220	282	26,491	1,249,383
Mai	985,161	170,020	296	34,200	1,189,677
Juin	712,032	176,951	269	45,408	934,660
TOTAL	6,252,950	1,162,707	2,703	254,934	7,673,293

Source: Autorité portuaire de Tanzanie

Tableau 5-3: Cargaison importée en tonnes métriques par pays, janvier-juin 2021

Mois	Local	D.R.Congo	Burundi	Rwanda	Ouganda	Autre	Total Déchargé
Janvier	782,423	108,539	32,779	97,377	9,913	99,665	1,130,697
Février	744,293	117,534	38,861	93,896	9,002	133,936	1,137,523
Mars	791,140	127,152	36,056	110,513	10,162	103,453	1,178,476
Avril	665,752	131,639	39,814	107,198	11,420	118,212	1,074,036
Mai	711,985	119,595	60,654	114,542	11,672	128,947	1,147,394
Juin	569,699	104,886	40,704	104,473	5,143	95,909	920,814
TOTAL	4,265,292	709,345	248,868	628,000	57,312	680,122	6,588,939

Tableau 5-4: Cargaison d'exportation en tonnes métriques par pays, janvier-juin 2021

Mois	Tanzania	D.R.Congo	Burundi	Rwanda	Ouganda	Autre	Total Déchargé
Janvier	129,872	47,503	1,773	3,093	0	19,808	202,049
Février	86,241	52,718	906	3,153	18	24,248	167,285
Mars	92,064	58,119	739	3,060	31	24,663	178,676
Avril	90,580	59,920	3,296	4,165	0	17,714	175,674
Mai	101,773	60,181	421	2,113	46	30,963	195,497
Juin	128,638	63,225	546	3,026	46	28,598	224,079
TOTAL	629,168	341,666	7,681	18,610	141	145,994	1,143,260

Source: Autorité portuaire de Tanzanie

Tableau 5-5: Coûts mensuels moyens de conteneurs en transit en USD par destination, janvier-juin 2021

Mois	Dar-Kigali	Dar-Bujumbura	Dar-Kampala	Dar-Bukavu	Dar-Goma
Janvier	2700	3000	3300	5000	4400
Février	2700	2900	3300	5000	4300
Mars	2800	2900	3300	4900	4300
Avril	2800	3000	3200	4900	4300
Mai	2700	2900	3200	4900	4300
Juin	2700	2800	3200	4800	4300
6month average	2,733	2,917	3,250	4,917	4,317
Distance (Km)	1495	1630	1780	1769	1635
Transit Cost Km	\$1.8283	\$1.7894	\$1.8258	\$2.7793	\$2.6402

Source: Autorité portuaire de Tanzanie

Tableau 5 6: Coûts mensuels moyens des conteneurs en transit par destination, janvier-juin 2020

Mois	Dar-Kigali	Dar-Bujumbura	Dar-Kampala	Dar-Bukavu	Dar-Goma
Jan	\$2,900	\$3,100	\$3,200	\$4,900	\$4,300
Fév	\$2,900	\$3,100	\$3,200	\$4,900	\$4,300
Mar	\$2,900	\$2,800	\$3,200	\$4,800	\$4,300
Avr	\$2,800	\$2,900	\$3,500	\$4,600	\$4,100
Mai	\$2,800	\$2,800	\$3,500	\$4,600	\$4,000
Juin	\$2,800	\$3,100	\$3,400	\$4,900	\$4,400
Moyenne sur 6 mois	\$2,850	\$2,967	\$3,333	\$4,783	\$4,233
Distance (Km)	\$1,495	1630	1780	1769	1635
COÛT DE TRANSIT PAR EVP PAR KM	\$1.9064	\$1.8200	\$1.8727	\$2.7040	\$2.5892





