



Autorité de Coordination
de Transit et de Transport
du Corridor Nord



AGENCE DE FACILITATION DU
TRANSPORT DE TRANSIT
DU CORRIDOR CENTRAL

RAPPORT CONJOINT SUR LES PERFORMANCES DES CORRIDORS NORD ET CENTRAL



2016-2019

Octobre 2020





OBSERVATOIRE
DE TRANSPORT

Les partenaires



Partenaires de développement



Global Affairs
Canada



MINISTRY OF
FOREIGN AFFAIRS
OF DENMARK
Danida



Ministry for Foreign
Affairs of Finland



Ministry of Foreign Affairs of the
Netherlands



USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE

Table des Matières

Liste des Tableaux	III
Liste des Figures	IV
Abbréviations	V
Avant propos	VI
Remerciements	VII
Résumé Analytique	VIII
Premier Chapitre : Introduction	2
1.1 . Introduction	3
1.2 . Contexte	3
1.3 . Principaux indicateurs macroéconomiques	10
1.3.1 Population et Produit Intérieur Brut	10
1.3.2 Facilité de faire des affaires	11
Deuxième Chapitre : Volume et Capacité.	14
2.1 . Introduction	15
2.2 . Volumes total des marchandises	15
2.2.1 Volumes total combiné des ports	15
2.2.2 Volumes total par port respectif dans l'EAC	16
2.2.3 Importations	17
2.2.4 Exportations	17
2.3 . Volumes de transit par pays de destination	18
Quatrième Chapitre : Efficacité et Productivité	22
3.1 . Introduction	23
3.2 . Temps de rotation des navires	23
3.3 . Temps d'attente des navires	24
3.4 . Temps de séjour des cargaisons conteneurisées	25
3.4.1 Temps de séjour des marchandises conteneurisées d'importation au port de Mombasa	26
3.4.2 Temps de séjour des marchandises conteneurisées d'importation au port de Dar es Salaam	26
3.5 . Temps pris pour le dédouanement au Centre de Traitements des Documents (DPC) au port de Mombasa	27

3.6 . Temps de la mainlevée douanière / Temps de traitement des documents (DPC) à Dar es Salaam28
---	-----

Quatrième Chapitre : Temps de Transit 30

4.1 . Introduction . . . . .	.31
4.2 . Temps de transit au Kenya. . . . .	.31
4.2.1 Temps de transit jusqu'aux frontières de sortie du Kenya- Malaba et Busia . . .	.31
4.2.2 Temps moyen de transit dès l'origine jusqu'à la destination . . . . .	.32
4.3 . Temps de transit à Dar es Salaam . . . . .	.33
4.3.1 Temps de transit jusqu'aux postes frontières de sortie de la Tanzanie. . . . .	.33
4.3.2 Moyenne du temps de transit jusqu'aux frontières de sortie de la Tanzanie . .	.34
4.3.3 Temps de transit du Port de Dar es Salaam jusqu'à différentes destinations . .	.35

Cinquième Chapitre : Tarifs et Coûts de Transport 38

5.1 . Introduction . . . . .	.39
5.2 Comparaisons des tarifs de transport: Dar es Salaam par rapport à Mombasa jusqu'aux différentes destinations. . . . .	.39
5.3 . Tarifs de transport routier au Kenya . . . . .	.40
5.4 . Tarifs de transport routier en Tanzanie . . . . .	.41
5.5 . Tarifs et coûts de transport par voie ferrée dans le Corridor Central. . . . .	.42
5.6 . Tarifs normalisés de transport des conteneurs par SGR. . . . .	.43

Sixième Chapitre : Conformité aux Limites de la Charge des Véhicules de la Communauté de L'Afrique de L'Est 46

6.1 . Introduction sur la loi de l'EAC sur les limites de la charge du véhicule . . . . .	.47
6.2 . Trafic aux ponts-basculés le long du Corridor Nord . . . . .	.47
6.3 . Conformité aux ponts-basculés le long du Corridor Nord . . . . .	.48
6.4 . Trafic aux ponts-basculés le long du Corridor Central . . . . .	.49
6.5 . Conformité aux ponts-basculés le long du Corridor Central. . . . .	.50

Septième Chapitre : Résumé, Conclusion et Recommandations 52

7.1 . Résumé . . . . .	.53
7.2 . Recommandations . . . . .	.53

Liste des Tableaux

Tableau 1: Population et PIB en 2018	10
Tableau 2: Classement mondiale en termes de facilité de faire des affaires, sur 190 pays	11
Tableau 3: Volumes total des marchandises au port de Mombasa en tonnes métriques (000).	16
Tableau 4: Volumes total annuel de marchandises au port de Dar es Salaam (000) en tonnes métriques	16
Tableau 5: Total du trafic ('000' tonnes métriques) par le Port de Mombasa par destination	19
Tableau 6: Total du trafic des cargaisons par le Port de Dar es Salaam en ('000) tonnes métriques	20
Tableau 7: Temps d'attente et d'accostage au port de Dar es Salaam, en heures	25
Tableau 8: Temps de mainlevée douanière en Tanzanie (en heures)	28
Tableau 9: Temps de transit jusqu'à la frontière de Rusumo (en heures)	33
Tableau 10: Temps de transit jusqu'à la frontière de Kabanga (en heures)	33
Tableau 11: Temps de transit jusqu'à la frontière de Mutukula (en heures).	34
Tableau 12: Résumé- Total des coûts de l'itinéraire, transport des importations par voie ferrée (Dar es Salaam à Kampala), en USD	42
Tableau 13: Résumé – Total des coûts de l'itinéraire, transport des exportations par voie ferrée (Dar es Salaam à Kampala), en USD	43
Tableau 14: Tarifs normalisés de transport par SGR	43
Tableau 15: Trafic journalier moyen pesé aux ponts-bascules au Kenya en 2018 et 2019	47
Tableau 16: Trafic de tous les véhicules pesés aux ponts statiques par trimestre en Tanzanie.	49

Liste des Figures

Figure 1: Carte du Corridor Nord	5
Figure 2: Carte du réseau routier du Corridor Central	7
Figure 3: Volumes total de marchandises (000) en tonnes métriques	15
Figure 4: Total des importations combinées en tonnes métriques	17
Figure 5: Total des exportations combinées en tonnes métriques	18
Figure 6: Comparaison des volumes de transit entre le port de Mombasa et le Port de Dar es Salaam, en tonnes métriques	19
Figure 7: Temps de rotation des navires de 2016 à 2019, en jours	23
Figure 8: Temps d'attente des navires avant accostage au port de Mombasa, en heures médianes	24
Figure 9: Temps de séjour des marchandises conteneurisées, en jours	26
Figure 10: Temps moyen de séjour des marchandises conteneurisées	27
Figure 11: Temps pris au Centre de traitement des Documents (DPC)	27
Figure 12: Temps de la mainlevée douanière (en heures)	28
Figure 13: Temps de transit du Port de Mombasa jusqu'aux frontières de Malaba et Busia, en heures	32
Figure 14: Temps de transit du Port de Mombasa jusqu'aux différentes destinations	32
Figure 15: Moyenne du temps de transit jusqu'aux postes frontières de sortie de la Tanzanie (en heures)	34
Figure 16: Comparaison: Temps moyen de transit jusqu'aux différentes destinations (en heures) 2014 – 2019	35
Figure 17: Comparaison des tarifs de transport entre les itinéraires de Dar es Salaam et de Mombasa en 2019	39
Figure 18: Tarifs moyens de transport vers différentes destinations à partir du Port de Mombasa (importations) en USD	40
Figure 19: Coûts de transport routier du Port de Dar es Salaam vers différentes destinations en USD par km	41
Figure 20: Conformité aux ponts-bascules le long du Corridor Nord	48
Figure 21: Conformité aux ponts-bascules en Tanzanie	50

Abréviations et Acronymes

AVG	Moyenne
BRN	Grands Résultats Immédiats
CC	Corridor Central
CCTO	Observatoire de Transport du Corridor Central
CCTFA	Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central
CFS	Stations de Fret des Conteneurs
DPC	Centre de Traitement des Documents
DRC	République Démocratique du Congo
TPL	Tonnes de Port en Lourd
EAC	Communauté de l'Afrique de l'Est
ECTS	Electronique de Surveillance des Cargaisons
PIB	Produit Intérieur Brut
GPS	Système de Positionnement global
HSWIM	Pesage Routier Dynamique à Grande Vitesse
KPA	Autorité des Ports du Kenya
KRA	Office des Recettes du Kenya
MT	Tonnes Métriques
NC	Corridor Nord
NCTO	Observatoire de Transport du Corridor Nord
ATTCN	Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord
ACTTCN	Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord
PFAU	Poste Frontière à Arrêt Unique
TDU	Territoire Douanier Unique
TANROADS	Agence des Routes Nationales de la Tanzanie
TEU	Equivalent Vingt Pieds
TICTS	Container Services de Terminaux des Conteneurs Internationaux de la Tan-zanie
TMEA	TradeMark East Africa
TO	Observatoire de Transport
TPA	Autorité des Ports de la Tanzanie
TRA	Office des Recettes de la Tanzanie

Avant propos

L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord et l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central ont le plaisir de présenter la première édition du Rapport annuel conjoint 2016-2019 sur la performance des Corridors Nord et Central. L'objectif du rapport est de comparer la performance des ports de Mombasa et Dar es Salaam sur base des indicateurs de performance spécifiques pour les marchandises en transit. Les pays membres couverts par ce rapport sont le Burundi, République Démocratique du Congo, Kenya, Rwanda, Soudan du Sud, Tanzanie et l'Ouganda. Le rapport a été préparé par l'équipe du projet de l'Observatoire de Transport des deux corridors et a été généré à travers une collecte et une analyse complètes des données.

L'Observatoire de Transport est un outil de surveillance, développé pour assurer le suivi de la performance des ports de Mombasa et Dar es Salaam ainsi que la performance des Corridors Nord et Central, à travers l'assistance financière et technique offerte par de TradeMark East Africa.

Diverses initiatives ont été mises en oeuvre par tous les pays membres et elle ont permis une amélioration considérable de la facilitation du commerce dans la région. Les réalisations notables comprennent, entres autre, une efficacité accrue dans les deux ports de Mombasa et de Dar es Salaam avec l'expansion des terminaux à conteneurs, ce qui a entraîné une augmentation du volumes des marchandises, une amélioration des infrastructures ainsi que la réduction des barrières au transport et au commerce.

Les données présentées dans le rapport ont été fournies et validées par les principales Parties prenantes régionales de tous les pays membres en charge des transports et de la facilitation des échanges. Il est à espérer qu'elles aideront nos Gouvernements à élaborer des politiques appropriées pour améliorer les infrastructures logistiques et accroître le commerce interrégional.

Nous voudrions réitérer l'engagement de notre Secrétariat à coordonner et à soutenir nos Parties prenantes de tous les pays membres vers un environnement propice à la poursuite des transports et à la facilitation du commerce, qui contribuent au développement durable de la région.

Mr. Omae Nyarandi



**Secrétaire Exécutif
ACTTCN**

Capt. Dieudonné Dukundane



**Secrétaire Exécutif
CCTFA**

Remerciements

Les Secrétariats de l'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord et de l'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central voudraient exprimer leur profonde gratitude à l'endroit du Conseil des Ministres des deux Corridors, ainsi qu'au Comités Exécutifs, aux Comités techniques spécialisés et aux Forums des Parties prenantes pour leur soutien continu au projet de l'Observatoire de Transport.

Les Secrétariats souhaitent également exprimer leur sincères remerciements à toutes leurs Parties prenantes qui ont fourni des informations et des données importantes qui ont contribué à l'élaboration du premier rapport conjoint sur les performances des Corridors Nord et Central (2016-2019). Les remerciements s'adressent également à l'Equipe d'Experts de l'Observatoire de Transport qui a participé à la rédaction du rapport. Les Secrétariats sont très reconnaissants pour les précieuses contributions, réflexions et commentaires fournis par les Parties prenantes qui ont participé à la validation et à l'adoption de ce rapport.

Nous sommes redevables à TradeMark East Africa (TMEA) pour son soutien financier et technique continu dans le développement et l'amélioration du projet d'Observatoire de Transport des Corridors Nord et Central.

Résumé Analytique

Ce rapport a été conçu à partir du Forum économique conjoint de la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC) et des corridors, tenu en 2018 à Dar es Salaam. Le forum a ratifié l'harmonisation des performances et du cadre de suivi des corridors de transport. A cet égard, un total de dix indicateurs couvrant les secteurs maritime, intérieur et des corridors ont été identifiés aux fins d'harmonisation et de communication conjointe. Il s'agit de : volumes total au Port; Trafic de transit; Temps de rotation des navires; Temps d'attente du navire; Temps de séjour de la cargaison; Temps de transport; Tarifs et coût, ainsi que Charge à l'essieu indiquée par le trafic aux ponts-basculés et la conformité aux ponts-basculés. Il a été convenu que les autorités responsables des corridors les adopteraient comme indicateurs de performance communs.

Les Accords des Corridors Nord et Central

L'Accord sur l'Agence de Facilitation de Transport et de Transit du Corridor Central (CCTTFA) a été conclu à Dar es Salaam, en Tanzanie, le 2 septembre 2006, par cinq Gouvernements, à savoir la République du Burundi, République Démocratique du Congo (RDC), République du Rwanda, République-Unie de Tanzanie et la République d'Ouganda. L'Accord a pour objet de fournir l'itinéraire le plus efficace et le plus efficient pour le transport de marchandises par voie terrestre et lacustre, reliant les Etats contractants et la mer, et de promouvoir son utilisation. CCTTFA a été créée en reconnaissance du droit des pays sans littoral au commerce de transit, tel que déclaré en vertu de la résolution 56/180 de l'Assemblée Générale des Nations Unies sur les besoins particuliers des pays en développement sans littoral, à partir desquels d'autres déclarations et programmes d'action ont évolué.

L'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATTTCN) est un traité multilatéral établi en 1985 et révisé en 2007 pour faciliter le transport des marchandises en transit entre le port kenyan de Mombasa et l'arrière-pays des Etats membres, à savoir le Burundi, République Démocratique du Congo, Rwanda, Ouganda et le Soudan du sud. L'ATTTCN fournit un mécanisme pour faciliter le commerce de transit vers les pays sans littoral via le port de Mombasa. Avant le traité, le commerce de transit fonctionnait sur base d'accords bilatéraux, qui n'offraient pas de cadre cohérent pour des services normalisés et des procédures de commerce de transit sur les différents territoires des Etats membres. Le Secrétariat de l'ATTTCN est chargé de coordonner la mise en œuvre des dispositions de l'Accord et de ses 12 Protocoles

Le réseau des Corridors Nord et Central

Le réseau des corridors de transport comprend des modes de transport de surface dans les corridors de transport du Nord et Central. L'ensemble du réseau routier du Corridor Nord couvre environ 12.707 km de long, répartis comme suit; 1.323,6 km au Kenya, 2.072 km en Ouganda, 1.039,4 km au Rwanda, 567 km au Burundi, 4.162 km en RDC et 3.543 km au Soudan du Sud. La principale artère de transport des marchandises part de la ville portuaire de Mombasa via Nairobi et Kampala et va jusqu'à Kisangani dans l'Est de la RDC. Les autres routes bifurquent vers Mwanza, Juba, Bujumbura et Kigali. Le réseau d'oléoducs actuellement installé consiste en 1.342 kilomètres de pipelines avec une capacité de traitement d'environ 6,9 milliards de litres de produits pétroliers par an, avec 8 dépôts sur le réseau.

Le Corridor Central par route s'étend du port de Dar es Salaam en passant par la République-Unie de Tanzanie, où il se divise pour entrer au Burundi aux postes frontières de Kobero / Kabanga, au Rwanda aux postes frontières de Rusumo / Rusumo et en Ouganda aux postes frontières de Mutukula / Mutukula. Le Corridor continue vers Goma et Bukavu en passant par le Rwanda. Le Corridor Central par voie ferroviaire centrale relie l'Ouganda par le port intérieur de Mwanza sur le lac Victoria et relie également le Burundi et l'Est de la RDC par le port intérieur de Kigoma sur le lac Tanganyika. Les Corridors Central et Nord sont reliés par diverses routes qui traversent les pays membres. Le Kenya est relié à la Tanzanie par la frontière de Namanga via la route Namanga-Athi- River, la frontière Taveta / Holili via la route Voi-Taveta, la frontière Isebania / Sirari via la route Isebania-Ahero et la frontière Lunga Lunga / Horohoro via la route Likoni - Lunga Lunga.

Indicateurs macroéconomiques, démographiques et commerciale

La population moyenne des Etats membres des Corridors Nord et Central en 2019 était d'environ 277 millions (Burundi - 11,5 millions, RDC - 86,8 millions, Kenya - 52,5 millions, Rwanda - 12,6 millions, Soudan du Sud - 11,1 millions, Tanzanie 58 millions et Ouganda - 44,3 millions), avec une augmentation annuelle de 3 pour cent par rapport à 2018. Cette grande population présente un énorme marché pour le commerce et devrait croître à l'avenir. En outre, la superficie de la région qui est de 4,78 millions km² nécessite des interventions commerciales et logistiques complexes pour faciliter le commerce.

Selon le Rapport sur les Perspectives de l'Economie Mondiale (2019), le Produit Intérieur Brut (PIB) réel moyen combiné pour 2018 était de 4,7% et devrait augmenter à 5,3% en 2019. Les économies des Etats membres du Corridor Nord et Central sont dominées par l'agriculture et dépendent des importations des produits manufacturés actuellement couverts par les importations en provenance du reste du monde. Ils sont donc des importateurs nets. Les indicateurs commerciaux montrent que la majorité des Etats membres importent en grande partie de la Chine, de l'Inde, des Emirats Arabes Unis et de l'Arabie saoudite; tandis que les Etats-Unis d'Amérique et le Pakistan fournissent un marché pour leurs exportations.

Volume et Capacité- Volumes total des marchandises

Le volumes total de cargaisons fait référence au volume total de cargaisons déchargées et chargées au port. Il comprend les marchandises diverses, le vrac liquide, le vrac sec, les marchandises conteneurisées, les marchandises en transit et le transbordement. Les données montrent que le volumes total de marchandises aux ports de Mombasa et de Dar es Salaam a régulièrement augmenté, passant de 41 millions de tonnes en 2016 à 46 millions de tonnes en 2018 et à 50 millions de tonnes en 2019. L'année 2017 à 2018 a enregistré une augmentation de 2,2 millions de tonnes, ce qui équivaut à une augmentation annuelle de 5%. De même, les années 2018 et 2019 ont connu une augmentation significative de 3,8 millions de tonnes métriques se traduisant par une croissance annuelle de 8%. La croissance du volumes indique une croissance des échanges commerciaux dans la région, parallèlement à la croissance économique régulière enregistrée dans les pays membres ces dernières années et qui devrait continuer à croître.

Le volumes total de marchandises au port de Mombasa est passé de 27 millions de tonnes en 2016 à 34 millions de tonnes en 2019, tandis que le volumes total au port de Dar es Salaam a également légèrement augmenté, passant d'environ 14 millions de tonnes à 16 millions de tonnes sur la même période. La performance a été principalement attribuée aux améliorations portuaires en termes de capacité de gestion et de gestion opérationnelle ainsi qu'à la facilitation de faire des affaires dans la région. Le port de Mombasa a une capacité de 2,65 millions d'EVP¹. Il est équipé de deux terminaux à conteneurs 1 et 2. Le terminal 1 a trois postes d'amarrage (n° 16, 17 et 18) tandis que le terminal 2 a deux postes d'amarrage (n° 20 et 21). Le port de Dar es Salaam est un port polyvalent avec 11 postes d'amarrage en eau profonde et une capacité nominale de 4,1 millions (TPL) de cargaisons sèches et 6,0 millions (tpl) de cargaisons liquides en vrac. Le port a une longueur totale de quai d'environ 2.600 mètres.

Importations et Exportations

Les importations combinées par les ports de Mombasa et Dar es Salaam se sont élevées à 40,5 millions de tonnes métriques en 2019, soit une croissance de 18% par rapport à 34 millions de tonnes métriques enregistrées en 2016. Les importations ont représenté 86% du commerce total.

En ('000) USD	Importations	Exportations	Total du commerce
Mombasa	27.558	4.277	31.835
Dar es Salaam	12.988	2.373	15.361
Total	40.546	6.650	47.196
Part du Total	86%	14%	100%

1 Plan stratégique de KPA 2018 - 2022

Source: KPA et TPA, 2019

Les exportations totales se sont élevées à 6,7 millions de tonnes métriques en 2019, représentant 14% du volume total des échanges par les ports. De toute évidence, la région connaît un énorme déficit commercial, les importations dépassent de loin les exportations dans tous les pays. Cela a des implications sur l'efficacité des corridors de transport car la plupart des conteneurs de retour sont généralement vides.

Efficacité et Productivité

Temps de rotation des navires

Le temps moyen de rotation des navires pour le port de Dar Es Salaam a varié de 2 à 3,6 jours au cours de la période considérée. Quant au Port de Mombasa, le temps de rotation des navires a également varié entre 3 et 3,9 jours au cours de la même période sous revue. Cette performance montre qu'il existe une différence marginale dans le temps de rotation des navires, le port de Dar Es Salaam ayant un léger avantage. Le port de Mombasa manutentionne un volume de marchandises plus élevé en raison de la plus grande capacité de manutention et des nombreux navires qui y font escale par rapport au port de Dar es Salaam. De plus, le port de Mombasa reçoit de gros porte-conteneurs dont le déchargement requiert plus de temps. D'une manière générale, l'efficacité des ports a augmenté grâce à l'expansion de la capacité de manutention des cargaisons, à l'automatisation des procédures et de la documentation, aux investissements dans des grues à portique modernes et plus rapides et dans d'autres équipements.

Temps d'attente des navires

Le temps d'attente des navires est un déterminant important de la compétitivité des ports. Au cours de la période considérée, le port de Mombasa a enregistré une amélioration de la performance, qui est attribuée à l'augmentation du nombre de terminaux de manutention de conteneurs au port et à la mise en place d'un Guichet fixe d'accostage pour permettre aux compagnies maritimes de planifier leur temps. En outre, les investissements dans les équipements à terre et en mer ont augmenté, ce qui comprend l'acquisition de remorqueurs et de bateaux-pilotes modernes qui ont notamment stimulé les opérations d'accostage. La réduction du temps d'attente des navires renforce l'attractivité du port.

Parallèlement et pour la période considérée, le port de Dar es-Salaam a enregistré une amélioration considérable du temps d'attente des navires. Le temps d'attente moyen enregistré était négligeable, attirant ainsi davantage de chargeurs pour utiliser le port de Dar es Salaam. Cela se traduit par une augmentation des marchandises qui a été enregistrée.

Temps de séjour

Le rapport note également des performances stables pour le temps de séjour des marchandises importées conteneurisées au cours des années examinées. L'augmentation élevée du volumes de cargaisons et un temps de séjour stable sont une indication d'une efficacité accrue. La performance soutenue pourrait être attribuée à l'expansion et à la construction de terminaux supplémentaires, à l'acquisition d'équipements modernes, à l'amélioration des processus de documentation et de dédouanement et à l'automatisation des processus de manutention des conteneurs. D'autres facteurs qui ont joué un rôle dans le maintien d'un temps de séjour des marchandises favorable au port de Mombasa sont le transport de marchandises par le Chemin de fer à écartement standard jusqu'au Dépôt Intérieur de Conteneurs à Nairobi et l'utilisation de marchandises locales par les Stations de Fret de Conteneurs (CFS). La réduction de la période de grâce et des frais de surestaries, passant de 15 à 9 jours a également été une incitation essentielle pour une évacuation plus rapide des conteneurs.

