



# OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS DU CORRIDOR CENTRAL

**RAPPORT ANNUEL SUR LA PERFORMANCE DE  
TRANSPORT EN TRANSIT DU CORRIDOR CENTRAL**



**Mai 2023**



# TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES	ii
LISTE DES TABLEAUX	iii
ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS	iv
AVANT-PROPOS	v
RÉSUMÉ	vi
RÉSUMÉ DE LA PERFORMANCE	viii
<b>SECTION PREMIERE : INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
<b>1.1 INDICATEURS MACROÉCONOMIQUES</b>	<b>3</b>
1.2 Suivi des performances du corridor central	6
1.3 Méthodologie	7
1.4 Traitement, analyse et rapport	7
<b>SECTION DEUX : INDICATEURS DE VOLUME ET DE CAPACITÉ</b>	
2.0 Introduction	9
2.1 Volume de fret	9
2.2 Trafic de marchandises	10
2.3 Trafic de fret à l'importation	11
2.4 Trafic de marchandises à l'exportation	17
2.5 Capacité de transport par rail	17
2.6 Transport de transit maritime sur le corridor central	27
<b>SECTION TROIS : TAUX ET COÛTS DE TRANSPORT</b>	
3.0 Introduction	32
3.1 Taux et frais de transport de conteneurs par route	32
<b>SECTION FOUR: PRODUCTIVITY AND EFFICIENCY</b>	
4.0 Introduction	35
4.1 Temps de rotation des navires	35
4.2 Indicateurs de temps de séjour	38
4.3 Délai de mainlevée douanière/délai de traitement des documents (DPC)	44
4.4 Délai de rotation des camions	45
4.5 Camions d'exploitation par pays d'immatriculation	45
4.6 Conteneurisation des cargaisons	46
4.7 Contrôle de la charge des véhicules	48
<b>SECTION CINQ : TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS</b>	
5.0 Introduction	51
5.1 Temps de transit vers les destinations	51