Le temps de séjour moyen des conteneurs de transit au port de Dar-es-Salaam a légèrement augmenté, passant de 9 jours en 2016 à 11 jours en 2019. Cela a abouti à la mise en œuvre du Territoire Douanier Unique (TDU) en collaboration avec différents systèmes (TANCIS) en Tanzanie et SYDONIA WORLD dans les autres pays. L'échange régulier d'informations entre les autorités des recettes respectives ainsi que les formations ont contribué à résoudre le problème de la compatibilité du système et les données des

services TICTS montrent que le temps de séjour moyen des conteneurs de transit a diminué de façon marginale au cours des dernières années. Il est prévu que les diverses améliorations en cours au port par l'Autorité des Ports de la Tanzanie amélioreront cet indicateur.

En revanche, le temps de séjour moyen des marchandises locales conteneurisées importées au port de Dar es Salaam a connu une diminution annuelle, de 5,09 jours en 2016 à 4,2 jours en 2019. D'après l'analyse, cette diminution enregistrée a été principalement attribuée à diverses améliorations au port de Dar es Salaam, y compris la méga initiative en cours du projet de passerelle maritime de Dar es Salaam (DMGP) qui a accru l'efficacité et l'efficacité opérationnelle au sein du port.

Temps de transit

En règle générale, le temps de transit s'est amélioré dans les Corridors Nord et Central. Toutes les destinations avec comme départ le Port de Mombasa ont connu une amélioration des temps de transit moyens depuis la mise en place du Système électronique Régional de Surveillance des Cargaisons (RECT). Le temps de transit est affecté par l'état des routes sur les routes commerciales et d'autres facteurs qui ralentissent la circulation des marchandises. Il s'agit notamment des aux ponts-basculés, des contrôles de police, des procédures de passage des frontières, des accidents, des mauvaises conditions météorologiques et des goulets d'étranglement de la circulation, en particulier dans les zones urbaines. Le temps de transit dans la région s'est amélioré au fil du temps, mais reste inférieur aux objectifs fixés pour la plupart des itinéraires. Le temps moyen pris de Malaba à Elegu s'est considérablement amélioré en 2019 par rapport aux années précédentes.

Le temps de transit moyen du port de Dar es Salaam aux frontières de sortie de la Tanzanie n'est pas stable et est encore légèrement supérieur à l'objectif fixé par le gouvernement, soit de 60 heures. Par exemple, le temps de transit moyen du port de Dar es Salaam à la frontière de Rusumo pour l'année 2017 est de 86,16 heures tandis que pour la même période en 2018, la moyenne enregistrée était de 81,84 heures, ce qui montre que le temps de transit diminue légèrement pour atteindre l'objectif fixé de 60 heures.

Postes Frontières à Arrêt Unique

Les Postes Frontières à Arrêt Unique visent à réduire les coûts de transit et le temps consacré aux mouvements transfrontaliers pour harmoniser les activités des agences frontalières des deux pays limitrophes. Les pays de la Communauté de l'Afrique de l'Est, à travers le soutien de TradeMark East Africa, ont pleinement opérationnalisé et formé du personnel dans 14 PFAU dans le but de faciliter le commerce et la libre circulation des marchandises dans la région. Les PFAU gagnent donc en popularité au niveau régional et sont considérés comme une approche moderne pour faciliter la circulation sécurisée des marchandises, des personnes et des services au-delà des frontières nationales. En outre, les PFAU assurent une meilleure collecte des revenus et la promotion du commerce légitime, en particulier pour les métiers informels. Leur opérationnalisation et la formation de leur personnel ont considérablement réduit le temps pris par les voyageurs et les camions aux frontières, de quelques jours à environ 1,5 minute à 30 minutes en moyenne respectivement.

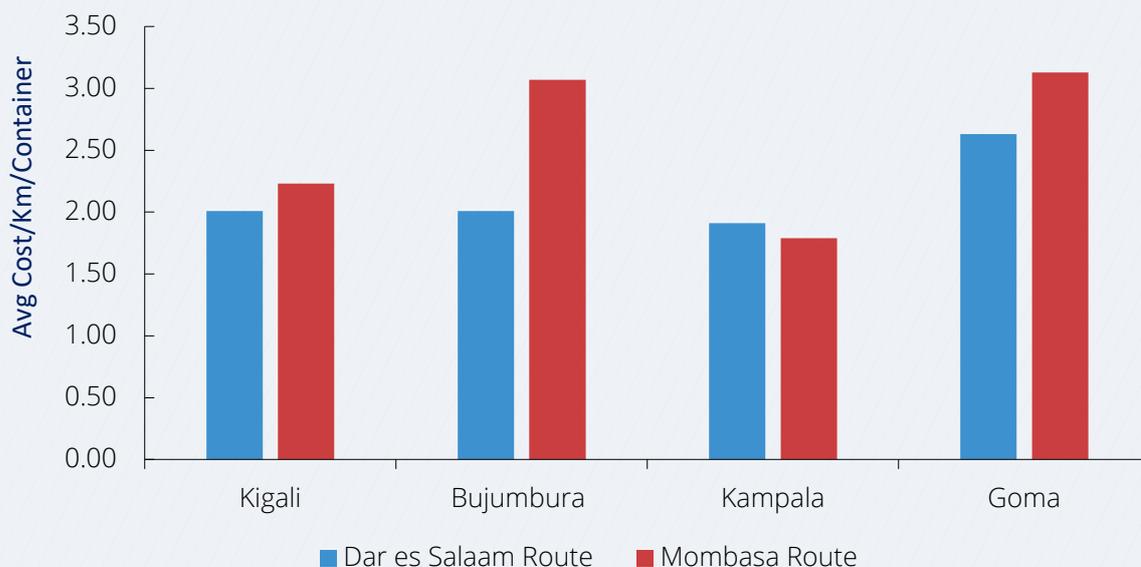
L'opérationnalisation des PFAU sur les deux corridors n'est pas sans défis. Certains des défis sont liés à une infrastructure inadéquate à bon nombre de ces postes frontaliers, y compris le logement du personnel, des équipements tels que les écoles et les hôpitaux, des terrains pour les animaux en quarantaine, des ressources en eau insuffisantes et, dans certains cas, un approvisionnement en électricité peu fiable et, non des moindres, des lacunes en capacités et compétences humaines dans un certain nombre de domaines critiques.

Tarifs et coûts de transport

L'analyse des tendances des tarifs de transport révèle que le coût du transport des marchandises a légèrement baissé pour la période mentionnée. Cependant, ils continuent de préoccuper les transporteurs de la région. Il est à noter que le coût de transport pour des longues distances reste élevé. Certains des facteurs qui ont été identifiés pour provoquer des augmentations de coûts comprennent les péages routiers, les multiples redevances aux frontières et l'état des routes.

Comme illustré dans le tableau ci-dessus, il coûte légèrement moins cher d'importer via le port de Dar es Salaam pour les pays membres du Corridor Central, à l'exception de l'Ouganda, car les tarifs de transport de Dar es Salaam vers diverses destinations sont considérablement inférieurs par rapport à ceux via Mombasa vers diverses destinations. Cela est attribué à la distance plus courte entre le Rwanda, la RDC et le Burundi et le port de Dar es Salaam. Le temps de rotation est plus élevé et les redevances des usagers de la route sont minimales dans le Corridor Central en raison du nombre réduit de postes frontaliers. Cela implique que l'élimination des barrières non tarifaires a eu un impact positif sur la réduction des coûts de transport dans la région.

Comparaisons des tarifs de transport routier: Dar es Salaam vs. Route de Mombasa vers diverses destinations



Développement du Chemin de Fer à Ecartement Standard

Le développement du Chemin de Fer à Ecartement Standard (SGR) au Kenya et en Tanzanie annonce une nouvelle ère pour la logistique du transport des marchandises à consommation locale dans la région. Le SGR offre la possibilité de transporter de gros volumes de marchandises de manière plus économique et plus rapide que le transport routier. La ligne à écartement Standard de 485 km qui part du port de Mombasa jusqu'au Dépôt Intérieurs des Conteneurs à Nairobi (ICD) a été finalisée et pleinement utilisée. Les travaux d'extension de la ligne SGR jusqu'à Naivasha depuis Nairobi viennent d'être finalisés et le train de voyageurs est en service. Les opérations commerciales du service de train de marchandises du SGR ont débuté leurs opérations de fret en janvier 2018 et ont connu une augmentation considérable. Ils ont enregistré une part de 20% du volumes total depuis le lancement des services de transport de marchandises par SGR.

Les travaux se poursuivent pour le Chemin de fer à Ecartement Standard de Tanzanie où l'objectif principal est de construire un réseau ferroviaire à écartement standard de Dar es Salaam à Mwanza (1.219 km). Le projet impliquera l'utilisation d'une technologie de pointe d'une capacité de 35 tonnes par essieu; le SGR sera électrique avec une vitesse maximale de 160 km/h pour les trains de voyageurs et de 120 km/h pour les trains de marchandises. L'état de construction d'ici décembre 2019 pour le lot 1, Dar es Salaam - Morogoro (300 km de long) est au niveau de 70% et les travaux devraient être achevés en avril 2020. Pour le lot 2, Morogoro - Makutupora (422 km de long), il est à 19% et les travaux de construction devraient être achevés en février 2021. Les autres lots restants sont Makutupora - Tabora (249 km de long); Tabora - Isaka (133 km de long) et Isaka -Mwanza (249 km de long).





Premier Chapitre

Introduction

1.1 Introduction

Le rapport annuel conjoint fournit une analyse des performances des indicateurs qui sont suivis par les Observatoires de Transport des Corridors Nord et Central. Le cas échéant, une comparaison est effectuée avec les années précédentes pour évaluer les tendances en termes de performances et d'efficacité. Ce rapport a été conçu à partir du forum économique conjoint de la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC) et des corridors tenu en 2018 à Dar es Salaam. Le forum a ratifié l'harmonisation des performances et du suivi des corridors. Au total, dix indicateurs couvrant les secteurs maritime et intérieur ont été identifiés et harmonisés. Il a été convenu que les autorités du Corridor les adopteraient comme indicateurs de performance communs.

A cet égard, le champ d'application du rapport couvre les dix indicateurs spécifiés lors de la session conjointe des corridors et fait partie des indicateurs de performance mesurés par les Observatoires de Transport. Les indicateurs suivis fournissent un ensemble d'outils pour le diagnostic des problèmes affectant les Corridors Nord et Central; jouent ainsi un rôle clé dans l'information des décideurs sur les sujets de préoccupation tout au long de la chaîne logistique; qu'il s'agisse de temps, de retards, de coûts, de volumes ou de l'efficacité pour améliorer la compétitivité des corridors. Des données qualitatives et quantitatives sont traitées et une analyse approfondie est menée sur certains aspects de la performance des corridors, en utilisant divers outils de diagnostic pour étudier en détail les défis spécifiques et les mesures d'intervention proposées à mettre en œuvre le long des corridors de transport.

1.2 Contexte

Les Corridors Nord et Central comprennent des réseaux de transport multimodaux constitués de transport routier, ferroviaire, par oléoducs et de voies navigables intérieures qui relient les pays sans littoral aux ports maritimes respectivement de Mombasa et Dar es Salaam. Les deux ports desservent les pays des grands lacs de la région de l'Afrique orientale et centrale. L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord a été créée par l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATTCN), qui a été signé pour la première fois en 1985 et révisé en 2007. Il a pour but de faciliter le commerce entre Etats et le transit entre les Etats membres. Les Etats membres du Corridor Nord sont le Burundi, République Démocratique du Congo (RDC), Kenya, Rwanda, Soudan du Sud et l'Ouganda. L'Accord est ancré sur les piliers économiques, sociaux et environnementaux du transport durable, couplés à 12 Protocoles de coopération régionale.

L'ATTCN est actuellement en cours de révision afin de y intégrer les nouveaux développements politiques dans la région tels que la mise en œuvre de la limite de contrôle de la charge des véhicules, le développement de Chemins de fer à écartement standard, pour unifier les réglementations en matière de transport transfrontalier, les dispositions douanières et les normes commerciales dans les Etats membres à l'appui de l'intégration et la mise en œuvre de la Zone de Libre-échange Continentale Africaine, entre autres.

L'Agence de Facilitation du Transport de Transit du Corridor Central (CCTTFA) est une agence multilatérale créée le 2 septembre 2006 dans le cadre d'un accord entre 5 Gouvernements du Burundi, République Démocratique du Congo, Rwanda, Tanzanie et de l'Ouganda. Le Secrétariat du Corridor Central a officiellement commencé ses activités en 2010 et l'Accord a été renouvelé pour une nouvelle période de 10 ans en 2018. L'Agence de facilitation du transport en transit du Corridor central (CCTTFA) est chargée de promouvoir l'utilisation de transport du Corridor central, d'encourager l'entretien, la modernisation, l'amélioration et le développement des infrastructures et des installations de services de soutien dans les ports, les chemins de fer, les lacs, les postes frontaliers et le long de l'itinéraire pour répondre aux besoins des utilisateurs, garantir une concurrence ouverte et réduire les coûts de transport en transit pour les Etats membres sans littoral.

L'Accord de Facilitation de Transit et de Transport du Corridor Central a prévu la promulgation de Protocoles pour permettre la mise en œuvre effective des objectifs de l'Agence. A l'instar de l'Accord du Corridor Nord,



SGR et transport routier au Kenya le long du Molo Kenya
PHOTO: NCTTCA

l'Accord du Corridor Central comprend 11 protocoles qui suivent: Protocole n° 1: Installations portuaires maritimes, Protocole n° 2: Routes et installations, Protocole n° 3: Contrôles et opérations douaniers, Protocole n° 4: Documentation et procédures Protocole n° 5: Transport de marchandises par chemin de fer ; Protocole n° 6: Transport de marchandises par route ; Protocole n° 7: Transport par voies navigables intérieures ; Protocole n° 8: Transport par oléoduc ; Protocole n° 9: Transport multimodal de marchandises , Protocole n° 10: Manutention des marchandises dangereuses, Protocole n° 11: Mesures de facilitation pour les agences de transit, les commerçants et les employés.

Ces deux corridors facilitent le commerce pour les régions de l'Est et du Centre, l'amélioration de leurs performances est donc un élément nécessaire à la croissance et à l'intégration dans l'économie régionale. Cependant, la mesure de la performance des corridors nécessite une bonne compréhension des obstacles au commerce afin de déterminer les causes des mauvaises performances et de proposer des recommandations pour combler les lacunes. Les Secrétariats des Corridors Nord et Central font le suivi des performances à travers des portails en ligne de l'Observatoire de Transport. Un observatoire de transport (TO) est un outil analytique de suivi des performances qui analyse les performances des corridors dans ses multiples dimensions. L'Observatoire de Transport est ancré dans les institutions de gestion des corridors à travers les acteurs publics et privés impliqués dans la chaîne logistique. L'Observatoire de Transport du Corridor Nord (NCTO) et l'Observatoire de Transports du Corridor Central (CCTO) ont été mis en place en 2012 pour répondre au besoin d'un outil de mesure de la performance organisé, avec un portail en ligne qui génère des informations factuelles pour les interventions politiques.



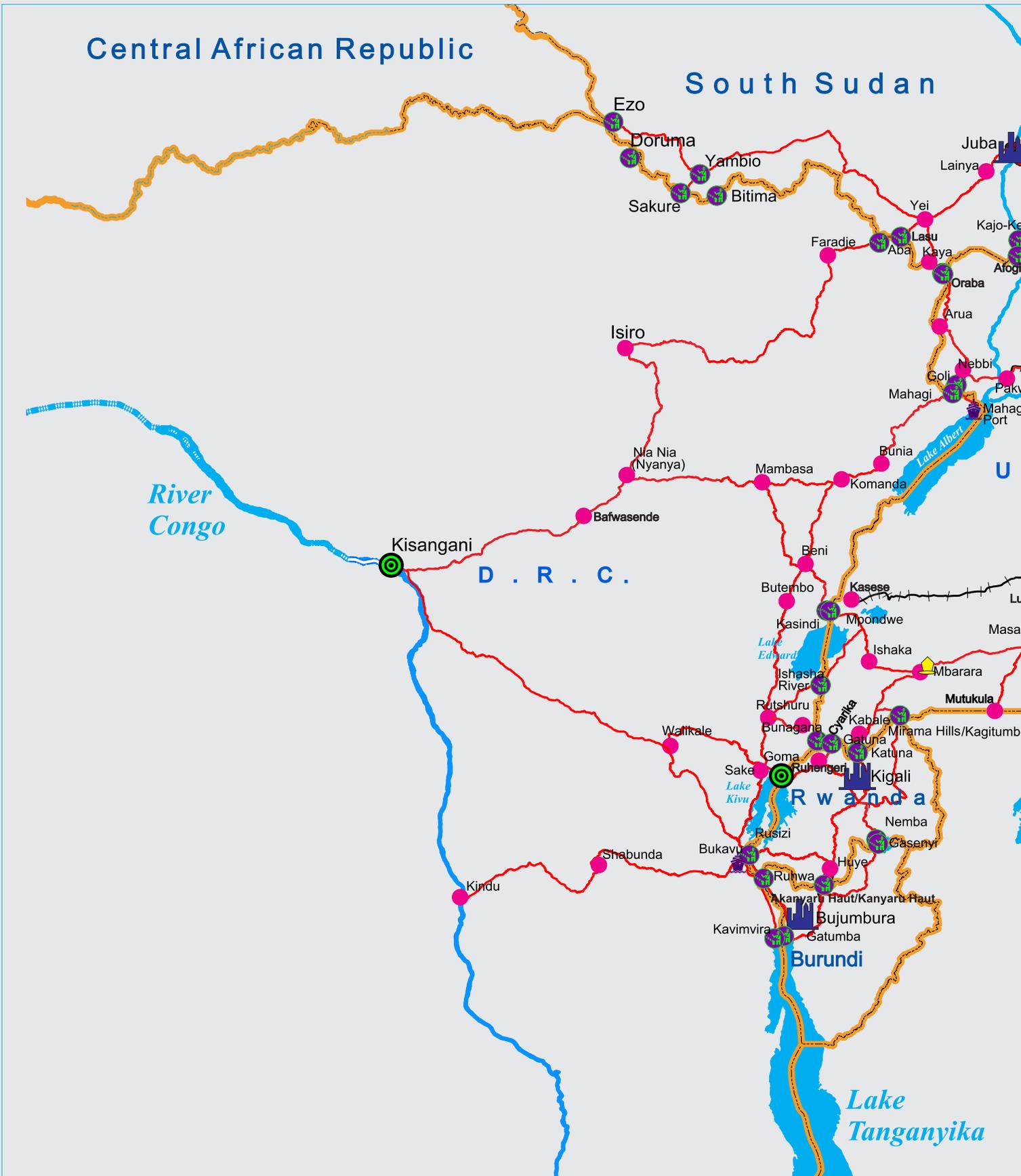
Actuellement, l'Observatoire de Transport du Corridor Nord assure le suivi de plus de 40 indicateurs de performance, regroupés en 7 catégories comme suit: volume et capacité, tarifs et coûts de transport, temps de transit et retards, efficacité et productivité, commerce intra-régional, sécurité routière et transport écologique des marchandises. L'Observatoire de Transport du Corridor Central, d'autre part, fait le suivi de plus de 33 indicateurs de performance regroupés en 4 catégories: Volume et Capacité, Tarifs et Coûts de transport, Temps de transit et retards et Efficacité et Productivité.

Un réseau de transport intermodal bien développé a assuré un mouvement fluide, plus rapide et plus fiable de transport des marchandises. Le port de Mombasa est le principal point d'entrée du Corridor Nord, ainsi que des régions desservies des pays voisins qui ont leur propre port maritime (Somalie, Tanzanie). Le Gouvernement du Kenya, par l'intermédiaire de l'Autorité des Ports du Kenya (KPA), développe également un deuxième port commercial à Lamu pour exploiter les marchés du Soudan du Sud et d'Éthiopie, dans le cadre de l'initiative 'Lamu Port South Sudan Ethiopia Transport (LAPSSET). Le nouveau port de Lamu comprendra un total de 32 postes d'amarrage une fois complètement achevé. KPA développe actuellement trois postes d'amarrage polyvalents. Le port sera également relié à son arrière-pays, le Soudan du Sud, en Éthiopie, par des oléoducs, des autoroutes et des rails à voie standard. Il s'agit d'un nouveau corridor de transport appelé corridor LAPSSET.

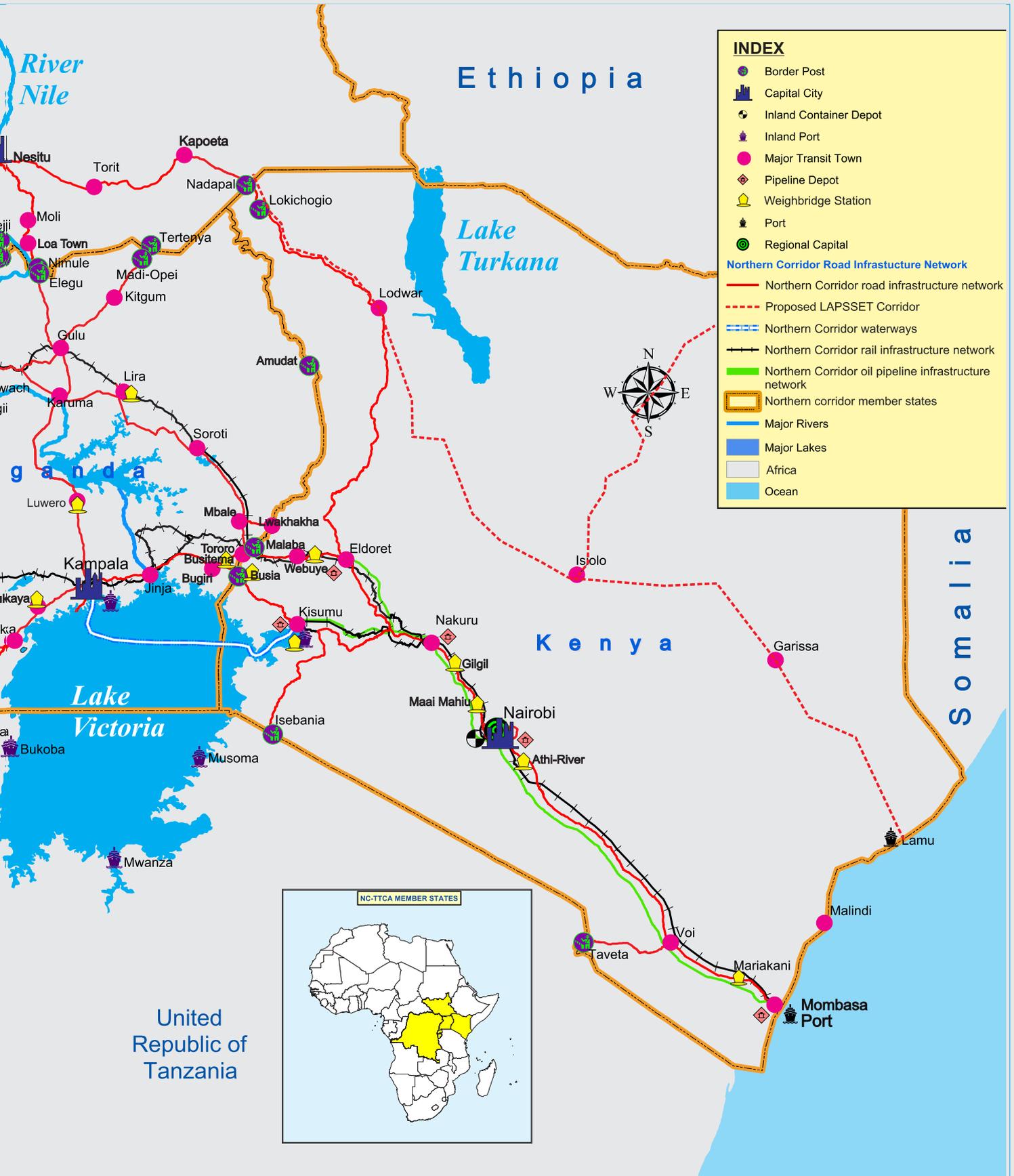
L'ensemble du réseau routier du Corridor Nord couvre environ 12.707 km de long répartis comme suit; 1 323,6 km au Kenya, 2 072 km en Ouganda, 1 039,4 km au Rwanda, 567 km au Burundi, 4.162 km en RDC et 3.543 km au Soudan du Sud. La principale artère routière de transport des marchandises va de la ville portuaire de Mombasa à Nairobi et Kampala jusqu'à Kisangani dans l'Est de la RDC. Les routes bifurquent vers Mwanza, Juba, Bujumbura et Kigali. Le réseau de pipelines actuellement installé consiste en 1.342 kilomètres de pipelines pouvant manutentionner environ 6,9 milliards de litres de produits pétroliers par an, avec 8 dépôts sur le réseau. En outre, l'Autorité des Ports du Kenya (KPA) a construit des Dépôts Intérieurs de Conteneurs à Nairobi, Kisumu et Eldoret. Ces dépôts sont reliés au terminal à conteneurs du port de Mombasa par un service de train. Les importations sont livrées directement de Mombasa aux dépôts sur un connaissance direct, tandis que les exportations peuvent également être consolidées aux ICD et acheminées par voie ferrée jusqu'au port pour expédition.

La carte qui suit illustre le transport multi modal du Corridor Nord ainsi que les Etats membres.

Figure 1: Carte du Corridor Nord



Source: Observatoire de Transport du Corridor Nord

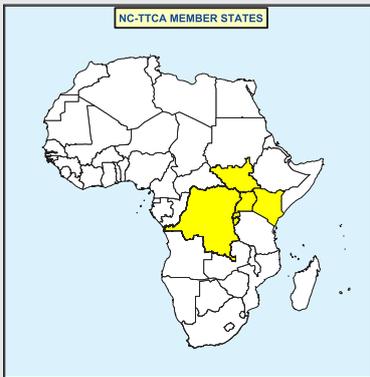


INDEX

- Border Post
- 🏛️ Capital City
- 🚚 Inland Container Depot
- 🏠 Inland Port
- Major Transit Town
- ⬠ Pipeline Depot
- 🚛 Weighbridge Station
- 🚢 Port
- 🌐 Regional Capital

Northern Corridor Road Infrastructure Network

- Northern Corridor road infrastructure network
- - - Proposed LAPSSET Corridor
- Northern Corridor waterways
- Northern Corridor rail infrastructure network
- Northern Corridor oil pipeline infrastructure network
- ▭ Northern corridor member states
- Major Rivers
- Major Lakes
- Africa
- Ocean



Le Gouvernement de la Tanzanie, à travers l'Autorité des Ports de la Tanzanie, gère trois principaux ports, à savoir: le Port de Dar es Salaam, port de Mtwara et le port de Tanga. Le port de Dar es Salaam est le principal port de la Tanzanie et manutentionne environ 90% du trafic de marchandises du pays. Le port de Tanga, quant à lui, a une capacité annuelle de 500.000 tonnes. Le pays a des plans importants pour moderniser ce port afin d'augmenter la capacité et de fournir une route alternative pour les marchandises entrant dans le pays.

Les routes en Tanzanie sont classées soit en tant que routes «principales» qui relient les routes du corridor (il y a 42 routes nationales), les routes régionales, les routes de district et les routes urbaines. Le réseau routier du Corridor s'étend du port de Dar es Salaam à l'intérieur des terres en passant par la Tanzanie, où il se divise pour entrer au Burundi à Kobero / Kabanga; au Rwanda à Rusumo et en Ouganda aux frontières de Mutukula. Le Corridor s'étend également à la RDC à travers les frontières de Rusumo ou Kabanga / Kobero. Les Etats membres du Corridor central disposent d'un réseau routier étendu et les distances entre les principales villes des Etats membres du port de Dar

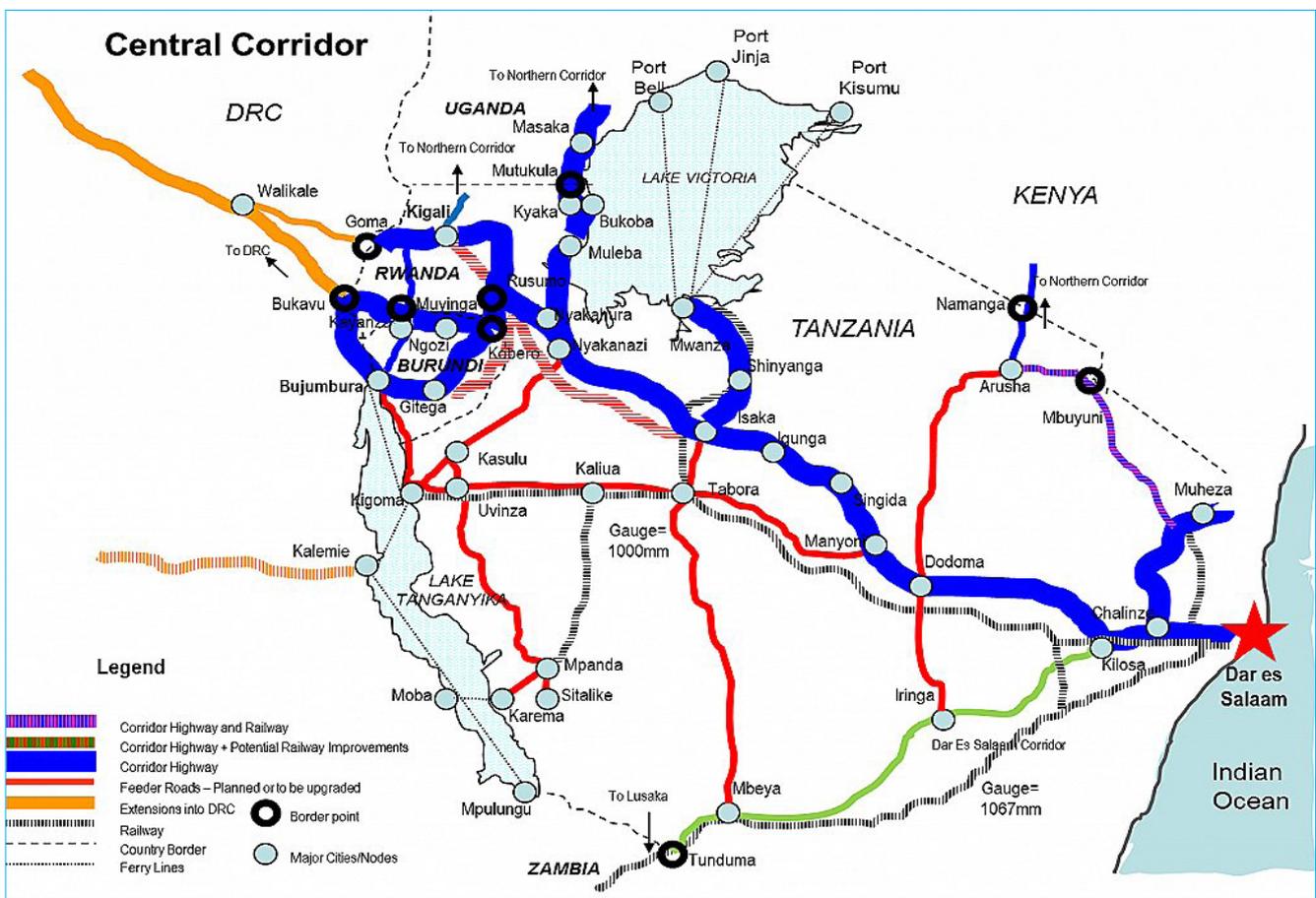
es Salaam sont de Dar es Salaam - Kigali avec 1.495 km, Dar es Salaam - Kampa-la est de 1.780 km, Dar es Salaam - Bujumbura est de 1.630 km, Dar es Salaam - Bukavu est à 1.704 km et Dar es Salaam - Goma à 1.635 km. Généralement, la plupart des routes du Corridor Central sont pavées, à l'exception de certaines sections telles que la route allant de Nyakanazi à Kabanga / Kobero.

Les Corridors Central et Nord sont reliés par diverses routes qui traversent les Etats membres. Le Kenya est relié la Tanzanie à la frontière de Namanga via la route Namanga- Athi- River, la frontière Taveta / Holili via la route Voi-Taveta, la frontière Isebania / Sirari via la route Isebania-Ahero et la frontière Lungalunga / Horohoro via la route Likoni - Lunga Luga . Ces frontières facilitent les échanges entre les deux pays. Les postes frontières à arrêt unique de Taveta / Holili et Namanga / Namanga fonctionnent pleinement et l'état de la route est également très bon.

Le Kenya est relié à l'Ouganda à l'Ouest par la route principale Mombasa-Nairobi-Malaba via la frontière Malaba / Malaba et via la route Nairobi-Kisumu-Busia par la frontière Busia / Busia. D'autre part, l'Ouganda

Figure 2: Carte du réseau routier du Corridor Central

Source: Carte officielle de la CCTFA





La section de route Tanzania le long du Corridor Central

PHOTO: CCTFA

est frontalier à la Tanzanie au sud via les frontières Mutukula / Mutukula. Les frontières sont des postes frontières à arrêt unique pour simplifier et accélérer les contrôles aux frontières et la facilitation du commerce.

Le réseau routier du Corridor Nord en Ouganda mesure environ 2.072 km de long, dont environ 79% du réseau routier total du Corridor Nord sont asphaltés et en bon état, 13% sont en assez bon état. L'Ouganda joue un rôle central en reliant les Etats membres. Il est frontalier au nord avec le Soudan du Sud via la frontière Elegu / Nimule; la frontière Oraba / Kaya; la frontière Ma-di Opei / Tatenya et la frontières Afoji / Kajokeji. A l'ouest, l'Ouganda se connecte à la République Démocratique du Congo via la frontière Vurra / Aru; la frontière Goli / Mahaki; la frontière Mpondwe / Kasindi; la frontière Ishasha / Ishasha; la frontière Bunagana / Bunagana; la frontière Ntoroko / Ntoroko et la frontière Lia / Lia. Au Sud-ouest de l'Ouganda, il y a le Rwanda via la frontière Katuna / Gatuna; la frontière Mirama Hills / Kagitumba; et la frontière Cyanika / Cya-nika. La partie Sud du pays comprend une partie substantielle du lac Victoria, partagée avec le Kenya et la Tanzanie.

Le Rwanda frontalier avec l'Ouganda, la Tanzanie, le Burundi et la RDC. Le Rwanda est lié à la RDC à travers diverses frontières, dont Rubavu / Goma et Rusizi / Bukavu. Les deux pays partagent le lac Kivu.

Le Rwanda est frontalier avec le Burundi par Akanyaru Haut / Kanyaru Haut; Ruhwa / Ruhwa; et les frontières Nemba / Gasenyi. En revanche, le Rwanda est relié à la Tanzanie par la frontière Rusumo / Rusumo.

Le Burundi est également relié par la route à la Tanzanie, via la frontière Mugina / Manyovu et la frontière Kobero / Kabanga. La majorité des importations et exportations du pays passent par ces frontières.

La RDC possède la majorité des voies navigables intérieures et le transport par eau a toujours été le principal moyen de se déplacer dans environ les deux tiers du pays. Le lac Tanganyika est partagé entre quatre pays, à savoir la RDC, la Tanzanie, le Burundi et la Zambie. La Tanzanie et la RDC détiennent la majorité du lac (86% des eaux). Le lac est le lien clé entre la Tanzanie et la RDC.

La Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord définit un certain nombre d'activités ciblées visant à améliorer l'efficacité du port.

Encadré 1 - 1: Chartes du Port pour le Corridor Nord

Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord 2018 – 2024

L'importance de réaliser un flux fluide de marchandises a été largement reconnue lorsque Son Excellence le président de la République du Kenya, Uhuru Kenyatta, a lancé la Charte initiale de la Communauté du Port de Mombasa en 2014. L'objectif de la Charte était d'établir un cadre de collaboration permanent, liant les Parties prenantes de la communauté portuaire, des actions spécifiques, des obligations collectives, des objectifs de prestation de services et des délais. Grâce à sa mise en œuvre, au cours des quatre dernières années, d'énormes améliorations ont été observées dans des domaines tels que l'infrastructure des ports et des corridors, la connectivité et l'automatisation des transports, la réduction des temps de dédouanement des cargaisons, les temps de rotation des navires, les temps de transit le long du Corridor Nord et les coûts logistiques globaux.

Cependant, avec le temps, les autorités ont noté que si certains objectifs avaient été atteints, d'autres semblaient avoir été dépassés par des changements dans l'infrastructure, les systèmes, les processus et les politiques qui avaient eu une incidence sur les opérations et les processus de dédouanement des marchandises. Il a également été noté que la Charte avait omis les principales Parties prenantes qui devaient faire partie du processus. En réponse à ces développements, la Charte Communautaire du Port de Mombasa et du Corridor Nord 2018-2024 a été élaborée et proclame le désir de la communauté du port et du corridor nord de réaliser la facilitation complète du commerce.

La Charte est l'aboutissement de consultations approfondies avec les Parties prenantes des secteurs privé et public, y compris les agences gouvernementales, le monde des affaires, les organisations de la société civile et les groupes d'intérêts spéciaux, sur la mise à niveau et l'amélioration des services logistiques. La Charte révisée a également généré des objectifs plus intelligents, de meilleurs indicateurs de performance et l'inclusion d'indicateurs de performance pour un plus large éventail de prestataires de services. La révision a renforcé les organes de la Charte afin de permettre une plus grande implication des plus hauts bureaux du Gouvernement et d'autres Parties prenantes et une meilleure coordination du processus de suivi et d'évaluation. Par conséquent, une mise en œuvre réussie de la Charte contribuera grandement à faire de Mombasa le port de choix de la région et le Corridor Nord une route compétitive à l'échelle mondiale.

Une réunion hebdomadaire se tient tous les vendredis pour délibérer sur l'état de performance de la Charte et fournir des conseils politiques sur relever les défis identifiés. La réunion rassemble des représentants des secteurs public et privé impliqués dans la chaîne logistique signataires de la Charte.

Encadré 1 - 2: Commission Chargé de l'Amélioration du Port de Dar es Salaam (PIC)

La Commission d'Amélioration du port de Dar es Salaam (PIC) a été créé en 2007 après une directive présidentielle de l'ancien Président de la République de la Tanzanie, Son Excellence Jakaya Kikwete, au Ministère des transports afin de réduire la congestion au Port et d'améliorer l'efficacité. La PIC est présidé par le Directeur du port de Dar es Salaam et est composé d'acteurs clés, publics et privés, oeuvrant dans le secteur maritime en Tanzanie.

L'une des principales recommandations que le PIC a formulées en tant que gains rapides pour réduire la congestion dans le port était l'introduction de Dépôts Intérieurs de Conteneurs (ICD) et de Stations de Fret de Conteneurs qui sont opérationnels à ce jour et continuent d'être améliorés. Une fois que la Commission a soumis son rapport initial, le Secrétaire permanent a instruit au PIC de devenir une entité permanente et de continuer à tenir ses réunions régulièrement pour conseiller l'Autorité des Ports de la Tanzanie (TPA) et le Gouvernement sur l'amélioration des opérations portuaires et l'efficacité du port de Dar es Salaam. Les réunions ont lieu mensuellement dans les bureaux de la TPA à Dar es Salaam.

Actuellement, la PIC est engagée dans le projet "Dar es Salaam Maritime Gateway Project" (DMGP) qui implique la modernisation du port de Dar es Salaam, y compris la modernisation des postes d'amarrage 1 à 7, l'approfondissement du port, l'amélioration de la manutention des cargaisons et de l'aménagement du port. L'objectif du projet est d'augmenter la capacité du port de Dar es Salaam grâce à une efficacité portuaire accrue. La première composante du projet comprend les travaux de génie civil essentiels dans le port et les infrastructures d'accès clés: a) approfondissement et le renforcement des postes d'accostage existants de 1 à 7 à 14,5 m au-dessous du zéro des cartes (CD) et la construction d'un nouveau poste d'accostage polyvalent au Crique Gerezani; b) approfondissement et élargissement du canal d'entrée et du bassin de retournement dans le Port jusqu'à l'extrémité du poste d'accostage de 11 à 15,5 m au-dessous de CD; c) Améliorer les liaisons ferroviaires et la plate-forme dans le port; et d) l'approfondissement et renforcement des postes d'amarrage 8-11 existants, à 14,5 m au-dessous de CD.

La deuxième composante comprend le renforcement institutionnel de la TPA à travers une assistance technique pour soutenir la restructuration de la TPA afin de refléter les deux objectifs de la corporatisation des unités fonctionnelles sous TPA pour les postes d'accostage où TPA restera l'opérateur, tout en améliorant la capacité de TPA à agir en tant que propriétaire, gestionnaire et développeur des ports en Tanzanie. Une fois achevé, le projet DMGP améliorera considérablement l'efficacité et l'efficience du port de Dar es Salaam, lui permettant de gérer plus de marchandises et, par conséquent, d'ouvrir le Corridor central à davantage d'activités et d'opportunités.

1.3 Principaux indicateurs macroéconomiques

Cette section fournit des informations quantitatives sur les questions de politique économique et commerciale.

1.3.1 Population et Produit Intérieur Brut

La population moyenne des Etats membres des Corridors Nord et Central a augmenté chaque année. L'année 2019, la population totale combinée était d'environ 277 millions d'habitants¹ ; il s'agit d'une augmentation de 3% du taux de croissance démographique par rapport à l'année 2018. Cette importante population représente un énorme marché pour le commerce et devrait croître à l'avenir. En outre, la superficie de la région qui est de 4,78 millions de km² nécessite des interventions commerciales et logistiques complexes pour faciliter le commerce.

Le Produit Intérieur Brut (PIB) réel moyen combiné de 4,7% a été enregistré en 2018. Selon les Perspectives Economiques Mondiales de 2020, la croissance économique mondiale devrait atteindre 3,3% en 2020, contre 2,9% atteints en 2019, et 3,4% en 2021. Les pays ayant la croissance économique la plus élevée sont le Rwanda, le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie, comme indiqué dans le tableau 1 ci-dessous. Dans ces pays, la croissance du PIB a été stimulée par le secteur agricole, suivi par les secteurs de l'industrie et des services. Dans les pays à faible croissance, comme le Soudan du Sud (-1,1%), le Burundi (0,6%), le principal facteur est le manque de paix et de stabilité, qui a perturbé l'activité économique. Au Soudan du Sud, les conflits internes ont perturbé la production de pétrole.

Quant à la production agricole, elle a diminué en raison des mauvaises conditions météorologiques et des conflits violents dans de nombreuses régions. Au Burundi, l'instabilité politique a perturbé l'activité économique.



Tableau 1: Population et PIB en 2018

Source: Perspectives Economiques Mondiales, Octobre 2019; Statistiques d'UNCTAD 2017/2018/2019

ECONOMIE	Croissance du PIB réel (%)	Population (en milliers)	Superficie en km ²
	2018	2019	2019
Burundi	0,1	11.531	27.830
RDC	5,8	86.791	2.344.860
Kenya	6,3	52.574	580.370
Rwanda	8,6	12.627	26.340
Soudan du Sud	(1,1)	11.062	619.745
Ouganda	6,1	44.270	241.550
Tanzanie	7,0	58.005	947.300
Moyenne/ Total	(Moyenne) 4,7	276.860	4.787.995

² Statistiques d'UNCTAD sur la population

1.3.2 Facilité de faire des affaires

L'indice de facilité de faire des affaires vise à mesurer les réglementations affectant directement les entreprises. "Doing business" recueille des données détaillées et objectives sur 11 domaines / paramètres de la réglementation des affaires, aidant les Gouvernements à diagnostiquer les problèmes dans les procédures administratives et à les corriger. Le tableau 2 montre les performances des Etats membres de l'Afrique de l'Est et de la RDC en termes de facilité de faire des affaires et de commerce transfrontalier. Les scores varient de 0 (pire) à 100 (meilleur) et nous aident à analyser les résultats économiques et à identifier les réformes de la réglementation des entreprises qui ont fonctionné, où et pourquoi. Les économies du Rwanda et du Kenya ont connu l'amélioration la plus notable de la facilité de faire des affaires, score de performance qui été attribué à la mise en œuvre des réformes de la réglementation des entreprises à travers certains des paramètres.

L'Ouganda et la Tanzanie ont été classés respectivement aux positions 116 et 141. La Tanzanie a facilité le démarrage des entreprises en lançant des enregistrements de sociétés en ligne. La RDC, le Soudan du Sud et le Burundi devraient renforcer leurs réformes réglementaires pour améliorer leurs scores.

D'autre part, le commerce transfrontalier, qui est un paramètre essentiel de la logistique commerciale multilatérale, enregistre le temps et les coûts associés au processus logistique d'exportation et d'importation de marchandises. L'Ouganda a réduit le temps nécessaire à l'exportation et à l'importation en poursuivant la mise en œuvre du Territoire Douanier Unique, ainsi qu'en développant le guichet unique électronique ougandais et le Centre de traitement centralisé des documents. Le Kenya a simplifié le processus de fourniture d'informations sur la taxe sur la valeur ajoutée en améliorant son système en ligne existant, iTax. Le Rwanda a rationalisé le processus de création d'entreprise en remplaçant son système de machine de facturation électronique par un nouveau logiciel qui permet aux contribuables d'émettre des factures de taxe sur la valeur ajoutée. Le Rwanda a été classé 88^{ème} sur 190 sur ce paramètre, tandis que le Kenya a été classé 117^{ème}. La RDC, la Tanzanie et le Soudan du Sud devraient mettre en œuvre des mesures qui faciliteront un commerce efficace au-delà des frontières.

Tableau 2: Classement mondiale en termes de facilité de faire des affaires, sur 190 pays

Source: Banque Mondiale, 2019/ 2020

Economie	Classement en terme de de faire des affaires, sur 190	Score total de la facilité de faire des affaires (0-100)	Score du Commerce transfronta-lier score	Classement de faci- litation du commerce
Rwanda	38	76,5	75,0	88
Kenya	56	73,2	67,4	117
Ouganda	116	60,0	66,7	121
Tanzanie	141	54,5	20,2	182
Burundi	166	46,8	47,3	169
RDC	183	36,2	3,5	187
Soudan du Sud	185	34,6	26,2	180



PHOTO: KPA



PHOTO:CCTTFA



Deuxième Chapitre

Volume et Capacité

2.1 Introduction

Le chapitre présente les performances annuelles des Ports de Dar es Salaam et de Mombasa en termes de flux de marchandises, tant pour les importations que pour les exportations pour les années de 2016 à 2019. Il examine également le trafic de transit par pays de destination. Une analyse comparant les performances des deux corridors est également mise en évidence.

2.2 Volumes total des marchandises

Le volumes total de marchandises mesure le volume total de marchandises déchargées et chargées au port. Il comprend les marchandises diverses en vrac, le vrac liquide, le vrac sec, les marchandises conteneurisées, les marchandises en transit et le transbordement.

Le Port de Mombasa sert de passerelle et de voie vers un vaste arrière-pays économique s'étendant sur le Burundi, l'Est de la République Démocratique du Congo (RDC), le Rwanda, la Somalie, le Soudan du Sud et l'Ouganda. Il dessert également le Nord de la Tanzanie et le Sud de l'Éthiopie. Le Port de Mombasa a une capacité de 2,65 millions d'EVP¹. Le Port est équipé de deux terminaux à conteneurs 1 et 2. Le terminal 1 a trois postes d'amarrage (n° 16, 17 et 18) tandis que le terminal 2 dispose de deux postes d'amarrage (n° 20 et 21).