# LISTE DES FIGURES

Figure 1: Part du PIB des États membres en 2022 (%)	2
Figure 2: PIB par habitant aux prix du marché des États membres (USD), 2019-2022	4
Figure 3: Taux d'inflation moyen des États membres du corridor central, 2019-2022	4
Figure 4: Tendances des indices de trafic du CCTO, 2013-2022	5
Figure 5: Méthodologie du CCTO	6
Figure 6: Débit annuel de fret en tonnes, 2021-2022	9
Figure 7: Débit de cargaison mensuelle en tonnes, 2021-2022	10
Figure 8: Répartition du trafic de fret en haute mer, 2022	11
Figure 9: Tendances mensuelles du fret d'importation, 2020-2022	11
Figure 10: Part du trafic de fret à l'importation par pays, 2021-2022	12
Figure 11: Importations locales mensuelles déchargées, 2020-2022 (tonnes)	13
Figure 12: Importations déchargées au port de Dar vers la RDC, de janvier à décembre, 2020-2022 (Tonnes)	14
Figure 13: Importations déchargées au port de Dar vers le Rwanda, 2020-2022 (Tonnes)	15
Figure 14: Importations déchargées au port de Dar vers le Burundi, janvier à décembre, 2021-2022 (Tonnes)	16
Figure 15: Importations déchargées au port de Dar vers l'Ouganda, janvier à décembre, 2020-2022 (Tonnes)	16
Figure 16: Répartition du trafic de marchandises à l'exportation par pays, 2020-2022	17
Figure 17: Exportations mensuelles du corridor central au port de Dar, 2020-2022 (tonnes)	18
Figure 18: Tendances mensuelles du volume des cargaisons exportées par pays, 2022	19
Figure 19: Tendances mensuelles du volume des cargaisons exportées pour le Burundi, 2022	19
Figure 20: Evolution mensuelle du volume de cargaison à l'export pour le Rwanda, 2022	19
Figure 21: Voyages du MV Kaawa pour l'année fiscale 2018/19-2021/22	28
Figure 22: Volume de fret traité par MV Kaawa (URC), 2018/2019 à 2021/2022	28
Figure 23: Frais de fret routier de DSM à Bukavu et Goma, janvier-décembre 2022	34
Figure 24: Frais de fret routier de DSM à Kigali, janvier-décembre 2022	34
Figure 25: Frais de fret routier de DSM à Kampala, janvier-décembre 2022	34
Figure 26: Frais de transport routier de DSM à Bujumbura, janvier-décembre 2022	35
Figure 27: Composantes du temps de rotation des navires au port de Dar, 2022 (jours, %)	37
Figure 28: Tendances mensuelles du temps d'accostage des navires (jours), 2020-2022	38
Figure 29: Tendances mensuelles du temps d'attente des navires (jours), 2022	39
Figure 30: Tendances mensuelles des composantes du délai de rotation des navires (%), 2022	39
Figure 31: Moyenne mensuelle du temps d'attente pour les conteneurs locaux à TPA, 2022 (jours)	40
Figure 32: Durée d'immobilisation moyenne annuelle des conteneurs locaux à TPA, 2015-2022	41
Figure 33: Durée d'immobilisation moyenne mensuelle des conteneurs en transit à TPA, 2022	42
Figure 34: Moyenne annuelle de la durée d'immobilisation des conteneurs de transit à TPA, 2013-2022	42
Figure 35: Durée d'immobilisation moyenne annuelle des conteneurs locaux au TICTS, 2014-2022	43
Figure 36: Durée d'immobilisation moyenne mensuelle des conteneurs locaux au TICTS en 2022	44
Figure 37: Durée d'immobilisation moyenne mensuelle des conteneurs en transit au TICTS (jours), 2020-2022	45
Figure 38: Durée d'immobilisation moyenne annuelle des conteneurs en transit au TICTS, 2014-2022 (jours)	45
Figure 39: Moyenne annuelle du temps de dédouanement en Tanzanie, 2015-2021 (heures)	46
Figure 40: Part des camions immatriculés à l'étranger opérant dans le corridor central, 2013-2022	48
Figure 41: Part du fret conteneurisé, 2017-2022	49
Figure 42: Flux de trafic annuel des ponts-basculés le long des routes du corridor central de la Tanzanie, 2018-2022	51
Figure 43: Temps de transit routier moyen mensuel vers les destinations, 2022 (jours)	55
Figure 44: Moyenne annuelle de temps de transit routier vers la Destination (jours) 2018 - 2022	56

# LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Résumé des performances, 2021-2022	viii,ix
Tableau 2: Volume ,densité ,croissance de la population du corridor central 2020-2022	1
Tableau 3: Taux de croissance annuel du PIB (%), 2020-2022	3
Tableau 4: Importations annuelles déchargées au port de Dar par pays, 2019- 2022 (tonnes)	12
Tableau 5: Exportations chargées au port de Dar par pays, 2020- 2022 (tonnes)	18
Tableau 6: Performance de la TRC par rapport aux objectifs, 2016/17 - 2020/21	20
Tableau 7: Navires exploités par Marine Services Company Limited (MSCL)	29
Tableau 8: Moyenne annuelle des frais de transit par conteneur par destination, 2021- 2022 (USD)	33
Tableau 9: Moyenne annuelle des frais de fret routier en USD, 2019-2022	35
Tableau 10: Durée moyenne mensuelle de séjour des conteneurs en transit à la TPA, 2015-2022 (jours)	43
Tableau 11: Moyenne mensuelle de la durée de séjour des conteneurs locaux au TICTS (jours), 2014-2021	44
Tableau 12: Moyenne mensuelle du temps de dédouanement en Tanzanie, 2015-2022 (heures)	46
Tableau 13: Durée moyenne mensuelle de rotation des camions au TICTS, 2017-2022 (heures)	47
Tableau 14: Trafic des ponts-bascules sur les routes tanzaniennes, 2022	50
Tableau 15: Tendances annuelles du trafic des ponts-bascules, 2018-2022	50
Tableau 16: Conformité trimestrielle des ponts-bascules par station et par trimestre, 2022	52
Tableau 17: Temps de transit routier moyens annuels vers les destinations, 2022 (jours)	54

# ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

<b>AVG/AVRG</b>	Moyenne
<b>CCTO</b>	Central Corridor Transport Observatory (Observatoire des transports du corridor central)
<b>CERC</b>	Contingent Emergency Rapid Response (intervention rapide en cas d'urgence)
<b>CF&amp;A</b>	Clearing and Forwarding Agent (Declarant et Transitaire en douane)
<b>CFA</b>	Clearing and Forwarding Agent (Déclarant et Transitaire en douane)
<b>DMGP</b>	Dar-es-Salaam Maritime Gateway Project (projet de porte maritime de Dar-es-Salaam)
<b>RDC</b>	République Démocratique du Congo
<b>ECTS</b>	Système électronique de suivi des cargaisons
<b>ETWS</b>	Electronic Train Warrant System (système électronique de suivi des trains)
<b>PIB</b>	Produit intérieur brut
<b>GPS</b>	Système de positionnement global
<b>FMI</b>	Fonds monétaire international
<b>Km</b>	Kilomètre
<b>LATRA</b>	Autorité de régulation des transports terrestres
<b>mT</b>	tonnes métriques
<b>OBR</b>	Office des recettes du Burundi
<b>OSBP</b>	One Stop Border Post (poste à contrôle juxtaposé)
<b>RRA</b>	Office rwandais des recettes
<b>RW</b>	Rwanda
<b>SCT</b>	Single Custom Territory (Territoire douanier unique)
<b>TANROADS</b>	Agence nationale des routes de Tanzanie
<b>TAT</b>	Association tanzanienne des camionneurs
<b>TATOA</b>	Association tanzanienne des propriétaires de camions
<b>TICTS</b>	Tanzania International Container Services (Services internationaux de conteneurs de Tanzanie)
<b>TIRP</b>	Tanzania Intermodal Railway Project (projet de chemin de fer intermodal en Tanzanie)
<b>TMEA</b>	TradeMark East Africa
<b>TPA</b>	Autorité portuaire de Tanzanie
<b>TRA</b>	Tanzania Revenue Authority (autorité fiscale tanzanienne)
<b>TRC</b>	Tanzania Railway Corporation
<b>TTFA</b>	Transit Transport Facilitation Agency (Agence de facilitation du transport en transit)
<b>TZ</b>	Tanzanie
<b>UG</b>	Ouganda
<b>UNRA</b>	Agence nationale des routes de l'Ouganda
<b>URA</b>	Uganda Revenue Authority (autorité fiscale ougandaise)
<b>URC</b>	Uganda Railways Corporation (Société des chemins de fer ougandais)

L'Observatoire du Transport du Corridor Central (OCTC) est un cadre établi pour le suivi de la performance du secteur logistique reliant le Port de Dar-es-Salaam à cinq pays du Corridor Central conformément à l'Accord de Coopération signé le 2 septembre 2006. Le OCTC complète également les activités de la AFTTCC pour lui permettre de réaliser sa vision de faire du Corridor Central le corridor le plus compétitif d'Afrique de l'Est et d'Afrique Centrale.

Le suivi des performances est effectué en analysant les progrès d'une série d'indicateurs convenus par les parties prenantes en tant que cadre de performance. Le OCTC est la plateforme qui fournit aux parties prenantes des informations actualisées sur les performances des différents segments du corridor, utiles pour les entreprises, les politiques et les références académiques. Régulièrement, le CCTO produit des rapports de suivi pour communiquer les progrès de la performance pour des périodes spécifiques. Le rapport annuel 2022 est l'un des produits du CCTO, couvrant la période de janvier à décembre 2022. Ce rapport est préparé par le secrétariat du CCTTFA en collaboration avec les parties prenantes. Au cours des années 2014-2022, le CCTO a bénéficié d'un soutien technique actif de Trademark East Africa (TMEA) pour la mise à jour du portail, sa mise en ligne et l'avancement de la liste des indicateurs analytiques. Le CCTTFA et ses partenaires sont reconnaissants pour le temps passé avec TMEA et attendent avec impatience de nouveaux efforts.