Le 2ème terminal à conteneurs a une profondeur de 15 mètres et le poste d'amarrage 20 a une largeur de 210 mètres; le poste d'amarrage 21 a une largeur de 300 mètres. En revanche, les postes d'amarrage 16-19 mesurent environ 840 mètres chacun. Les autres installations et équipements comprennent; 2 jetées d'huile en vrac, 2 postes d'amarrage en ciment avec 3 silos et 10 postes d'amarrage conventionnels. Compte tenu de la capacité potentielle du Port par rapport aux performances mondiales de référence, le port de Mombasa a de la place pour un plus grand volumes de marchandises.

Le Port de Dar es Salaam est un port polyvalent ayant 11 postes d'amarrage et un certain nombre de jetées. C'est le principal port de la Tanzanie il manutentionne plus de 90% du volume des importations et des exportations du pays. Il sert la porte d'entrée vers le centre et le nord de la Tanzanie et vers les pays du Malawi, Zambie, RD du Congo, Rwanda, Burundi et de l'Ouganda. Le port de Dar es Salaam fait toujours l'objet d'un projet de modernisation visant à améliorer l'efficacité et l'efficacité du port de Dar es Salaam et à soutenir le développement économique de la Tanzanie et des pays de la région de l'Afrique de l'Est. Ce projet devrait porter la capacité du port à 28 millions de tonnes d'ici 2025.

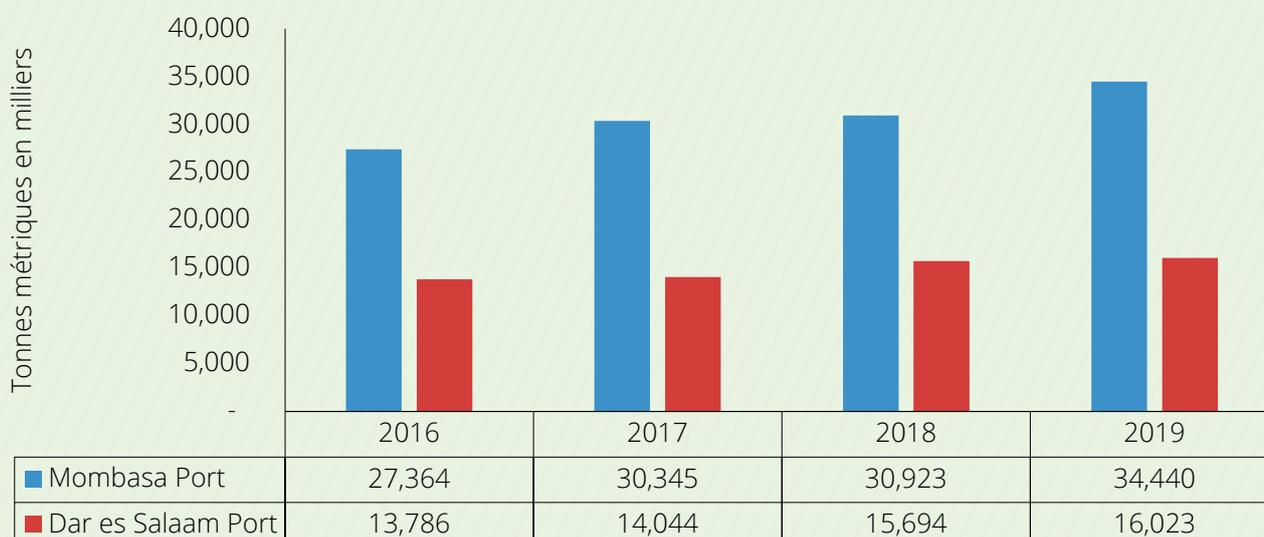
2.2.1 Volumes total combiné des ports

La figure 3 ci-dessous présente les tendances du volumes de marchandises de 2016 à 2019 dans les deux Corridors sous analyse. Le volumes total de marchandises combiné pour les deux ports est passé de 41.150.000 tonnes métriques en 2016 à

46.617 milliers de tonnes en 2018 et à 50.463.000 tonnes métriques en 2019. De ce fait, le port de Mombasa a manutentionné environ 66% du volumes total combiné, pendant que le port de Dar es Salaam a manutentionné les 34% restants. Cependant, le rapport note également de ce qui précède que la capacité de taille des deux ports est différente, le port de Mombasa ayant une capacité de manutention plus élevée par rapport au port de Dar es Salaam.

Figure 3: Volumes total de marchandises (000) en tonnes métriques

Source: KPA et TPA, 2016/2017/2018 et 2019



2.2.2 Volumes total par port respectif dans l'EAAC

Le tableau 3 illustre le volume de marchandises en tonnes métriques transitant par le port de Mombasa. Le volumes total de marchandises au port de Mombasa a augmenté régulièrement au fil des ans, passant d'environ 27 millions de tonnes métriques en 2016 à 34 millions de tonnes métriques en 2019. L'année 2019 a connu une augmentation annuelle de 11,4%, une forte hausse par rapport aux 2% de croissance annuelle enregistrée en 2018. Cette croissance est attribuable à une augmentation des importations, du transbordement et des exportations. En outre, les importations représentent plus de 80 pour cent du volumes portuaire total, ce qui indique les déficits commerciaux qui ont également augmenté. Cette tendance implique que les pays utilisant le port de Mombasa sont des importateurs nets.

Les cargaisons de transbordement au port de Mombasa ont grandement contribué à la croissance du volumes portuaire et ont augmenté régulièrement au fil des ans, passant d'une augmentation annuelle de 2% en 2016 à une croissance annuelle de 4% du

Tableau 3: Volumes total des marchandises au port de Mombasa en tonnes métriques (000)

Source: Autorité des Ports du Kenya, 2016/2017/2018 et 2019

Type de marchandises	2016	2017	2018	2019
Importations	23.116	25.604	25.475	27.558
Exportations	3.659	3.794	4.125	4.277
Transbordement	589	874	1.247	2.495
Restows	-	73	76	110
Volumes '000' en tones métriques	27.364	30.345	30.923	34.440
% de variation annuelle	2,4	10,9	1,9	11,4



volumes portuaire total en 2018. L'année 2019 a enregistré environ 2,5 millions de tonnes métriques de volume de transbordement, par rapport à 1,3 million de tonnes métriques connus en 2018. La principale destination des cargaisons de transbordement était: Dar-es-salaam, Pemba, Mogadiscio et Iles Maurice.

De la même manière, le tableau 4 montre le volumes total de marchandises au port de Dar es Salaam pour la période de quatre ans se terminant en 2019. D'après l'analyse, le volumes portuaire a augmenté régulièrement, passant d'environ 14 millions de tonnes en 2016 à environ 16 millions de tonnes en 2019. L'année 2017 à 2018 a enregistré une augmentation de 1.649.757 tonnes métriques, ce qui équivaut à une augmentation annuelle de 12%. Se référant également à l'année de 2018 à 2019, le Port a enregistré une légère augmentation de 329.159 tonnes métriques, ce qui équivaut à 2,1%. La performance a été principalement attribuée aux améliorations portuaires en termes d'efficacité et d'efficience dans la manutention et la gestion opérationnelle ainsi qu'à la facilitation des affaires en Tanzanie.

Tableau 4: Volumes total annuel de marchandises au port de Dar es Salaam (000) en tonnes métriques

Source: TPA 2016/2017/2018 et 2019

Type de marchandises	2016	2017	2018	2019
Importations	11.261	11.461	12.683	12.988
Exportations	2.039	2.045	2.452	2.373
Transbordement	289	256	267	87
Total du trafic	13.589	13.762	15.401	15.448
Total du trafic côtier	197	282	293	575
Volumes total des marchandises	13.786	14.044	15.694	16.023
% de variation annuelle		1,9	11,7	2,1

2.2.3 Importations

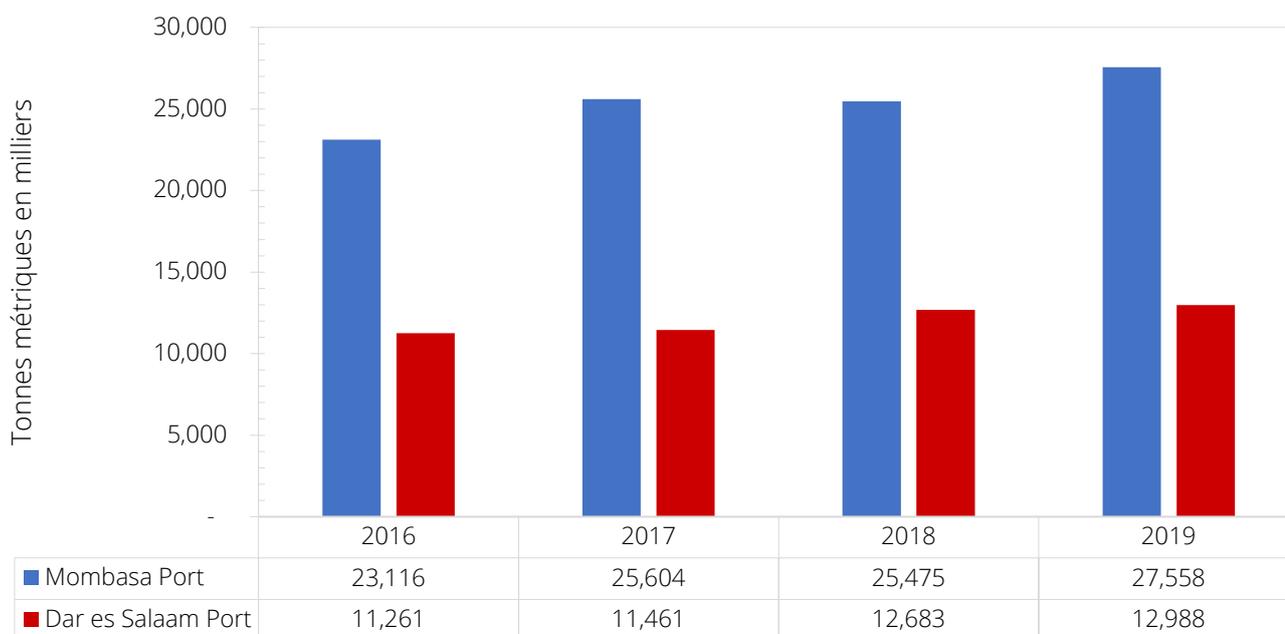
La figure 4 illustre les importations combinées via les ports de Mombasa et Dar es Salaam. Les importations totales combinées se sont élevées à 40,5 millions de tonnes métriques en 2019, soit une croissance de 18% par rapport à 34 millions de tonnes métriques connus en 2016. Les importations via le port de Mombasa se sont doublées par rapport au port de Dar es Salaam. Il est évident que la région continue d'importer beaucoup plus de marchandises qu'elle n'en exporte, ce qui signifie une balance commerciale défavorable. Les deux ports ont enregistré les marchandises d'importation les plus élevées desservant des pays similaires. La croissance est stimulée par la croissance

correspondante des économies de la région. Les principaux produits importés par le port de Mombasa sont le pétrole et les lubrifiants, le clinker, le blé, le fer et l'acier, l'huile de palme / végétale, les engrais, le charbon, le riz, le plastique et le sucre. Les principaux partenaires d'importation sont l'Asie et l'Union Européenne.

Le Kenya et la Tanzanie ont occupé la majorité des importations, un peu plus de 60 pour cent du total des importations déchargées par le port de Mombasa et Dar Es Salaam. La proportion des importations en transit représentait 30%. Les importations totales au port de Mombasa ont augmenté régulièrement au fil des ans, sauf en 2018 qui a connu une baisse annuelle de 0,5 pour cent. La baisse était attribuable à une baisse des importations pour le Kenya (il s'agit d'une performance positive car les pays devraient exporter plus et importer moins)

Figure 4: Total des importations combinées en tonnes métriques

Source: KPA et TPA 2016/2017/2018 et 2019



2.2.4 Exportations

La figure 5 ci-dessous montre une comparaison des exportations globales via les ports de Mombasa et Dar es Salaam de 2016 à 2019. Le port de Mombasa a connu une tendance à la hausse, passant de 3,7 millions de tonnes en 2016 à 4,1 millions de tonnes en 2018 et ensuite à 4,3 millions de tonnes en 2019. Le port de Dar es Salaam a enregistré une tendance à la hausse, de 2,0 millions de tonnes en 2016 qui sont passés à 2,5 millions de tonnes en 2018, et une tendance à la baisse à 2,4 millions de tonnes en 2019.

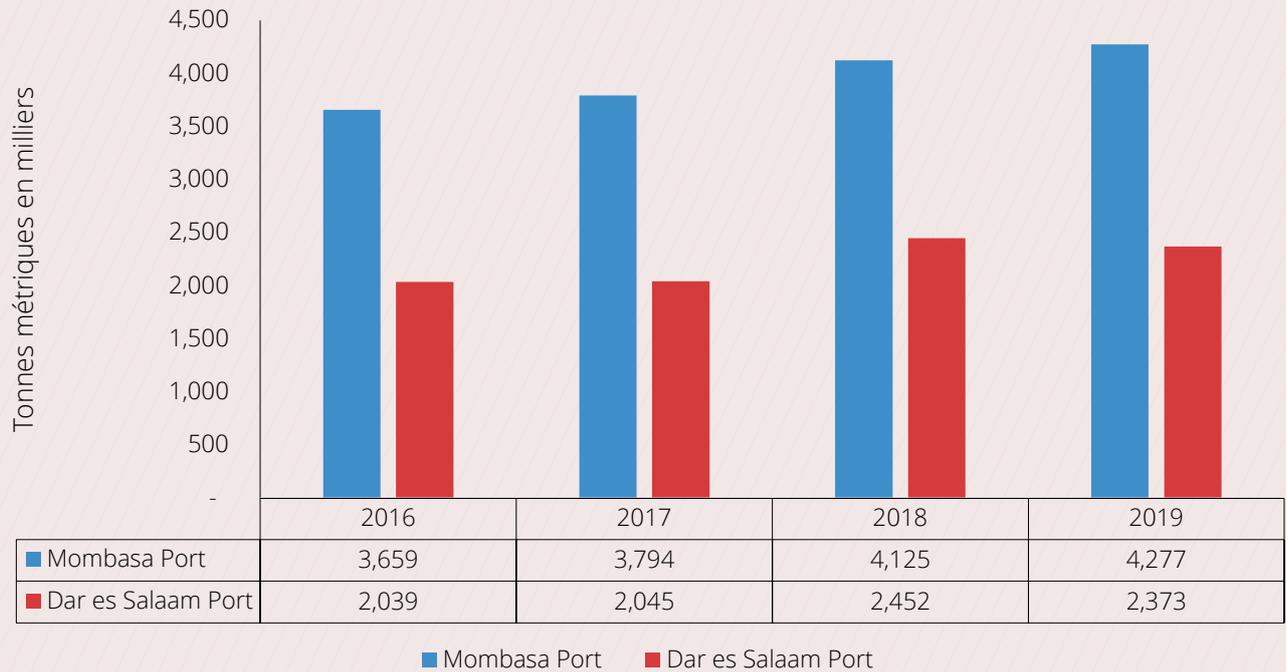
Les exportations totales via le port de Mombasa ont triplé par rapport aux exportations par le port de Dar es Salaam. La RDC utilise le port de la Tanzanie pour

la plupart de ses exportations tandis que l'Ouganda utilise le port de Mombasa pour la plupart de ses exportations. Cela pourrait être attribué à la distance jusqu'au port le plus proche. Cependant, le rapport recommande de stimuler les investissements dans la fabrication locale et l'ajout de la valeur pour les exportations à travers la mise en place d'un cadre réglementaire favorable qui stimulera la production de biens compétitifs pour les exportations dans la région.

Les principaux produits d'exportation par le port de Mombasa sont le titane, le thé, le café, les fruits en conserve, les légumes et les jus, le carbonate de sodium, les graines oléagineuses, les vêtements, les huiles en vrac, le poisson et les crustacés, le tabac et les cigarettes.

Figure 5: Total des exportations combinées en tonnes métriques

Source: Statistiques de KPA et TPA, 2016/2017/2018 et 2019



2.3 Volumes de transit par pays de destination

Le volumes de transit est la quantité de cargaisons déchargées ou chargées au port et destinée à des pays en dehors du port de chargement ou de déchargement. Cet indicateur est obtenu par la somme de tous les poids des cargaisons manutentionnées au port (Dar Es Salaam ou Mombasa) par pays de destination.

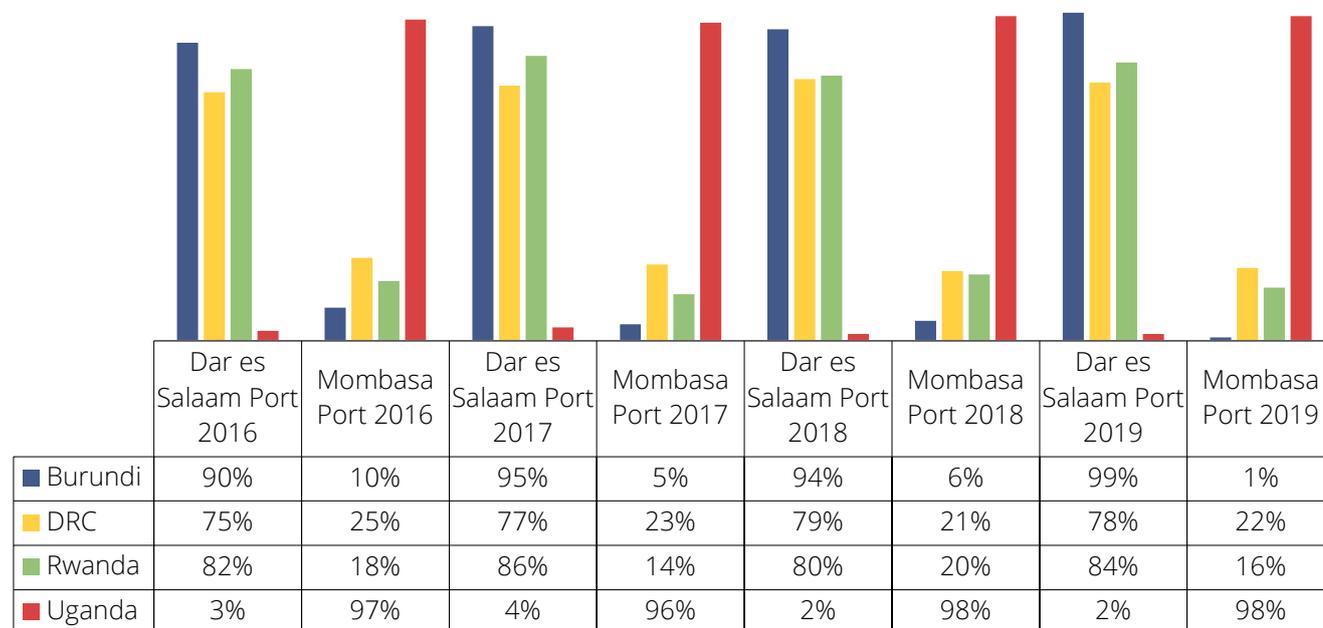
Le Kenya et la Tanzanie desservent des pays sans littoral similaires via leurs ports. Les principales destinations du fret transitant par le port de Dar Es Salaam sont le Burundi, la RDC, le Rwanda, l'Ouganda, la Zambie et le Malawi. Les principales destinations du fret transitant par le port de Mombasa sont le Burundi, la RDC, le Rwanda, le Soudan du Sud, l'Ouganda, la Somalie, la Tanzanie et autres. Dar es Salaam est le port préféré dans le trafic de transit pour le Burundi, le Rwanda et la RDC car la Tanzanie a un avantage absolu sur la distance dès la côte à ces pays par rapport au port de Mombasa. Cela se traduit par un avantage en termes de coût et d'utilité en termes de temps.

Les statistiques illustrées dans la figure 6 ci-dessous montrent que les marchandises en transit pour le Burundi via le port de Dar es Salaam représente plus de 90%, la RDC 70%, et le Rwanda représente plus de 80% de son volume de trafic total via le port de Dar es Salaam. D'un autre côté, l'Ouganda reste la première destination de tout le trafic de transit via le port de Mombasa avec plus de 90%.

D'une manière générale, certains des problèmes clés qui affectent les volumes de transit comprennent: l'inefficacité du port, les retards de cargaison à destination et en provenance du port ainsi que l'instabilité politique dans certains pays.

Figure 6: Comparaison des volumes de transit entre le port de Mombasa et le Port de Dar es Salaam, en tonnes métriques

Source: KPA et TPA, 2016/2017/2018 et 2019



Le tableau 5 indique la quantité totale de cargaisons manutentionnées au port de Mombasa pour la période allant de 2016 à 2019. Le trafic total montre une tendance à la hausse du volume de fret au fil des ans, passant d'environ 27 millions de tonnes en 2016 à environ 32 millions de tonnes en 2019. L'analyse indique que le trafic local a représenté 70% du trafic total au cours de la période considérée. Les données montrent que les cargaisons de transit ont considérablement augmenté, passant de 7,7 millions de tonnes en 2016 à environ 9,9 millions de tonnes en 2019, ce qui signifie l'expansion du commerce dans les pays de transit. L'Ouganda occupe plus de 80% du trafic de transit total via le port de Mombasa, suivi des marchandises pour le Soudan du Sud, qui est resté stable à 8% pendant la période considérée. Le fret de la RDC représentait 6% tandis que le volume du Rwanda et du Burundi n'était pas stable, représentant respectivement 2,3 et

Tableau 5: Total du trafic ('000' tonnes métriques) par le Port de Mombasa par destination

Source: Autorité des Ports du Kenya (KPA), 2016- 2019

ECONOMIE	2016	2017	2018	2019
KENYA	19,027	20,761	19,996	21,888
OUGANDA	6,347	7,113	7,889	8,133
SOUDAN DU SUD	598	674	734	770
R. D. CONGO	377	360	471	547
TANZANIE	183	272	2485	255
RWANDA	194	180	231	231
BURUNDI	36	22	22	2
SOMALIE	4	4	2	0,4
AUTRES	11	13	7	9
TOTAL DU TRAFIC	26,776	29,398	29,601	31,836
Transit Entrant-Importations	7,217	7,903	8,873	9,244
Importations -Kenya	15,899	17,701	16,602	18,314
Transit sortant- Exportations	531	734	731	703
Exportations - Kenya	3,128	3,060	3,394	3,574
Total Trafic de transit	7,748	8,637	9,604	9,947
Total Trafic local	19,027	20,761	19,996	21,888

0,02 pour cent en 2019 du volume total de transit.

Il est intéressant de noter qu'une partie des cargaisons à destination de la Tanzanie transitait par le port de Mombasa. par exemple, les cargaisons à destination de la Tanzanie représentait 254.961 tonnes métriques en 2019, soit l'équivalent de 2,6 pour cent du volume total de transit. Cela devrait se poursuivre sur une tendance plus élevée après l'achèvement de la route Voi- Taveta. On fait valoir que cette évolution a vu un nombre accru d'expéditeurs dans le Nord de la Tanzanie préfèrent acheminer leurs envois par le Corridor Nord. Une analyse plus approfondie montre que les exportations de transit ont absorbé la moindre part du volumes de moins de 10%, tandis que le transit des importations a représenté la grande majorité du débit de transit, légèrement supérieur à 90% au cours de la même période. Les économies de la région sont dominées par l'agriculture et dépendent de produits manufacturés qui sont

actuellement couverts par les importations en provenance du reste du monde. Les importations portent sur de produits manufacturés, les machines et le pétrole.

Le tableau 6 ci-dessous indique le trafic total via le port de Dar es Salaam en termes de cargaison totale déchargée et chargée de 2016 à 2019 en tonnes métriques. Les tendances montrent que le total des marchandises de transit est passé d'environ 4,5 millions de tonnes à 5,9 millions de tonnes en 2019. On observe qu'en 2019, la RDC et le Rwanda combinés représentaient plus de la moitié (environ 55%) du trafic de transit total par le port. de Dar es Salaam, tandis que 36 pour cent étaient pour d'autres pays dont le Malawi, le

Mozambique, le Zimbabwe, l'Angola et la Zambie. Les importations ont absorbé la plus grande partie du volume de trafic, avec plus de 80%.

Une analyse plus approfondie montre que les tendances des importations ont augmenté entre 2016 et 2019. En comparant 2018 et 2019, il est indiqué qu'il y a une augmentation de 428.711 tonnes métriques, ce qui équivaut à une augmentation de 3,4%. De même, les exportations totales par port de Dar es Salaam augmentent par rapport aux années précédentes à l'année en cours 2019. Comme le montre le graphique, les tendances montrent une augmentation de 307.472 tonnes métriques, ce qui équivaut à une augmentation de 15% de 2018 à 2019.

Tableau 6: Total du trafic des cargaisons par le Port de Dar es Salaam en ('000) tonnes métriques

Source: TPA, de 2016 à 2019

ECONOMIE	2016	2017	2018	2019
Tanzanie	8,461	7,807	9,452	9,489
R.D. Congo	1,153	1,177	1,780	1,914
Rwanda	863	1,061	912	1,239
Burundi	320	416	380	453
Ouganda	166	272	189	141
Other	1,963	2,382	1,914	2,125
Total du trafic	12,926	13,116	14,625	15,361
<i>Transit entrant-Importations</i>	3,903	4,654	4,252	4,841
Importations -Tanzanie	7,190	6,704	8,307	8,147
<i>Transit sortant-Exportations</i>	562	654	921	1,031
Exportations - Tanzanie	1,271	1,103	1,144	1,342
Total du trafic de transit	4,465	5,308	5,173	5,872
Total du trafic local	8,461	7,807	9,452	9,489



Port de Mombasa
FILE PHOTO: NCTCA



MSC DON GIOVANNI



Quatrième Chapitre

Efficacité et Productivité

3.1 Introduction

L'analyse des indicateurs d'efficacité et de productivité donne une base sur le fonctionnement optimal des corridors. L'objectif de la mesure de la productivité est de comparer les performances actuelles de la chaîne logistique de transport par rapport aux mesures de productivité souhaitables fournies par les meilleures pratiques, en veillant également à ce que ses résultats soient à la hauteur des valeurs attendues. De plus, les indicateurs d'efficacité et de productivité aident les corridors à évaluer la performance des ports et du corridor au sens large.

Cette section met en évidence la performance des principaux

indicateurs d'efficacité et de productivité pour permettre d'identifier les inefficacités et également de fournir des informations sur les approches politiques qui pourraient déclencher une amélioration des performances à l'avenir.

Les indicateurs clés comprennent les temps d'attente des navires au mouillage extérieur, le temps de rotation des navires et le temps de séjour des cargaisons. Ces objectifs sont également comparés aux normes ou aux repères du secteur sur base des indicateurs élaborés par la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) pour évaluer la performance des ports.



Le navire Kota Manis Singapore a fait escale au port de Dar es Salaam PHOTO:CCTFA

3.2 Temps de rotation des navires

Cet indicateur est mesuré à partir du moment où le navire arrive dans la zone portuaire (bouée de chenal) jusqu'au moment où il quitte la zone portuaire délimitée par la bouée de chenal.

Les composantes du temps de rotation des navires portent sur les aspects suivants : temps d'attente du navire, temps d'accostage / appareillage, temps d'accostage (temps de service). Le temps d'attente est normalement une

petite proportion du temps de rotation. Les principaux moteurs du temps de rotation sont la planification et l'allocation efficaces des ressources clés comme les grues de chantier, les postes d'amarrage des grues de quai et les camions. Cet indicateur est très important en termes de productivité et d'efficacité portuaire.

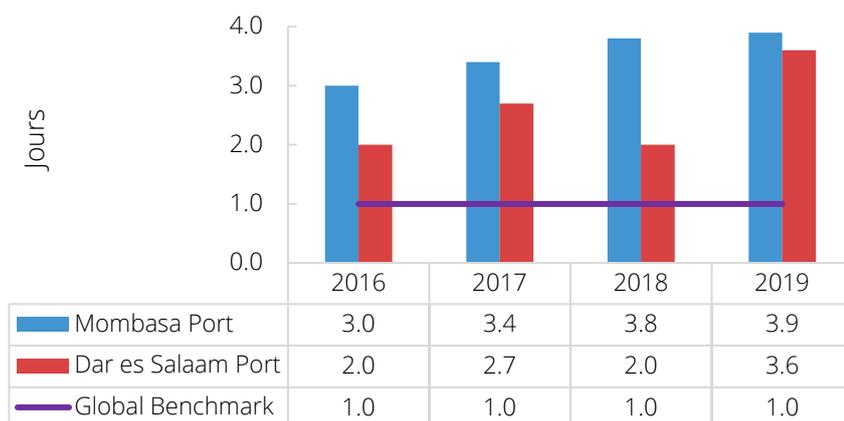
La figure 7 ci-dessous compare le temps de rotation des navires entre les deux ports des Corridors Nord et Central. Il est à noter que le temps de rotation des navires pour le Corridor Central a varié

de 2 à 3,6 jours au cours de la période considérée. D'autre part, le temps de rotation des navires pour le Corridor Nord a également varié entre 3 et 3,9 jours au cours de la même période considérée. La performance pour 2019 sur les deux corridors a légèrement augmenté, mais elle n'a pas encore atteint l'objectif mondial d'un jour. De plus, cette performance montre qu'il existe une différence marginale dans le temps de rotation des navires, le port de Dar Es Salaam ayant un léger avantage.

Cependant, il est essentiel de noter que le port de Mombasa traite un volume de marchandises plus important en raison de sa plus grande capacité de manutention et des nombreux navires qui y font escale par rapport au port de Dar es Salaam. De plus, le port de Mombasa reçoit de plus gros porte-conteneurs dont le déchargement prend plus de temps. D'une manière générale, le port de Mombasa a augmenté son efficacité grâce à l'expansion de la capacité de manutention du fret, à l'automatisation des procédures et de la documentation, à l'investissement dans des grues à portique modernes et plus rapides et à d'autres équipements.

Figure 7: Temps de rotation des navires de 2016 à 2019, en jours

Source: KPA et TPA, 2016, 2017, 2018 et 2019



Encadré 3 1: Port servant de plaque tournante mondiale: Singapour

Le temps de rotation des navires est un indicateur essentiel de l'efficacité du port, car une augmentation du temps de rotation des navires indique des inefficacités de la part de multiples Parties prenantes impliquées dans l'entretien des navires et le dédouanement de la cargaison au port. Globalement, l'objectif ultime est d'atteindre le temps de référence mondial de rotation des navires de 24 heures (1 jour).

Singapour est un port plaque tournante à l'échelle mondiale de premier plan, connecté à 600 ports dans plus de 120 pays, offrant aux utilisateurs des services et des installations maritimes fiables, à valeur ajoutée et rentables. Il s'agit du port le plus achalandé au monde en termes de tonnage d'expédition, avec plus de 130.000 escales par an.

Le port de Singapour a maintenu une performance stable en 2018. Le volumes de conteneurs a augmenté de 8,7% pour atteindre 36,6 millions d'unités équivalentes à vingt pieds (EVP), et le volumes total de marchandises est resté stable, à 630 millions de tonnes. Singapour a également conservé sa position de premier port de soutage au monde. À tout moment, il y a environ 1.000 navires dans le port de Singapour. Toutes les 2-3 minutes, un navire arrive ou quitte Singapour.

3.3 Temps d'attente des navires

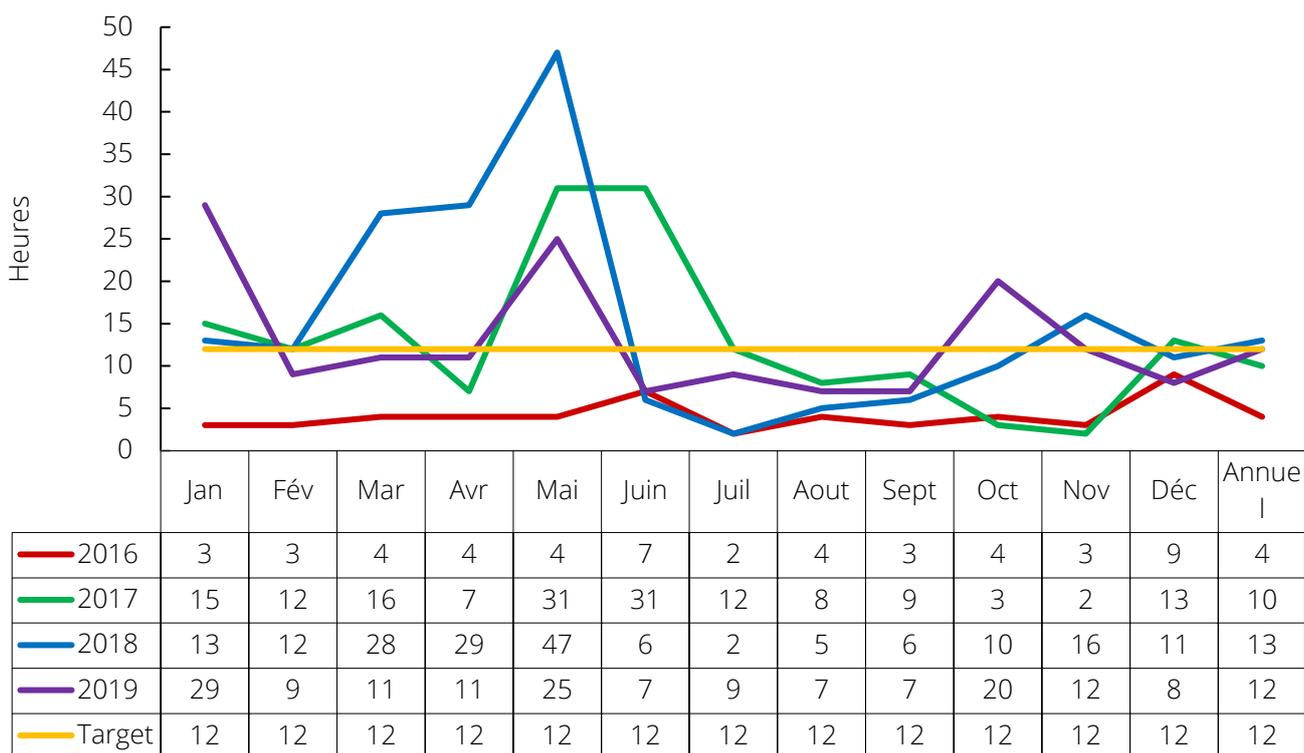
Ce temps est mesuré à partir du moment où le navire arrive dans la zone portuaire, délimité par la bouée du chenal jusqu'au moment de son premier accostage.

Le temps d'attente des navires est un sous-ensemble du temps de rotation des navires et un déterminant clé de la compétitivité des terminaux portuaires. La figure 8 ci-dessous montre que la performance du temps d'attente des navires dans le port de Mombasa se situait dans les limites de l'objectif fixé de 24 heures depuis juin 2015, ce qui suggère une efficacité accrue. L'année 2016 a enregistré une grande performance

de 4 heure médiane comme temps d'attente du navire avant accostage. Cependant, les statistiques montrent également des performances élevées pour les mois de mars, avril et mai 2018 et octobre 2019 qui peuvent être attribuées à la saison des pluies. Le rapport note une amélioration des performances en 2019 par rapport à 2018, occasionnée par l'augmentation du nombre de terminaux de manutention de conteneurs dans le port de Mombasa et la mise en place d'un Guichet fixe d'accostage pour permettre aux compagnies maritimes de planifier leur temps. En outre, les investissements dans les équipements à terre et en mer ont augmenté, ce qui comprend l'acquisition de remorqueurs et de bateaux-pilotes modernes qui ont stimulé les opérations d'accostage, entre autres.

Figure 8: Temps d'attente des navires avant accostage au port de Mombasa, en heures médianes

Source: KPA, 2016, 2017, 2018 et 2019



En revanche, le temps d'attente pour le port de Dar es Salaam est présenté ci-dessous pour l'année 2019. D'après l'analyse, le temps d'attente moyen pour 2019 était d'environ 11 heures. Les performances sont approximativement négligeables car la plupart des navires attendent à leur convenance de terminer leurs propres processus, comme observé à partir des données enregistrées dans le tableau ci-dessous. Une analyse plus approfondie montre une forte augmentation en 2019 pour le mois de septembre, ce qui a affecté la moyenne globale. Cette

augmentation a été principalement attribuée à une installation d'accostage limitée et à un déplacement des opérations d'accostage au port, ce qui a affecté les opérations portuaires et a entraîné d'énormes retards dans l'accostage des navires. Le problème a désormais été résolu et à partir d'octobre 2019, les opérations portuaires ont repris leur cours normal. Les Parties prenantes du Corridor central devraient être conscientes du mégaprojet en cours au port de Dar es Salaam qui améliore l'efficacité et les opérations globales de manutention portuaire et réduit d'autant le temps de rotation des navires à un pourcentage élevé.

Tableau 7: Temps d'attente et d'accostage au port de Dar es Salaam, en heures

Source: TPA, 2019

	Jan-19	Fév-19	Mar-19	Avr-19	Mai-19	Juin-19	Juil-19	Aout-19	Sept-19	Oct-19	Nov-19	Déc-19	Moyenne
Temps d'attente	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	127.2	4.8	0.0	0.0	11.0
Temps de mises à quai	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	7.2	2.4	2.4	2.8
Temps d'accostage	67.2	64.8	69.6	69.6	76.8	69.6	62.4	74.4	76.8	69.6	76.8	84.0	71.8
Temps de rotation	69.6	67.2	72.0	72.0	79.2	72.0	64.8	76.8	206.4	81.6	79.2	86.4	85.6

3.4 Temps de séjour des cargaisons conteneurisées

Le temps de séjour fait référence au temps total passé par la cargaison au port depuis le moment où la cargaison a été déchargée du navire jusqu'à la sortie du port après l'obtention de tous les permis et autorisations (nombre moyen de jours pendant lesquels le conteneur reste dans un parc à conteneurs). Plus le temps de séjour est court, plus le port est efficace.

Les données sont obtenues respectivement auprès de KPA et de TPA. La méthodologie appliquée pour le cas du port de Mombasa est la suivante:

Le temps d'attente analysé concerne les conteneurs d'importation. La méthodologie appliquée dans l'analyse du temps de séjour des cargaisons conteneurisées ne prend en compte que les marchandises qui arrivent et sortent du port au cours d'un mois civil (c'est-à-dire en fonction de la date d'entrée). Aux fins de l'analyse, les cas aberrants d'envois retenus pour dédouanement pendant plus de 21 jours en raison de problèmes de non-conformité, les affaires judiciaires, entre autres, sont exclus. Le rapport utilise la «date de sortie» pour regrouper les données sur une base mensuelle, le dernier jour du mois étant le jour limite (à minuit);



Déchargement d'un navire qui amarré au Port de Mombasa

FILE PHOTO: NCTCA

Une période de grâce de 21 jours doit être appliquée pour filtrer les valeurs aberrantes. Une méthodologie similaire est appliquée pour le Corridor Central avec un intervalle de trois semaines (21 jours) pour filtrer les valeurs aberrantes. Cependant, pour le Corridor Central la procédure pour la détermination du temps de séjour des conteneurs d'importation au port de Dar es Salaam est différente de celle du Corridor Nord et il y a une séparation claire entre le transit et le temps de séjour des marchandises conteneurisées locales et les deux sont suivis différemment.

3.4.1 Temps de séjour des marchandises conteneurisées d'importation au port de Mombasa

La figure 9 montre le temps de séjour moyen des marchandises importées au port de Mombasa.

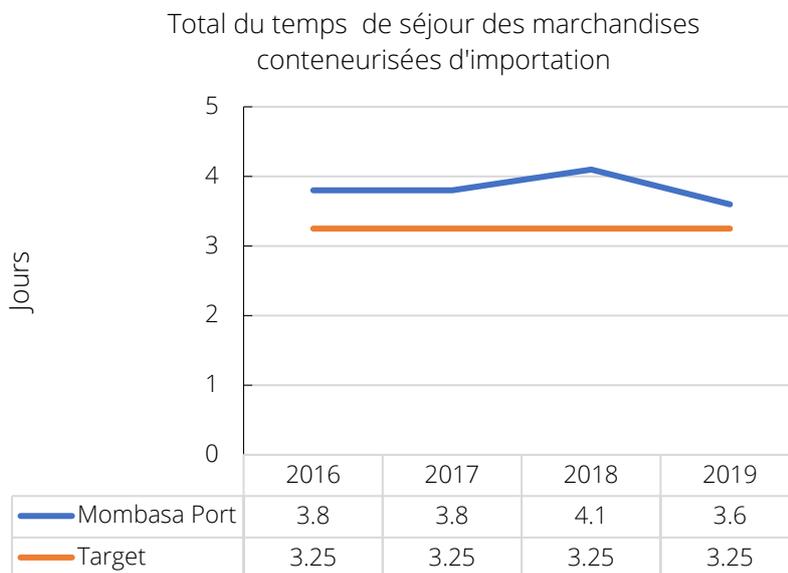
D'après l'analyse, la performance du temps de séjour des cargaisons conteneurisées pour le port de Mombasa est restée stable sur une période de cinq ans

depuis 2016, une moyenne de 4 jours. La performance soutenue pourrait être attribuée à l'expansion et à la construction de terminaux supplémentaires, à l'acquisition d'équipements modernes, à l'amélioration des processus de documentation et de dédouanement et à l'automatisation des processus de manutention des conteneurs. D'autres facteurs

qui ont joué un rôle dans le maintien d'un temps de séjour des marchandises favorable au port de Mombasa sont le transport de marchandises par le Chemin de fer à Ecartement Standard jusqu'au Dépôt Intérieur de Conteneurs à Nairobi et l'utilisation des Stations de Fret pour Conteneurs (CFS) pour les marchandises locales. La réduction de la période de grâce des surestaries de 15 à 9 jours a également été une incitation clé à une évacuation plus rapide des conteneurs.

Figure 9: Temps de séjour des marchandises conteneurisées, en jours

Source: KPA, 2016, 2017, 2018 et 2019



3.4.2 Temps de séjour des marchandises conteneurisées d'importation au port de Dar es Salaam

Le temps de séjour moyen des conteneurs de transit au port de Dar-es-Salaam a légèrement augmenté, passant de 9 jours en 2016 à 11 jours en 2019. Cela a abouti à la mise en œuvre du Territoire Douanier Unique (TDU) avec différents systèmes (TANCIS) en Tanzanie et SYDONIA WORLD dans les autres pays. L'échange régulier d'informations entre les autorités fiscales respectives et la formation ont contribué à résoudre le problème de compatibilité du système. Les données du TICTS montrent que le temps de séjour moyen des conteneurs de transit a diminué de façon marginale au cours des dernières années. Par rapport à 2018 et 2019, il a été observé une baisse d'environ 19,3%. Les Parties prenantes du Corridor Central souhaitent une réduction du temps de séjour dans les années à venir, en particulier en 2020, en raison des diverses améliorations en cours au port effectuées par TPA.

En outre, le temps de séjour des cargaisons conteneurisées locales au port de Dar es Salaam

a connu une diminution annuelle, passant de 5,09 jours en 2016 à 4,2 jours en 2019. D'après l'analyse, la diminution enregistrée a été principalement attribuée à diverses améliorations au port de Dar es Salaam, y compris la méga initiative en cours du projet de passerelle maritime de Dar es Salaam (DMGP) qui a augmenté positivement l'efficacité et l'efficacité opérationnelle dans le port.

Comme le montre la figure 10 ci-dessous, le temps de séjour moyen des conteneurs de transit fourni par TICTS a diminué légèrement par rapport aux années précédentes, comme le montre le tableau de données. En comparant les années 2018 et 2019, les tendances montrent une diminution du temps moyen de séjour en transit allant de 12,4 jours en 2018 à 10,8 jours en 2019, ce qui équivaut à une diminution de 12,9%. Cela est attribuée à l'amélioration de l'efficacité et de l'efficacité de la manutention du fret et de l'ensemble de gestion opérationnelle du port.

De même, le temps de séjour moyen des conteneurs locaux pour TICTS a diminué au cours de la période considérée, l'analyse ayant montré que le temps de séjour a atteint l'objectif BRN fixé qui est de 5 jours depuis 2018 à 2019. En se référant aux années 2018 et 2019, une analyse approfondie a enregistré une moyenne respectivement de 3,8 jours et 4,2 jours, ce qui a dépassé l'objectif fixé de 5 jours. En comparaison de l'année 2018 et 2019, a observé une augmentation du temps de séjour d'environ 11 pour cent.

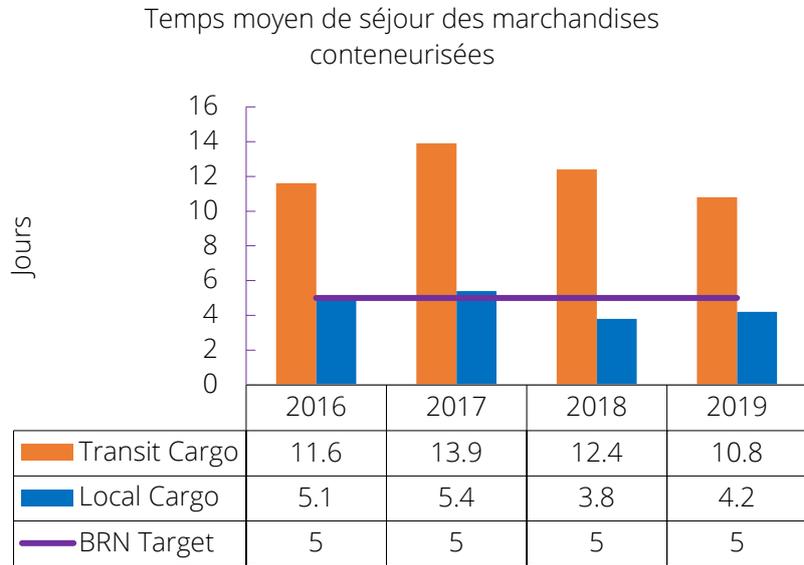
Le temps de séjour des marchandises conteneurisées dépend également de l'efficacité du temps de dédouanement. Par exemple, le dédouanement des marchandises en transit dépend de multiples interventions du pays

de destination dans le cadre du TDU qui pourraient également être attribuées certains des retards

sur le temps de dédouanement comme justifié dans la Figure 10 ci-dessous.

Figure 10: Temps moyen de séjour des marchandises conteneurisées

Source: Données de TICTS, 2016 – 2019



3.5 Temps pris pour le dédouanement au Centre de Traitement des Documents (DPC) au port de Mombasa

Il s'agit du temps pris par les douanes pour enregistrer une déclaration déposée par un agent de dédouanement. Cette durée supporte une proportion du temps total de séjour au port

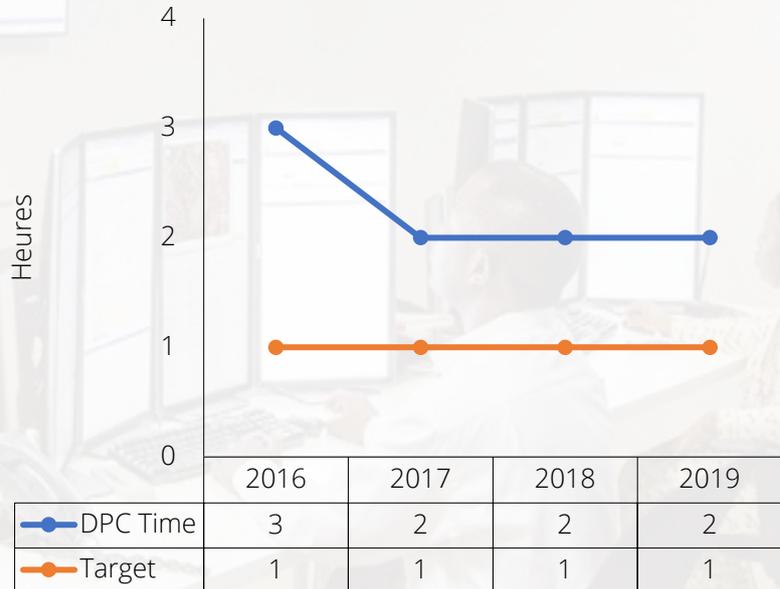
Parties prenantes. Relever ces défis contribuera grandement à améliorer le temps pris au DPC.

L'Office des Recettes du Kenya (KRA) s'est engagée à automatiser le processus au DPC dans le cadre

Les données de la Figure 11 montrent que le temps moyen annuel pris au DPC était stable, de 2 heures de 2017 à 2019. Il reste encore une heure pour que les performances en temps pris au DPC atteignent l'objectif fixé. Les initiatives visant à améliorer le temps au DPC comprennent l'approbation sur place du manifeste, autoriser le manifeste partiel et la soumission simultanée en ligne du manifeste. Cependant, les retards dans le temps de dédouanement au DPC étaient en partie dus à l'instabilité du système SIMBA; au volume de documents en attente de traitement entre les quarts de travail; la qualité de la déclaration des agents concernés et aux systèmes des autres

Figure 11: Temps pris au Centre de traitement des Documents (DPC)

Source: KRA, 2016/2017/2018/2019



du système de gestion douanière intégrée (iCMS) et à renforcer l'infrastructure des TIC afin de minimiser les temps d'arrêt et les perturbations des systèmes douaniers de KRA. De plus, l'iCMS remplacera le système SIMBA pour assurer le dédouanement

efficace. Il disposera également d'un module de risque automatisé qui réduira le temps de dédouanement en dédouanant la cargaison avant l'arrivée dans un délai de 48 heures avant l'accostage des navires.

3.6 Temps de la mainlevée douanière / Temps de traitement des documents (DPC) à Dar es Salaam

Il indique le temps moyen en heures qui s'écoule entre le moment où une déclaration est faite par l'agent de dédouanement / expéditeur et le moment où l'ordre de mainlevée est émis par la douane pour les déclarations de marchandises en transit.

Il a été calculé à partir de la différence de temps moyenne entre l'heure de sortie et l'heure de déclaration, mesurée, en heures ; à partir des données de l'Office des Recettes de la Tanzanie.

Comme le montre le tableau 8 ci-dessus, le temps moyen, exprimé en heures, pour 2018 est de 83,13 heures, contre 64,07 heures enregistrées en 2019. Cela montre que le temps de la mainlevée a diminué d'environ 23% de 2018 à 2019, ce qui est principalement attribué aux améliorations opérationnelles au Centre de Traitement des Documents (DPC). Toutefois, les transporteurs restent toujours préoccupés par le temps pris DPC qui reste élevé et ont mis l'accent sur l'autorisation en temps opportun de la cargaison.

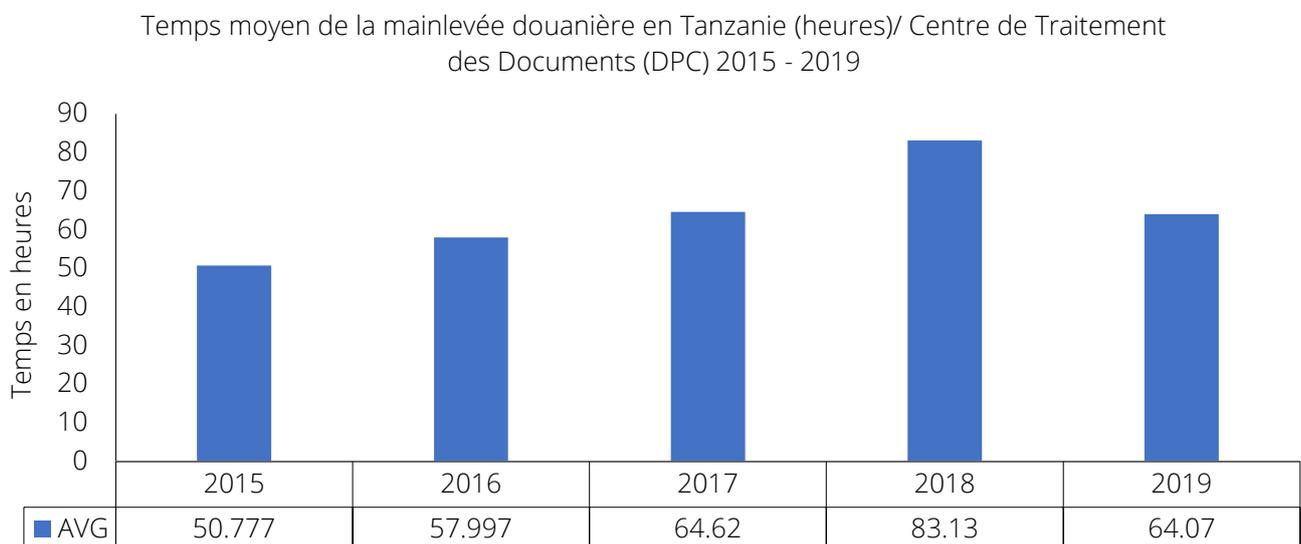
Tableau 8: Temps de mainlevée douanière en Tanzanie (en heures)

Source: TRA, Jan - Déc 2016-2019

	JAN	FÉV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOUT	SEPT	OCT	NOV	DÉC	MOY-ENNE
2015	51.2	52.9	50.5	50.2	51.6	51.2	51.1	50.8	50.3	50.1	49.7	49.6	50.8
2016	55.1	52.4	48.5	51.0	53.5	55.9	57.6	59.6	62.5	65.3	66.7	67.9	56.0
2017	65.6	67.2	68.8	64.9	65.1	64.0	63.3	62.6	62.6	63.7	63.3	64.4	64.6
2018	87.0	86.7	84.3	83.1	81.0	81.9	81.4	82.7	83.2	82.0	81.3	80.1	83.1
2019	64.7	64.8	63.0	62.3	62.8	63.3	63.4	63.9	64.7	65.2	65.3	65.5	64.1

Figure 12: Temps de la mainlevée douanière (en heures)

Source: TRA, 2015-2019







Quatrième Chapitre

Temps de Transit



La section de route Molo Kenya le long de l'itinéraire du Corridor Nord

FILE PHOTO: NCTTCA

4.1 Introduction

Le temps de transit est mesuré par le temps moyen pris par les camions de transport des marchandises pour se déplacer du point de départ à la destination.

4.2 Temps de transit au Kenya

Au Kenya, le temps de transit est mesuré à partir du moment où la cargaison est autorisée par les douanes à Mombasa jusqu'au moment où elle arrive aux différentes frontières le long du Corridor Nord. Ce temps de transit comprend les retards après la mainlevée des douanes et les arrêts le long du Corridor. Les données utilisées dans l'analyse de cet indicateur proviennent du Système Electronique Régional de Surveillance des Cargaisons (RECTS) et des résultats de l'enquête sur le transport routier.

Le Système Electronique Régional de Surveillance des Cargaisons (RECTS), reliant le Kenya, le Rwanda et l'Ouganda a été mis en oeuvre en 2018 dans le but de réduire le coût du transport de marchandises le long du Corridor Nord. RECTS permet aux autorités des recettes du Rwanda, Ouganda et du Kenya de suivre et de contrôler conjointement et électroniquement les marchandises (dont les taxes n'ont pas été payées) le long du Corridor Nord du chargement (départ) à la destination au Kenya, au Rwanda et en Ouganda. RECTS remplace le système de suivi électronique du fret (ECTS), où la surveillance est effectuée de manière indépendante via des plateformes autonomes. La RDC et le Soudan du Sud n'ont pas encore déployé le RECTS.

Actuellement, KRA possède environ 3.000 gadgets

RECTS et prévoit d'en acquérir 17.000. Le RECTS couvre environ 15% du fret en transit uniquement. Il est également à noter que le nombre de scellés RECTS sur certaines routes de transit était assez faible, certains ayant des enregistrements très minimes. Par conséquent, certaines des routes n'ont pas été analysées car la population de l'échantillon ne pouvait pas être adéquate pour une analyse concluante.

4.2.1 Temps de transit jusqu'aux frontières de sortie du Kenya- Malaba et Busia

Busia et Malaba sont respectivement à 947 km et 933 km de Mombasa. Les deux frontières sont les premiers points de sortie du Kenya vers l'Ouganda. Le temps de transit cible pour le fret en provenance de Mombasa aux postes frontières de Malaba et Busia est de 72 heures.

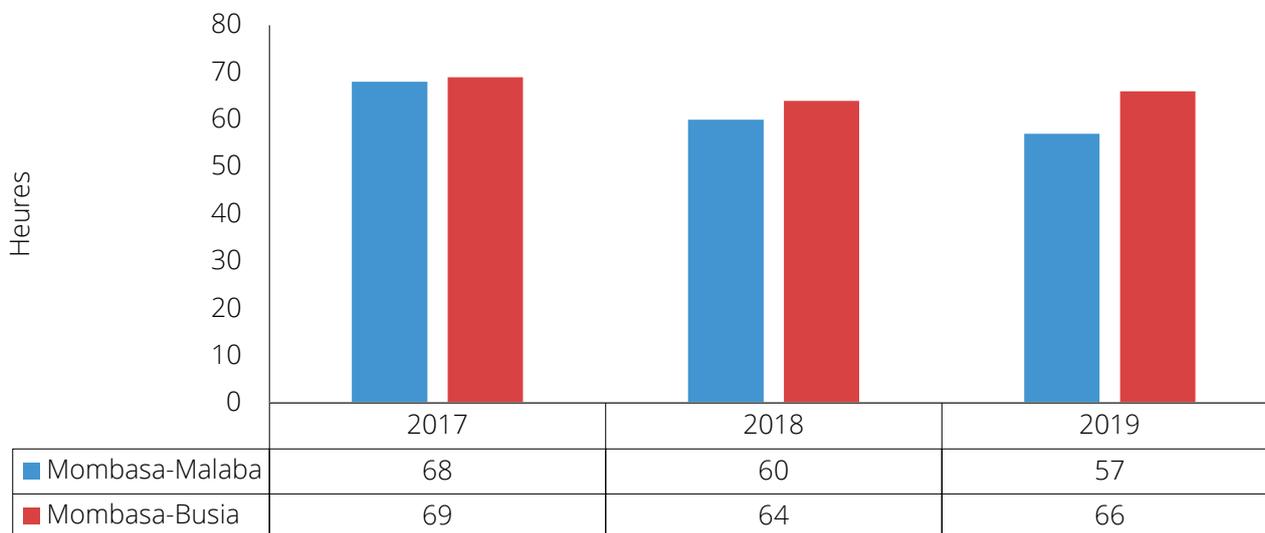
Comme le montre la figure 13 ci-dessous, les performances sur la route Mombasa - Malaba et Mombasa - Busia indiquent que l'objectif de temps de transit de 3 jours a été atteint, ce qui suggère une efficacité accrue le long de la route au fil du temps. Cette formidable performance est attribuable à l'amélioration de l'infrastructure routière le long du parcours. Les améliorations comprennent la construction de la route d'accès à l'aéroport international Moi - Port Reizt (18 km), la route de liaison Miritini -Mwache Kipevu (39,2 km), la construction de 3 échangeurs à Nakuru et le doublement de la route Mombasa-Mariakani (30 km), les échangeurs à Nakuru, Njoro et à Mau Sommet sont terminés et sont utilisés entre autres. Les travaux se poursuivent sur les échangeurs de Kaburengu et Webuye. Ces

échangeurs devraient minimiser les perturbations du trafic. En outre, l'achèvement du contournement de Dongo Kundu, de contournement Sud de Nairobi,

de contournement Est et de contournement Kisumu a réussi à détourner la congestion du trafic dans les principales zones urbaines le long du corridor.

Figure 13: Temps de transit du Port de Mombasa jusqu'aux frontières de Malaba et Busia, en heures

Source: KRA, données RECTS des douanes, 2017/2018 et 2019



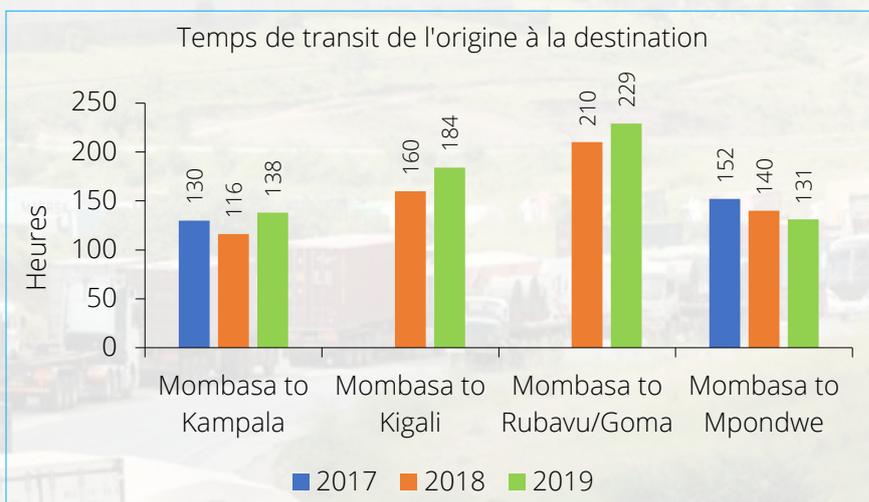
4.2.2 Temps moyen de transit dès l'origine jusqu'à la destination

Le temps moyen nécessaire pour transporter les marchandises du port de Mombasa vers les différentes destinations est indiqué dans la figure 14 ci-dessous. Le temps de transit a varié selon les itinéraires en fonction d'un certain nombre de facteurs tels que la distance, l'état de la route, les barrières non tarifaires, entre autres. La route du port de Mombasa couvre une distance de 1.169 km jusqu'à Kampala, de 1.682 km jusqu'à Kigali et de 1.611 km jusqu'à Mpondwe. Les statistiques montrent que le temps de transit s'est amélioré au fil des ans sur certains itinéraires. Cependant, les facteurs limitant le mouvement des marchandises sur certaines routes étaient encore

observés, à titre d'exemple, la congestion due aux conditions météorologiques, le nombre élevé de points noirs et le temps plus long pour autoriser et désactiver l'ECTS pour les camions, ce qui peut contribuer à une augmentation du temps de transit. Les destinations à partir de Mombasa ont connu une amélioration des temps de transit moyens depuis la mise en œuvre des RECT. Il y a eu d'immenses investissements le long du corridor pour assurer la réduction du temps de transit. Les initiatives comprennent: l'amélioration / l'expansion de l'infrastructure routière, la mise en œuvre du cadre TDU pour le dédouanement des marchandises, des postes frontières à arrêt unique, entre autres, ce qui est une indication claire d'une efficacité accrue.

Figure 14: Temps de transit du Port de Mombasa jusqu'aux différentes destinations

Source: Source: Données du RECTS, 2017/2018/2019



4.3 Temps de transit à Dar es Salaam

Les indicateurs de temps de transit et de retards dans le Corridor Central sont obtenus à partir du Système Electronique de Suivi des Cargaisons (ECTS) de TRA et des résultats de l'enquête routière par GPS. Le suivi des corridors commence à partir du moment où les marchandises / cargaisons arrivent au port de Dar es Salaam jusqu'à leur arrivée à leur destination finale. Ce temps a été décomposé pour former différents indicateurs en fonction des différentes activités et sections le long du Corridor.

4.3.1 Temps de transit jusqu'aux postes frontières de sortie de la Tanzanie

Le temps de transit vers les frontières de sortie de la Tanzanie fait référence au temps pris par le camion de transit pour voyager du Port de Dar es Salaam jusqu'aux frontières respectives entre les Etats membres du Corridor Central et la Tanzanie. Ceux-ci sont mesurés à partir de la différence de temps en jours entre la date d'arrêt à la frontière et la date de début de voyage au Port de Dar es Salaam.

Tableau 9: Temps de transit jusqu'à la frontière de Rusumo (en heures)

Source: ECTS, 2015-2019

	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEPT	OCT	NOV	DEC	MOY-ENNE
2016	80.88	82.32	82.32	82.32	82.8	82.8	83.28	83.28	83.04	82.8	83.28	83.28	82.8
2017	85.92	85.2	85.2	84.96	85.44	85.2	85.44	85.44	84.96	88.32	88.8	89.04	86.16
2018	86.88	83.28	83.76	79.92	83.52	78.72	89.28	82.56	76.56	83.28	77.28	81.84	81.84
2019	84.56	83.60	83.76	82.40	83.92	82.24	86.00	83.76	81.52	84.80	83.12	84.72	83.60

Le Tableau 10 ci-dessous montre que le temps de transit moyen de transit du port de Dar es Salaam jusqu'à la frontière de Kabanga, pour la période janvier-décembre 2018, était de 86,16 heures. Il a été observé que le temps de transit était plus élevé par rapport à l'objectif fixé de 60 heures, lorsque l'on compare 2018 et 2019. La tendance montre une légère augmentation, ce qui équivaut à une hausse de 5,6% du temps de transit du port de Dar es Salaam jusqu'à la frontière de sortie de Kabanga.

Le Tableau 11 montre que le temps moyen de transit entre le port de Dar es Salaam et la frontière de Mutukula pour l'année civile 2018 était de 98,88 heures tandis que pour la même période en 2019 le temps moyen de

Tableau 10: Temps de transit jusqu'à la frontière de Kabanga (en heures)

Source: ECTS 2016-2019

	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEPT	OCT	NOV	DEC	MOY-ENNE
2016	102.24	98.88	97.68	97.44	96.48	96.48	96	95.28	94.56	94.08	93.36	93.12	96.24
2017	88.32	90	90.72	90.96	91.44	90.96	90.48	88.32	88.8	92.4	92.88	92.88	90.72
2018	78.96	83.28	93.36	88.08	86.64	85.92	82.56	81.36	92.16	83.76	89.52	87.36	86.16
2019	89.84	90.72	93.92	92.16	91.52	91.12	89.68	88.32	91.84	90.08	91.92	91.12	91.04



Un camion-citerne à Maluga dans le nord de la RDC

PHOTO:CCTFA

Les frontières sont Rusumo entre la Tanzanie et le Rwanda ; Kabanga / Kobero entre la Tanzanie et le Burundi et Mutukula entre la Tanzanie et l'Ouganda. Les camions en direction de la RDC en provenance du le Corridor Central passent normalement par les frontières de Rusumo ou Kabanga / Kobero.

Tel qu'illustré dans le tableau 9 ci-dessous, le temps de transit moyen du port de Dar es Salaam à la frontière de Rusumo pour l'année civile 2018 est de 81,84 heures tandis que pour la même période en 2019, la moyenne enregistrée était de 83,6 heures, ce qui montre que le temps de transit est en légère augmentation par rapport à l'objectif fixé de 60 heures dans les objectifs BRN en rapport avec le temps du Port de Dar es Salaam aux frontières de sortie de la Tanzanie. Cette augmentation enregistrée équivaut à 2%.

transit était de 96,32 heures. Il y a eu donc une diminution de 2,56 heures, équivalant à 3%. Le temps de transit jusqu'à la frontière de Mutukula reste encore élevé par rapport à l'objectif fixé de 60 heures. Toutefois, des plans sont en place pour réduire le temps de transit global, y compris la suppression des retards inutiles et encouragement des conducteurs à réduire les arrêts dus aux raisons personnelles.

Tableau 11: Temps de transit jusqu'à la frontière de Mutukula (en heures)

Source: ECTS, 2016-2019

	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEPT	OCT	NOV	DEC	MOY-ENNE
2016	88.8	88.08	89.04	88.08	87.6	88.32	88.32	88.08	88.32	88.8	88.8	88.8	88.32
2017	99.6	100.32	101.28	102.96	103.2	102.96	101.76	99.6	100.8	102.96	102.96	102.96	101.76
2018	103.2	97.44	96.96	103.92	102.96	98.88	95.52	92.64	96.24	101.76	95.28	102.72	98.88
2019	97.20	95.28	95.76	98.32	97.92	96.72	95.20	93.44	95.12	97.84	95.68	98.16	96.32

4.3.2 Moyenne du temps de transit jusqu'aux frontières de sortie de la Tanzanie

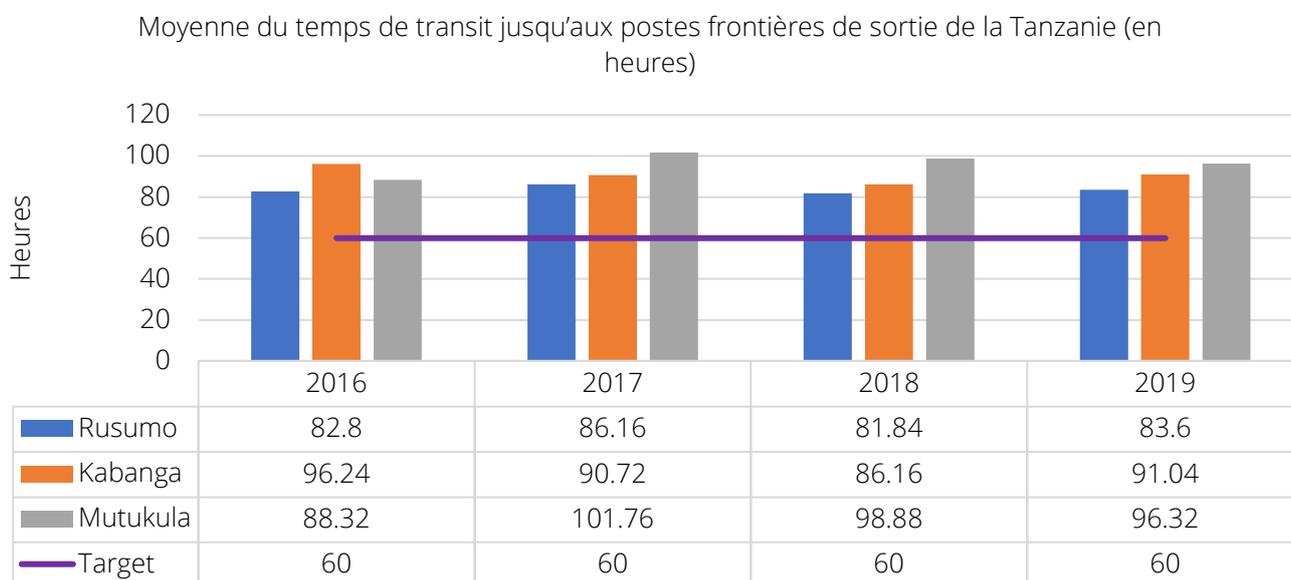
La figure 15 ci-après présente le temps de transit depuis les frontières de sortie de la Tanzanie pendant la période considérée. Tous les temps de transit jusqu'aux frontières de sortie de la Tanzanie montrent que le temps de transit moyen a continué de fluctuer et est resté toujours légèrement supérieur aux objectifs fixés par le Gouvernement, qui est de 60 heures du port de Dar es Salaam aux frontières de sortie de la Tanzanie. Cela a été principalement attribué aux longs et réguliers arrêts personnels des conducteurs le long du trajet. Des plans efficaces sont en cours de mise en œuvre par l'association des chauffeurs et

des associations de transporteurs pour s'assurer de réduire les arrêts inutiles des conducteurs le long de l'itinéraire.



Figure 15: Moyenne du temps de transit jusqu'aux postes frontières de sortie de la Tanzanie (en heures)

Source: TRA, 2016-2019



4.3.3 Temps de transit du Port de Dar es Salaam jusqu'à différentes destinations

La section met en évidence le temps de transit nécessaire pour que la cargaison soit transportée du port de Dar es Salaam jusqu'à diverses destinations dans les Etats membres du Corridor Central. Ce temps de transit est fortement affecté par les arrêts le long du Corridor. Certaines des principales raisons d'arrêt comprennent: les raisons personnelles des conducteurs, les contrôles de police, les ponts-basculés, les points de contrôle de l'entreprise, l'état des routes, les contrôles personnalisés, entre autres raisons.

Certaines des mesures qui ont été mises en place pour minimiser les arrêts et améliorer le temps de transit comprennent la mise en place des ponts-basculés de pesage routier dynamique à grande vitesse (HSWIM) en Tanzanie, la mise en place de Postes Frontières à Arrêt Unique (PFAU) presque à tous les postes frontières dans les pays membres du Corridor Central, la construction de Postes d'Inspection à Arrêt unique (OSIS) en Tanzanie qui est comme pilote. Ils permettent aux camions de s'arrêter et d'être inspectés sur seulement trois ponts bascules. Enfin, il y a la mise en œuvre du Territoire Douanier Unique (TDU) qui est un autre mesure qui améliore le dédouanement des marchandises au-delà des frontières.

La figure 20 ci-dessous présente les points saillants du temps de transit pour les importations, du port de Dar es Salaam vers diverses destinations dans les Etats membres du Corridor central.

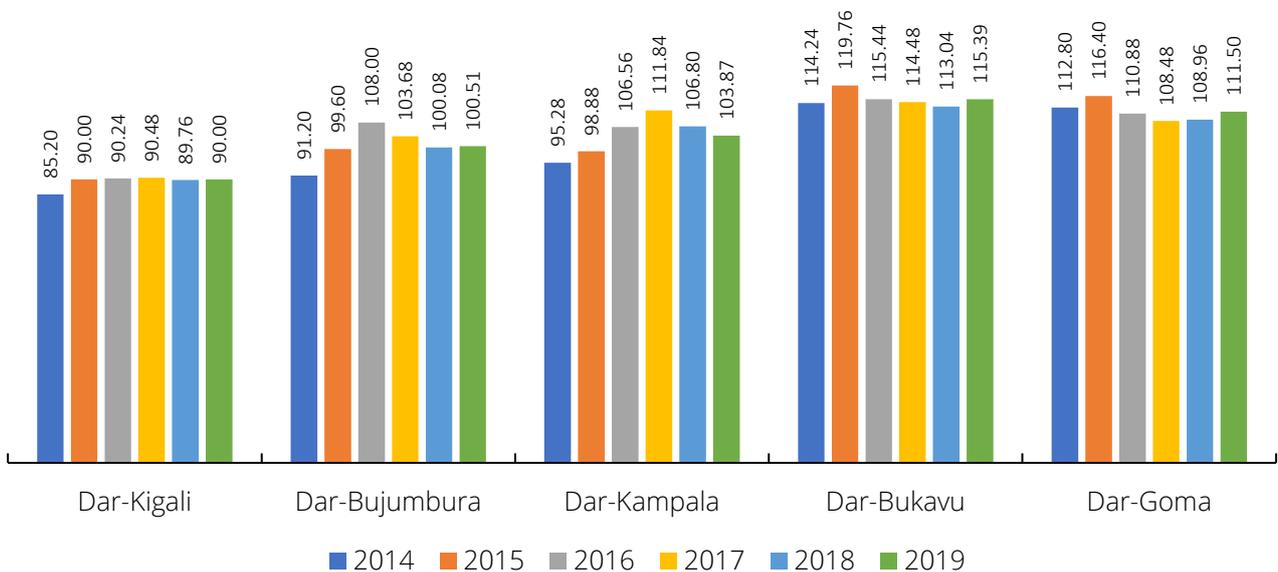
Le temps de transit jusqu'à la destination est mesuré à partir du moment où la cargaison commence son voyage au port de Dar es Salaam jusqu'au moment où elle arrive à diverses destinations dans les Etats membres du Corridor central. Les données utilisées dans l'analyse de cet indicateur proviennent des systèmes de surveillance des transporteurs à travers des associations de transporteurs, notamment l'Association des Propriétaires des Camions de la Tanzanie (TATO) et l'Association des Transporteurs de la Tanzanie (TAT), ainsi que les résultats des enquêtes GPS / de transport routier.

Toutes les destinations dont le départ est Dar es Salaam ont enregistré une augmentation marginale du temps moyen de transit en 2019 par rapport à 2018, à l'exception de la route Dar es Salaam- Kampala. L'augmentation du temps de transit vers diverses destinations pourrait avoir été en partie occasionnée au mauvais état du tronçon routier entre Lushunga et Rusumo dans la région de Kagera, dont la réhabilitation est en cours.



Figure 16: Comparaison: Temps moyen de transit jusqu'aux différentes destinations (en heures) 2014 - 2019

Source: Données des enquêtes routières par GPS, (2014-2017) et données de TATO/TAT, 2018-2019



Encadré 4 - 1: Postes Frontières à Arrêt Unique (PFAU)

Dans le but de réaliser l'objectif de l'Intégration africaine, il y a besoin d'assurer une gestion harmonieuse des frontières permettant une circulation rapide et fluide des marchandises, des personnes, des travailleurs et des services. L'Union Africaine, à travers son programme sur les frontières (Programme des Frontières de l'Union africaine (PFUA), a encouragé et exhorté ses Etats membres à adopter une gestion plus souple des points de passage frontaliers par l'installation et la mise en œuvre de postes frontières à Arrêt Unique (PFAU). En Afrique, 77 frontières sont identifiées pour la construction de PFAU, dont 15 dans la Communauté de l'Afrique de l'Est.

Dans la Communauté de l'Afrique de l'Est il ya 14 membres du personnel formés et travaillant dans les 14 PFAU, dans le but de faciliter le commerce et la libre circulation des marchandises dans la région. Les PFAU gagnent donc en popularité au niveau régional et sont considérés comme une approche moderne pour faciliter la circulation des marchandises, des personnes et des services au-delà des frontières nationales. Le concept PFAU favorise la simplification des contrôles aux frontières grâce à un contrôle unique à la frontière entre les deux pays. Dans la pratique, le PFAU est atteint en plaçant les agents frontaliers de deux pays voisins dans le poste frontière de l'un ou de l'autre afin que les contrôles aux frontières soient effectués conjointement par les agents compétents des deux pays voisins à la fois du côté du pays d'entrée. Une fois ce contrôle effectué d'un côté de la frontière, aucun autre contrôle ne suivra. Le fonctionnement des PFAU nécessite une coopération étroite et coordonnée entre les agences présentes aux frontières, notamment l'immigration, la police, les douanes, la santé, etc.

Les PFAU sur les Corridors Nord et Central ont été construits avec le soutien de partenaires au développement tels que TradeMark East Africa (TMEA) et leur opérationnalisation et la formation du personnel a considérablement réduit le temps pris par les voyageurs et les camions aux frontières, qui est passé de quelques jours à environ 1,5 minutes à 30 minutes en moyenne.

L'opérationnalisation des PFAU sur les deux corridors n'est pas sans défis. Certains des défis sont liés à une infrastructure inadéquate à bon nombre de ces postes frontaliers, y compris le logement du personnel, des équipements tels que les écoles et les hôpitaux, des terrains pour les animaux en quarantaine, des ressources en eau insuffisantes et, dans certains cas, un approvisionnement en électricité peu fiable et, non des moindres, les capacités et compétences humaines qui accusent des lacunes dans un certain nombre de domaines critiques.





Cinquième Chapitre

**Tarifs et Coûts de
Transport**

5.1 Introduction

Les coûts de transport sont les dépenses engagées pour déplacer des produits ou des biens d'un endroit à un autre, payés par les utilisateurs. Ces dépenses comprennent les dépenses en carburant, les dépenses liées aux barrières non tarifaires, les coûts fixes tels que les frais d'utilisation des routes pour les opérateurs de fret, les dépenses liées aux coûts administratifs, entre autres. Le coût pourrait être déterminé par des facteurs tels que la distance, l'emplacement, l'état de l'infrastructure et d'autres coûts indirects (cachés). Ils n'expriment pas nécessairement les coûts réels de transport. En conséquence, les coûts de transport

varient considérablement d'un Etat membre à l'autre.

Cette section présente les faits saillants des tarifs et des coûts des services de transport payés par les propriétaires / expéditeurs de cargaisons au transporteur et aux autres prestataires de services au sein de la chaîne logistique au cours de la période allant de 2016 à 2019. La portée est limitée aux coûts et tarifs de transport pour deux modes de transport, à savoir les routes et le chemin de fer, dans les pays membres du Corridor Nord et Central.

5.2 Comparaisons des tarifs de transport: Dar es Salaam par rapport à Mombasa jusqu'aux différentes destinations.

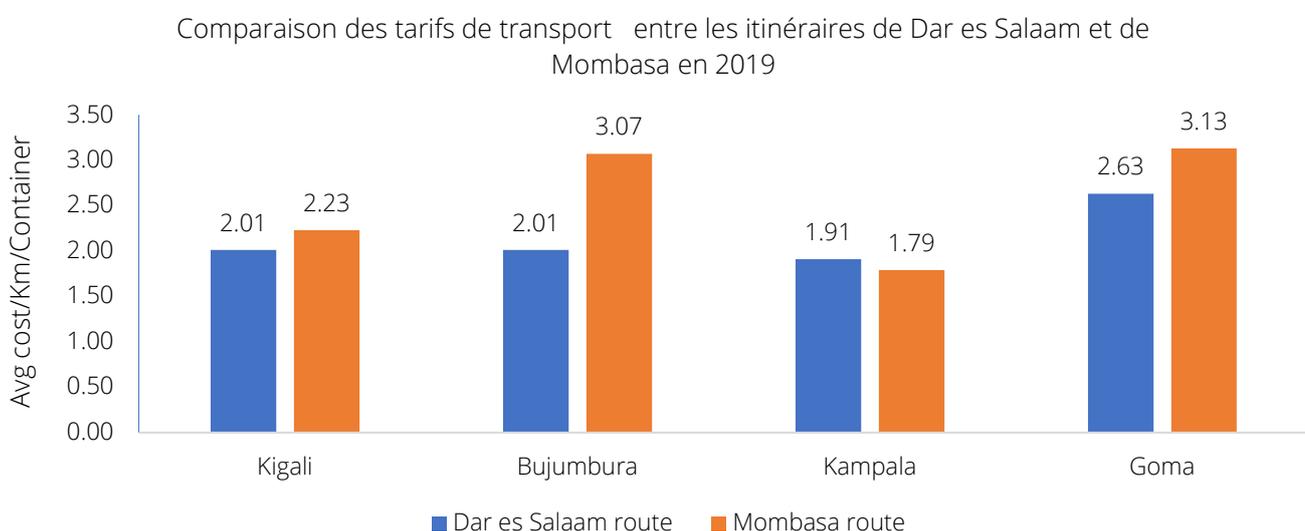
La figure 17 ci-dessous fournit une comparaison basée sur le coût moyen du transport par kilomètre et par conteneur à partir des ports de Dar es Salaam (Tanzanie) et de Mombasa (Kenya) vers diverses destinations, exprimé en USD.

L'analyse montre qu'il coûte légèrement moins cher d'importer via le port de Dar es Salaam pour les pays membres du Corridor central, à l'exception de l'Ouganda, compte tenu des tarifs de transport de Dar es Salaam vers diverses destinations par rapport à Mombasa vers diverses destinations. Ceci est attribué à la distance plus courte entre le Rwanda, la RDC et le Burundi et le port de Dar es Salaam. De plus, le temps de rotation dans le Corridor central est plus élevé et les frais des usagers de la route sont minimes en raison du nombre réduit de postes frontières. Il a été observé

qu'également il coûtait moins cher de transporter des marchandises du port de Mombasa à Kampala par rapport au port de Dar es Salaam en raison d'une distance routière plus courte. Il existe également une autre route alternative du Port de Mombasa vers le Burundi via Taveta / Holili. Les transporteurs burundais ont préféré la route Voi / Holili en raison de la distance plus courte, des coûts moins élevés et des barrières non tarifaires moins nombreuses (c'est-à-dire une seule frontière), par opposition à la route traditionnelle du Corridor Nord qui passe par l'Ouganda et le Rwanda. Les tarifs de transport de Nairobi et de Mombasa jusqu'à Bujumbura via la route Taveta / Holili sont respectivement de 2,6 USD et 2,9 USD par tonne.

Figure 17: Comparaison des tarifs de transport entre les itinéraires de Dar es Salaam et de Mombasa en 2019

Source: Observatoire de Transport du Corridor Central et Observatoire de Transport du Corridor Nord, 2019



5.3 Tarifs de transport routier au Kenya

La figure 18 donne le tarif moyen de transport par conteneur par km pour déplacer un conteneur de Mombasa vers les principales destinations le long du Corridor Nord, de 2015 à 2019. Les tarifs de transport de Mombasa à Nairobi et Kampala ont considérablement diminué au cours de la période considérée, principalement en raison de l'amélioration des l'environnement des affaires, la réduction des coûts de carburant et l'amélioration de l'état des routes, ce qui a une incidence positive sur les coûts. Les coûts des importations à Nairobi étaient moins élevés, probablement en raison de la plus grande partie de la concurrence de contrepartie du transport par Chemin de fer à Ecartement Standard (SGR).

L'analyse montre également qu'il était coûteux de transporter les marchandises de Mombasa à Goma, Juba et Bujumbura, ce qui suggère que les goulots d'étranglement logistiques transfrontaliers ont un impact sur le coût du transport de fret vers différentes destinations. L'augmentation des tarifs moyens de transport de Mombasa à Bujumbura et Juba entre 2015 et 2017 peut également être attribuée à des préoccupations politiques et sécuritaires. Il est à noter que le coût des longues distances reste élevé. Certains des facteurs qui ont été identifiés pouvant provoquer

des augmentations de coûts comprennent les péages routiers, les redevances aux frontières multiples et l'état des routes.

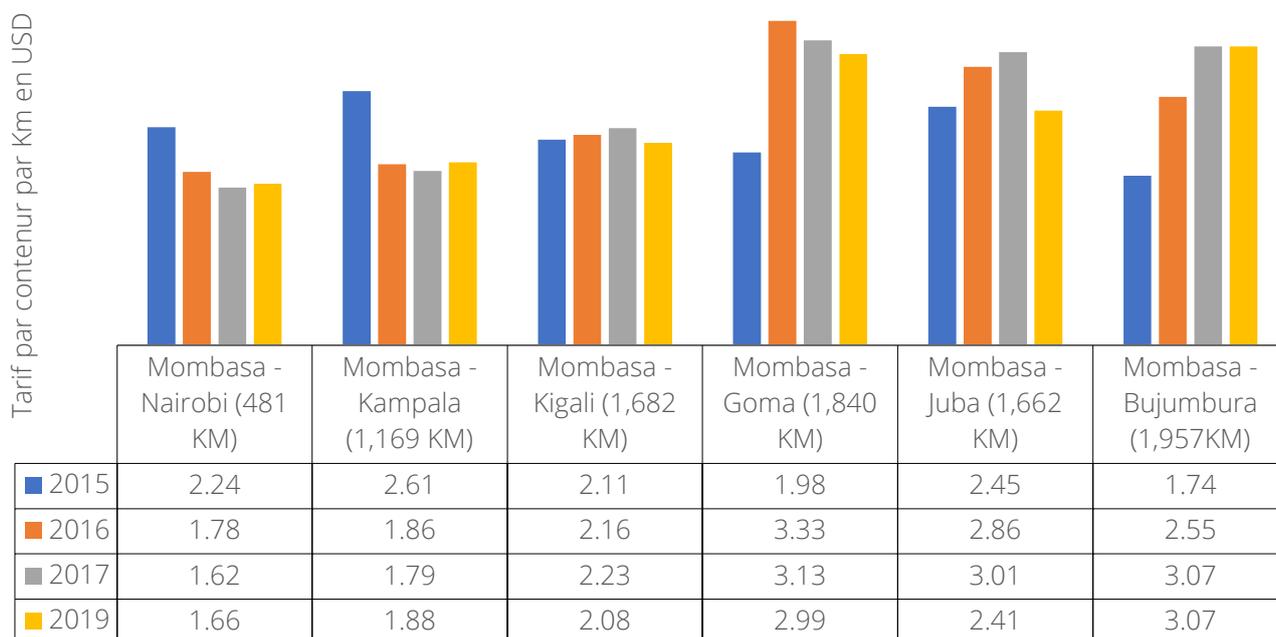
Il existe également une autre route alternative du Port de Mombasa vers le Burundi via Taveta / Holili. Les transporteurs burundais ont préféré la route Voi / Holili en raison de la distance plus courte, des coûts moins élevés et des barrières non tarifaires moins nombreuses (c'est-à-dire une seule frontière), par opposition à la route traditionnelle du Corridor Nord qui passe par l'Ouganda et le Rwanda. Les tarifs de transport de Nairobi et de Mombasa jusqu'à Bujumbura via la route Taveta / Holili sont respectivement de 2,6 USD et 2,9 USD par tonne.



PHOTO:unsplash.com

Figure 18: Tarifs moyens de transport vers différentes destinations à partir du Port de Mombasa (importations) en USD

Source: Données de l'Association des Transporteurs du Kenya (KTA), 2015-2019



** En 2018, les données de KTA n'étaient pas disponibles

5.4 Tarifs de transport routier en Tanzanie

Cette section présente les points saillants des tarifs des services de transport payés par les propriétaires / expéditeurs de cargaisons aux transporteurs. Les coûts sont déterminés par diverses conditions liées à l'emplacement, aux infrastructures, aux barrières administratives, etc. Ces coûts diffèrent selon que la cargaison est importée ou exportée.

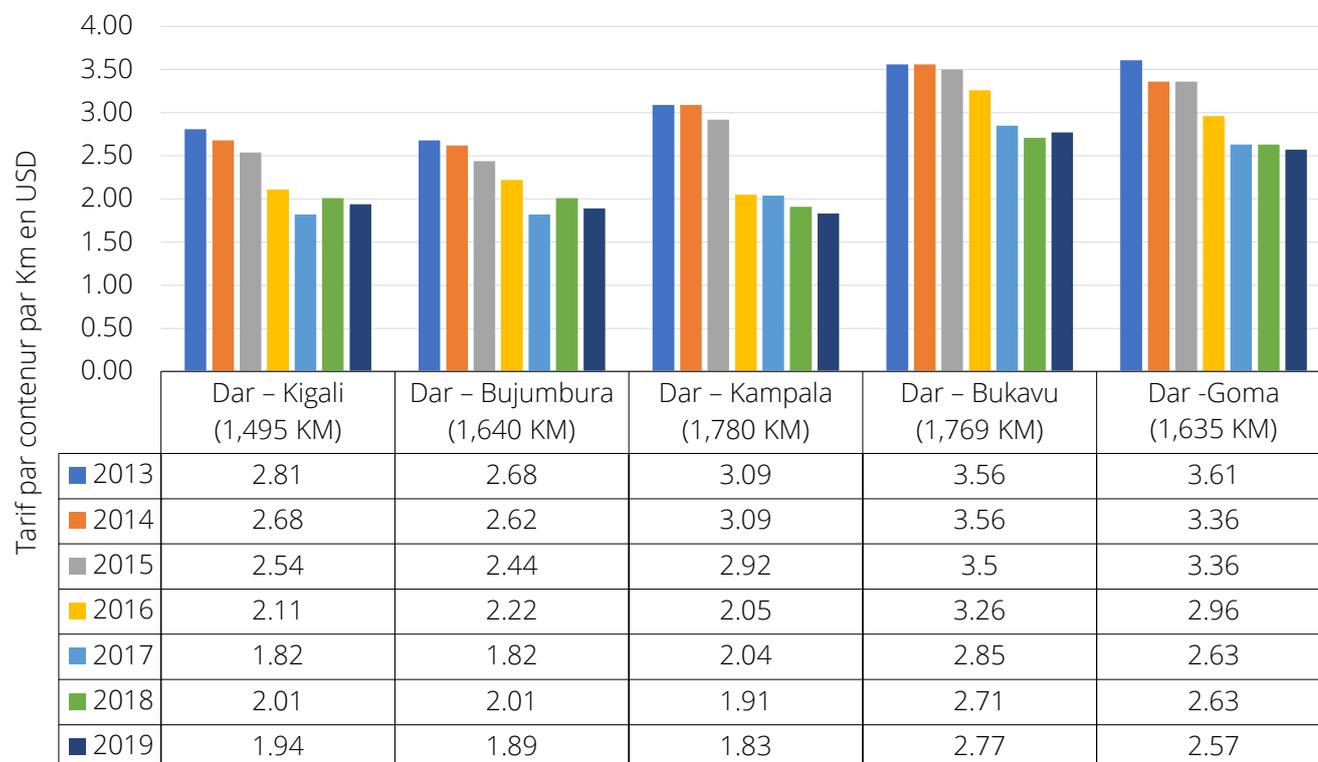
Les tarifs de transport routier peuvent être classés en trois groupes principaux, à savoir; les frais payés au transporteur (camionneurs), qui sont normalement appelés tarifs de transport, les frais payés aux transitaires et les frais payés aux agents des douanes (CFA) aux frontières intérieures.

La figure 19 ci-dessous indique les taux de transport routier (importations) vers diverses destinations par

conteneur par kilomètre en USD. Comme le montre le graphique, la tendance des tarifs de transport a baissé légèrement pour la période mentionnée (2013-2019). Pour 2019, les tarifs étaient plus bas pour la liaison Dar es Salaam - Kigali avec une moyenne de 2.900 US\$ par conteneur alors qu'ils étaient plus élevés pour la liaison Dar es Salaam - Bukavu avec une moyenne de 4.900 US\$ par conteneur. La réouverture de la route de transport multimodal de Dar es Salaam - Mwanza - PortBell - Kampala coûtant environ 2.730 US\$ du coût total de la route pour l'importation de conteneurs de 40 pieds, a entraîné une réduction des tarifs de transport routier pour la route Dar es salaam - Kampala, car la plupart des commerçants optent pour cette option moins couteuse qui est la combinaison de modes de transport ferroviaire et fluvial. Malgré les tendances à la baisse des tarifs de transport le long des destinations du Corridor Central, les commerçants sont toujours préoccupés par les coûts de transport élevés dans la région.

Figure 19: Coûts de transport routier du Port de Dar es Salaam vers différentes destinations en USD par km

Source: Agents de Dédouanement et Expéditeurs/Transporteurs 2019





Une bannière du projet SGR au cours du lancement officiel de la construction de la section de Dar es Salaam à Morogoro PHOTO:CCTFA

5.5 Tarifs et coûts de transport par voie ferrée dans le Corridor Central

Avant la construction du Chemin de fer à Ecartement Standard du Corridor central en Tanzanie, où le premier tronçon de lot de Dar es-Salaam à Morogoro est à 60% de la construction et le deuxième lot de Morogoro à Makutupora est à 16%, la ligne à écartement métrique est également opérationnelle et est utilisée pour transporter des marchandises de Dar es Salaam vers divers pays membres du Corridor

Central de l'Ouganda via Mwanza, le Burundi et la RDC via le port de Kigoma.

La route Dar es Salaam - Mwanza - Port Bell - Kampala a été rouverte en juin 2018. Le résumé des tarifs de transport par voie ferroviaire applicables sur la route Dar es salaam - Mwanza - Kampala rouverte pour la période 2018/2019 est présenté ci-après.

Tableau 12: Résumé- Total des coûts de l'itinéraire, transport des importations par voie ferrée (Dar es Salaam à Kampala), en USD

SERVICES RENDUS	20PIEDS -USD	40PIEDS-USD	TARIF/TONNE-USD
REDEVANCES PORTUAIRES - PORT DE DAR (TPA/TICTS)	180	270	9,50
PRELEVEMENT POUR LE CORRIDOR - PORT DE DAR (TPA/TICTS)	6	12	0,30
FRAIS PAYES A L'AGENCE	150	200	5,00
FRAIS FERROVIAIRES - TRC	680	1.360	34,00
FRAIS FERROVIAIRES - URC	50	100	2,50
FRAIS MARITIME - URC OU MSCL	374	748	18,70
FRAIS DE LA LIGNE - TPA ET URC	20	40	1,00
IMPORTATIONS -TOTAL DES COÛTS DE L'ITINÉRAIRE – EN USD	1.460	2.730	71,00

Tableau 13: Résumé – Total des coûts de l'itinéraire, transport des exportations par voie ferrée (Dar es Salaam à Kampala), en USD

SERVICES RENDUS	20 PIEDS -USD	40PIEDS-USD	TARIF/TONNE-USD
REDEVANCES PORTUAIRES - PORT DE DAR (TPA/TICTS)	90	120	6,00
FRAIS PAYES A L'AGENCE	100	150	3,75
FRAIS FERROVIAIRES - TRC	160	320	8,00
FRAIS FERROVIAIRES - URC	20	40	1,00
FRAIS MARITIME - URC OU MSCL	180	360	9,00
FRAIS DE LA LIGNE- TPA ET URC	20	40	1,00
EXPORTATIONS - TOTAL DES COÛTS DE L'ITINÉRAIRE – EN USD	570	1030	28,75

N.B: La période de grâce de rétention des conteneurs est de 30 jours.

5.6 Tarifs normalisés de transport des conteneurs par SGR

Le tableau 14 se réfère aux frais standard pour le transport de marchandises par SGR vers et à partir de Kilindini (Port Reitz) jusqu'à l'ICD Nairobi / Terminal des Conteneurs de Nairobi. Les tarifs ne comprennent pas le coût du dernier kilomètre. Les statistiques montrent que ceux qui transportent des marchandises de Nairobi à Mombasa paient 250 US\$ pour un conteneur de 20 pieds tandis qu'un conteneur de 40 pieds pesant jusqu'à 20 tonnes coûte 350 US\$ et 375 US\$ pour ceux pesant entre 21 et 30 tonnes. La Compagnie du Chemin de Fer du Kenya facturait 30.000 Shillings Kenyans pour transporter un conteneur de 40 pieds de Nairobi à Mombasa, quel que soit son poids.

D'autre part, le transport du conteneur de 20 pieds de Mombasa à Nairobi coûte 500 US\$ tandis qu'un conteneur de 40 pieds coûte jusqu'à 700 US\$, partant du coût promotionnel qui était de 400 US\$, ce qui reflète une augmentation de 79,9%, appliquée aux fins de lever plus de revenus pour payer l'opérateur chinois. Les tarifs promotionnels ont été introduits en janvier 2018, lorsque le transbordement de cargaisons a démarré et devaient se terminer en avril 2018. Mais ils ont été prolongés deux fois jusqu'en juin 2018 et décembre 2018. Pour les remises sur volume dans le sens ascendant, le maximum autorisé est de 20% du cumul payable sur base du tarif unitaire standard autorisé et n'est applicable que pour les marchandises ayant comme origine Kilindini et ayant le terminal des Marchandises de Nairobi / ICD Nairobi comme destination.

Tableau 14: Tarifs normalisés de transport par SGR

Source: Compagnie du Chemin de fer du Kenya, 2017-2019

Taille	Plage de poids en tonnes	Coût- Conteneur chargé (USD)		Coût – Conteneur vide (USD)	
		Direction ascendant	Direction descendant	Ex/Mouvement par voie ferrée	Ex/Mouvement par route
Conteneur de 20 pieds	Plein	500	250	100	150
Conteneur de 40 pieds	Jusqu'à 20 tonnes	700	350	100	150
	De 21- 30 tonnes	750	375	100	150

Encadré 5 - 1: Réalisation en rapport avec le SGR au Kenya

Le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda et le Soudan du Sud se sont engagés à développer un nouveau système de transport ferroviaire fluide afin de réduire le coût des affaires, d'augmenter la connectivité régionale et de renforcer l'intégration régionale. Le protocole entre les Etats membres ont convenu de développer le chemin de fer à Ecartement Standard (SGR) en suivant les mêmes normes de conception de Mombasa à Nairobi, Kampala, Kigali et Juba. Actuellement, le Kenya vient de terminer la ligne SGR de Mombasa à Nairobi. Le SGR Mombasa-Nairobi est la première étape du grand plan de construction d'un chemin de fer d'Afrique de l'Est.

La ligne à écartement standard de 485 km, allant du port de Mombasa jusqu'au Dépôt Intérieur des Conteneurs à (ICD) a été achevée et pleinement utilisée. Les travaux d'extension de la ligne SGR à Naivasha depuis Nairobi sont en cours. Les opérations commerciales du service de train de marchandises du chemin de fer à voie standard (SGR) ont commencé les opérations en janvier 2018. Ce réseau reliera éventuellement le Kenya à l'Ouganda, au Rwanda, au Burundi et au Soudan du Sud.

Le total des marchandises transportées par voie ferrée a connu une augmentation considérable, enregistrant une part de 20% du volumes total depuis le lancement des services de fret par SGR en janvier 2018. En 2018, entre Mombasa et Nairobi, 2.524 trains de marchandises SGR transportant un total de 2,9 millions de tonnes de marchandises ont été opérationnels pour les opérations en amont et en aval. En ce qui concerne le train de voyageurs SGR, un total de 2,4 millions de passagers ont voyagé en utilisant le train SGR entre Mombasa et Nairobi, générant un chiffre d'affaires de 22 millions USD pour l'année 2018 pour le seul service passagers seulement.



SGR au Kenya le long du Corridor Nord: Un train de marchandises transporte des conteneurs vers l'ICD Nairobi
PHOTO:NCTTCA





Sixième Chapitre

Conformité aux Limites de la Charge des Véhicules de la Communauté de L'Afrique de L'Est

6.1 Introduction sur la loi de l'EAC sur les limites de la charge du véhicule

La loi de 2016 de la Communauté de l'Afrique de l'Est sur le contrôle de la charge des véhicules (Loi de l'EAC VLC de 2016) vise à protéger les routes en limitant la surcharge. La loi, qui a été publiée au Journal officiel en 2016, limite les poids sur les routes avec des sanctions sévères prévues à l'encontre des personnes reconnues coupables d'avoir enfreint les réglementations établies. Les véhicules d'un poids brut de 3,5 tonnes (3.500 kg) et plus doivent être pesés aux ponts-basculés qu'ils traversent et tout transporteur qui contourne, prend la fuite ou élude un poste de pesée est passible de poursuites. Le poids à l'essieu des pneus super simples a été réduit à 8,5 tonnes, contre 10 tonnes. La loi fixe la charge maximale par essieu à 56 tonnes.

Ceux qui transportent des marchandises inhabituelles sont tenus d'acquiescer une licence spéciale auprès des autorités routières nationales respectives des pays de l'EAC après avoir satisfait aux conditions fixées. Le Burundi et le Soudan du Sud sont désormais les seuls pays de l'EAC qui n'ont pas encore mis en œuvre et mis en application cette loi.

6.2 Trafic aux ponts-basculés le long du Corridor Nord

Il existe neuf ponts-basculés statiques situés à Athi-River, Mariakani, Webuye, Gilgil, Busia, Mtwapa, Rongo Isinya et Bondo; dont les cinq premiers se trouvent le long du Corridor Nord. Pour réduire la congestion aux ponts-basculés, l'Autorité des routes Nationales du Kenya (KeNHA) a installé des balances de pesée routière dynamique à grande vitesse (HSWIM) et multi-plateformes à Mariakani; Rivière Athi; Gilgil et Webuye. Ces ponts-basculés qui sont entièrement automatisés.

Le tableau 15 illustre le trafic journalier moyen aux ponts-basculés pour les camions entrants et sortants. Le pont-basculé d'Athi-River a enregistré le trafic le plus élevé, y compris le trafic en provenance du port de Mombasa, à la fois pour les marchandises domestiques et de transit et le trafic en provenance du poste frontière de Namanga. Ce trafic a diminué d'environ 50% au pont-basculé de Gilgil étant donné qu'une partie de ce trafic était destinée à Nairobi et ses environs. Les ponts-basculés de Webuye et Busia ont enregistré une baisse du trafic, qui comprend principalement des marchandises en transit se dirigeant respectivement vers les postes frontaliers de Malaba et Busia.

Tableau 15: Trafic journalier moyen pesé aux ponts-basculés au Kenya en 2018 et 2019

Source: KeNHA Kenya, 2018 et 2019

Trafic au pont-basculé	Mariakani		Athi River		Gilgil		Webuye		Busia	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Jan	2,113	2,445	11,755	9,356	6,586	4,479	2,575	2,412	697	535
Fev	4,973	1,811	10,949	11,789	6,186	4,206	2,300	1,664	596	406
Mar	4,846	2,093	8,698	9,528	4,940		2,426	2,519	650	422
Avril	5,085	5,329	10,212	12,207	6,376	4,434	2,511	2,364	610	696
Mai	4,987	5,641	9,868	9,654	6,186	4,228	2,627	2,334	659	694
Juin	5,319	5,540	9,979	10,603	6,586	3,923	2,699	2,252	596	677
Juil	4,452	2,739	6,973	10,709	6,698	4,396	2,636	1,444	680	611
Aou	4,572	2,327	9,951	5,880	6,456	6,697	2,413	1,555	751	454
Sep	7,220	2,007	8,153	3,548	6,296	6,285	2,520	1,545	703	646
Oct	4,932	2,687	10,407	10,228		6,537	2,669	1,774	854	680
Nov	5,154	2,539	10,290	10,805		6,102	2,439	1,613	791	576
Dec	5,272	2,259	9,073	11,755		6,102	2,701	1,817	794	471

6.3 Conformité aux ponts-basculés le long du Corridor Nord

La conformité au pont-basculé est un indicateur clé pour faire le suivi de la performance du corridor et est une mesure de la conformité de la charge à l'essieu. La conformité aux limites de la charge à l'essieu est importante car la non-conformité endommage les routes et compromet la sécurité des véhicules. Les ponts-basculés servent de points de contrôle qui améliorent le respect des limites de la charge des véhicules de transport.

La figure 20 présente le niveau de conformité aux ponts-basculés du Kenya le long du Corridor Nord pour les camions entrants et sortants. L'Autorité des Routes Nationales du Kenya (KeNHA) a installé des balances de pesée routier dynamique à grande vitesse (HSWIM) et multi-plateformes à Mariakani; Athi River; Gilgil et Webuye, qui sont entièrement automatisés.



Un camion est pesé au pont-basculé le long du Corridor Nord

FILE PHOTO: NCTTCA

Figure 20: Conformité aux ponts-basculés le long du Corridor Nord

Source: Données de KeNHA, de 2017 à 2019



L'analyse a montré que les ponts-basculés ont enregistré une performance stable en termes de niveaux de conformité de plus de 95%, à l'exception du pont-basculé Busia dont le niveau de conformité était stable à une moyenne de 79% en 2019. Une faible conformité au pont-basculé Busia pourrait être attribuée au pont-basculé qui fonde sa conformité sur trois paramètres : le poids brut du véhicule, le poids du véhicule sur essieu et poids du véhicule sur le groupe d'essieux. Pour les autres ponts-basculés, si un groupe d'essieux est conforme, le chariot est autorisé à

continuer. En outre, il est possible que le pont-basculé de Busia manutentionne des marchandises originaires de la région et n'ayant pas été pesées ailleurs. L'objectif de conformité à 100% n'a pas encore été atteint. Pour les autres ponts-basculés, si un groupe d'essieux est conforme, le camion est autorisé à continuer le voyage. En outre, il est possible que le pont-basculé de Busia manutentionne des marchandises originaires de la région et n'ayant pas été pesées ailleurs. L'objectif de conformité à 100% n'a pas encore été atteint.

6.4 Trafic aux ponts-basculés le long du Corridor Central

Cet indicateur mesure le nombre moyen de camions pesés en un mois aux différents ponts-basculés en Tanzanie le long du Corridor Central.

Les nœuds de transit du Corridor Central en Tanzanie ont un total de 10 ponts-basculés, dont cinq Vigwaza, Mikese, Dakawa, Nala et Njuki sont des pesage routiers dynamiques (WIM). Afin de réduire le temps passé pendant le processus de pesée les ponts-basculés de Kurasini, Mwendakulima, Nyakahura, Kyamyora et Mutukula sont des ponts-basculés statiques.

Les véhicules de transport en transit traversant le Corridor Central sont pesés et inspectés à seulement trois arrêts de Vigwaza, Njuki et Nyakahura.

Les statistiques ci-dessous indiquent le trafic de tous les véhicules pesés aux ponts statiques par trimestre en Tanzanie.

Le pont-basculé de Vigwaza ont enregistré un trafic énorme car il s'agit du premier pont-basculé sur lequel passent tous les véhicules en provenance du port de Dar es Salaam après le pont-basculé de Kurasini qui est installé au port de Dar es salaam. Chaque trimestre, 200.316 véhicules sont pesés en moyenne au pont-basculé statique de Vigwaza.

Tableau 16: Trafic de tous les véhicules pesés aux ponts statiques par trimestre en Tanzanie

Trafic aux ponts-basculés		Jan - Mar	Avr- Juin	Juil - Sept	Oct - Déc
Vigwaza	2017	114,824	123,970	115,786	133,413
	2018	118,355	93,423	286,493	271,333
	2019	271,785	194,526	96,235	238,716
Mikese	2017	42,401	38,226	51,702	172,584
	2018	47,540	59,109	129,371	52,791
	2019	73,628	67,723	147,530	152,891
Kihonda/Dakawa	2017	21,518	17,910	19,140	25,905
	2018	15,754	29,053	38,513	32,777
	2019	33,897	37,262	92,058	109,518
Nala	2017	46,521	43,913	45,023	51,337
	2018	52,277	58,958	60,647	47,581
	2019	42,090	75,915	55,097	92,903
Njuki	2017	29,523	31,752	12,538	18,741
	2018	31,852	58,840	31,374	41,209
	2019	41,228	43,720	131,366	201,301
Mwendakulima	2017		27,654	30,743	28,473
	2018	32,153	30,563	34,098	32,291
	2019	29,194	26,086	9,142	25,967
Nyakahura	2017	20,276	1,239	24,299	2,4745
	2018	20,113	16,833	25,478	9,561
	2019	19,925	24,333	24,516	
Kyamyorwa	2017	10,006	7,715	11,078	10,415
	2018	9,879	8,925	9,044	10,657
	2019	14,568	17,531	18,315	16,502
Mutukula	2017	3,561	2,114	2,093	930
	2018	2,281	2,428	2,186	2,780
	2019	2,486	4,326	4,480	7,847

6.5 Conformité aux ponts-basculés le long du Corridor Central

Cet indicateur mesure le pourcentage de camions qui sont conforme aux limites du poids brut du véhicule et aux limites de charge à l'essieu avant ou après la redistribution de la cargaison.

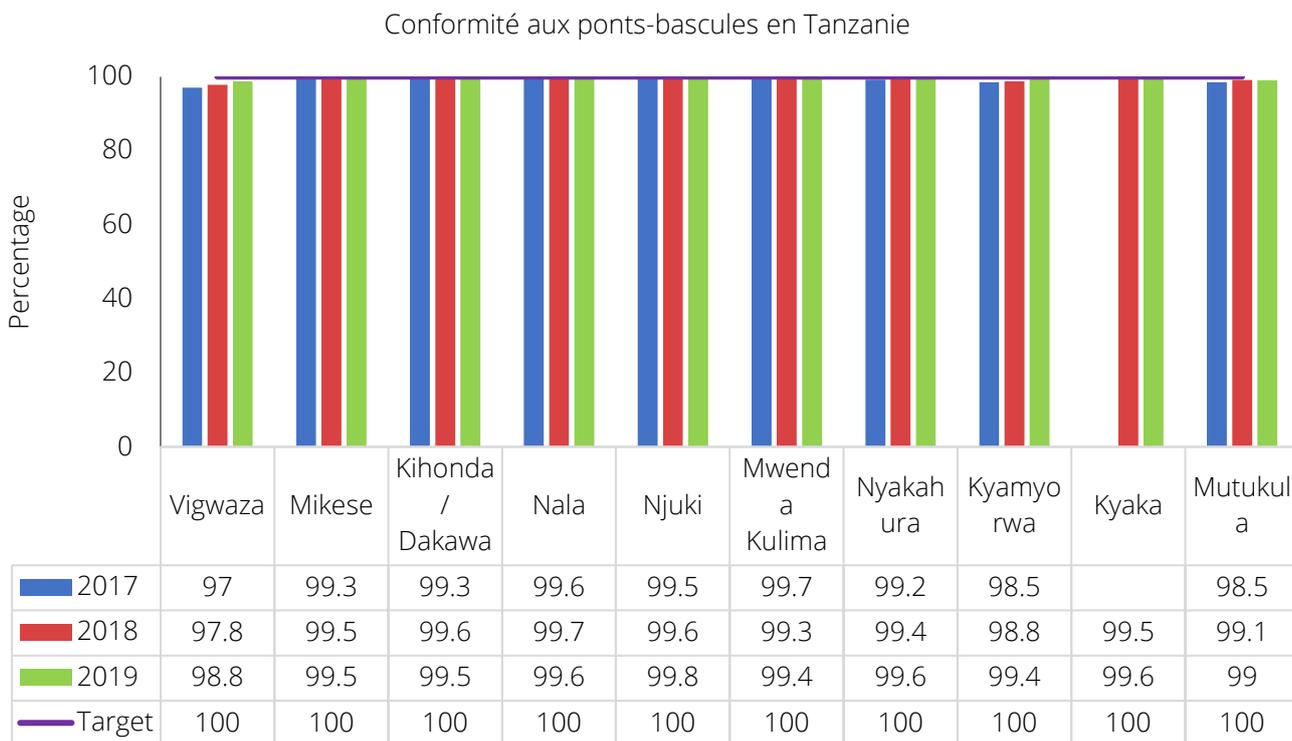
La loi de 2016 de la Communauté de l'Afrique de l'Est sur le contrôle de la charge des véhicules est une loi de la Communauté visant à prévoir le contrôle des charges des véhicules, l'application harmonisée, les dispositions institutionnelles pour le réseau régional de routes nationales dans la Communauté et à prévoir d'autres questions connexes, y compris la gestion des ponts-basculés. En Tanzanie, les ponts basculés sont gérés par TANROADS.



Les camions sont en file d'attente pour être pesés au pont-basculé Nala dans la région de Dodoma, le long du Corridor Central
 PHOTO: CCTFA

Figure 21: Conformité aux ponts-basculés en Tanzanie

Source: Données de l'Autorité des Routes de la Tanzanie (Tanroads), de 2017 à 2019



La figure ci-dessus montre que le niveau de conformité des camions est élevé sur tous les ponts-basculés le long du Corridor Central en Tanzanie. La conformité est constante tout au long de la période sous revue (2017-2019). La conformité moyenne est inférieure au premier pont-basculé de Vigwaza par rapport à tous les autres ponts-basculés, mais elle s'est améliorée, passant à 98,76% pour la période janvier-décembre 2019, par rapport à 97,2% enregistrée pour la même période en 2018. Cela pourrait être largement

attribué à l'installation du pont-basculé Kurasini, au port de Dar es Salaam, qui a considérablement réduit les cas de surcharge au pont-basculé de Vigwaza, car il a été délibérément introduit pour permettre aux transporteurs et aux propriétaires de cargaison d'évaluer la conformité de la charge par essieu de leur cargaison avant de commencer leurs voyages. Tous les autres ponts-basculés ont enregistré une conformité élevée, supérieure à 99,0%.





Septième Chapitre

Résumé, Conclusion et Recommandations

7.1 Résumé

Au cours de la période considérée, le volume des échanges commerciaux a considérablement augmenté dans les Corridors Nord et Central au cours de la période considérée, en raison de la croissance du commerce dans la région. Cela a été renforcé par l'amélioration de l'efficacité des Ports de Mombasa et de Dar es Salaam qui a entraîné une croissance du volumes de marchandises à plus de 50 millions de tonnes métriques en 2019. L'intégration régionale et l'harmonisation des réglementations qui affectent le commerce bilatéral ont sans aucun doute amélioré non seulement les corridors de transport mais aussi les ports. Progressivement, les indicateurs de performance montrent une amélioration dans tous les domaines avec une réduction du temps et des coûts de fret enregistrée au cours de la période considérée, quoique de manière progressive.

L'amélioration continue des ports et les travaux en cours sur le SGR augurent une bonne nouvelle pour l'amélioration et l'attractivité de la région pour le commerce. Parmi les autres améliorations notables, il sied de citer l'expansion des terminaux portuaires et des postes d'amarrage au port de Mombasa et de Dar Es Salaam, des améliorations des routes, notamment l'ouverture de la route Mombasa-Taveta Holili, l'installation de ponts bascules de pesage routier dynamiques à grande vitesse (HSWIM), la construction des postes frontières à arrêt unique, entre autres.

L'harmonisation des réglementations dans les régions de l'EAC a créé l'environnement réglementaire et politique souhaité qui a considérablement réduit le goulot qui étouffe le commerce transfrontalier. Certains d'entre eux incluent l'harmonisation des exigences en matière de charge à l'essieu, la mise en œuvre du Territoire Douanier Unique, des postes frontières à arrêt unique et le développement d'une infrastructure commune, y compris le chemin de fer à écartement standard (SGR) proposé, pour n'en citer que quelques-uns. La hiérarchisation des investissements dans les infrastructures de transport par les gouvernements ne peut être passée sous silence et a joué un rôle clé dans la mobilisation de ressources pour les infrastructures de transport à forte intensité capitalistique.

Enfin, les efforts collectifs de toutes les Parties prenantes des secteurs du transport et de la logistique du commerce ont joué un rôle essentiel dans l'amélioration de l'efficacité des corridors de transport. Des exemples clés sont la mise en œuvre de la Charte de la communauté portuaire de Mombasa et du Comité d'amélioration du port de Dar es Salaam qui a mobilisé les Parties prenantes pour améliorer l'efficacité.

7.2 Recommandations

Les recommandations suivantes ont été formulées :

- Il est recommandé aux pays d'opter pour des itinéraires alternatifs plus courts pour réduire les coûts et le temps nécessaire.
- L'utilisation de l'ECTS est encore faible, ce qui a un impact sur la qualité des données et des informations requises pour analyser les causes des arrêts et des retards.
- Les Etats membres devraient mettre en œuvre la politique d'installation des ponts bascules de pesage routier dynamique à grande vitesse (HSWIM)
- Elaboration continue des rapports conjoints des corridors pour mesurer et comparer les performances des deux corridors, en les comparant aux normes mondiales.
- Nécessité d'efforts conjoints entre les pays membres des corridors pour mettre en œuvre les meilleures initiatives dans le but d'améliorer l'efficacité du corridor dans la région.
- Nécessité d'élargir le champ du suivi pour inclure d'autres modes de transport et rechercher des indicateurs comparables pour l'établissement de rapports conjoints.



AUTORITÉ DE COORDINATION DE TRANSIT ET DE
TRANSPORT DU CORRIDOR NORD

HOUSE 1196 LINKS ROAD NYALI

P.O BOX 34068-80118 MOMBASA, KENYA

+254 729 923574

+254 733 532485

ttca@ttcanc.org

www.ttcanc.org



AGENCE DE FACILITATION DU TRANSPORT DE
TRANSIT DU CORRIDOR CENTRAL

POSTA HOUSE GHANA AVENUE

P.O. BOX 2372 DAR ES SALAAM, TANZANIA

PHONE: +255 22 2127 149

MOBILE: +255 687 440 941

ttfa@centralcorridor-ttfa.org

www.centralcorridor-ttfa.org

@NorthernCorridor



@ccttfaorg

NorthernCorridor



ccttfa



RAAPPORT JOINT SUR LES PERFORMANCES COOPÉRATIVES NOROCCIDENTALES 2016-2019