Le rapport est basé sur l'analyse des changements périodiques relatifs de chacun des indicateurs de performance, à travers le temps, et en comparaison avec les objectifs qui ont été fixés par les Gouvernements. Il vise à fournir un cadre pour le suivi des résultats des résolutions des problèmes identifiés et des programmes de transport de transit le long du corridor. L'objectif de l'observatoire est de disposer d'éléments probants pour éclairer les interventions dans le corridor.

Le rapport de performance 2022 du OCTC est le 10ème rapport annuel qui évalue 40 indicateurs le long du corridor central. À cette fin, j'aimerais reconnaître le soutien précieux accordé par les organes politiques du CCTTFA, à savoir le Conseil des ministres, le Conseil d'administration, le Comité exécutif et le Comité de direction : Le Conseil des Ministres, le Conseil d'Administration et le Comité Consultatif des Acteurs (STACON) et remercier tous les acteurs qui ont fourni des données et des informations qui permettent à l'Observatoire du Transport du Corridor Central de générer des indicateurs significatifs qui contrôlent la performance du corridor. Nous exhortons toutes les parties prenantes à se concentrer sur la mise en œuvre des principales recommandations de ce rapport afin que les États membres puissent continuer à bénéficier d'un transport fluide qui facilite le développement durable.

Je saisis cette occasion pour exprimer ma gratitude à Trademark East Africa pour le soutien financier et technique apporté à la mise à niveau de la boîte à outils de l'Observatoire des transports, afin d'y ajouter des fonctionnalités supplémentaires et d'adapter les technologies modernes à l'amélioration et au développement durable de l'Observatoire des transports du corridor central. Je saisis également cette occasion pour les féliciter de la transformation de TradeMark East Africa en Trademark Africa. Comme j'ai pris la Direction du CCTTFA en mars 2022, je plaide pour que l'on continue à exploiter les efforts déployés en matière de plaidoyer et de programmation fondés sur des données probantes en faveur du corridor.



**Me Flory Okandju**  
Secrétaire Exécutif

## RÉSUMÉ

Le rapport de l'Observatoire des transports a poursuivi sa quête d'informations factuelles pour soutenir le développement de l'infrastructure de transport du corridor central. La dixième édition annuelle du rapport de l'Observatoire des transports couvre 38 indicateurs de performance sur des segments et des aspects du corridor. L'accent est mis sur les projets et les recommandations politiques qui contribuent à réduire le coût du transport, les retards et les autres défis logistiques.

Le cycle du projet de l'Observatoire du transport comprend la collecte de données fournies par diverses parties prenantes dans les États membres, y compris les autorités fiscales, les autorités routières, les ports, les autorités ferroviaires, les associations de transport, les transporteurs et les institutions du secteur privé étroitement liées au commerce et au transport ; le traitement et l'analyse des données ; les rapports en ligne et hors ligne ; et la diffusion afin d'appuyer la planification et les opérations de commerce et de transport dans les États membres.

Le rapport annuel de suivi des performances 2022 compile et publie des indicateurs couvrant six domaines majeurs du commerce et du transport multimodal : le volume des transactions, les coûts et les taux de transport, la productivité et l'efficacité, les temps de transit et les retards, et la sécurité du transport. Le rapport inclut tous les modes de transport qui facilitent la circulation des marchandises le long du corridor, à savoir le transport maritime, routier, ferroviaire et fluvial.

Comme le CCTO s'efforce d'atteindre un public plus large avec ses produits d'information, l'utilisation en ligne de l'Observatoire des transports est également surveillée afin de répondre aux besoins des utilisateurs en matière de support et/ou de contenu de l'information. Le portail s'est progressivement développé avec davantage de retours d'expérience et de demandes de rapports et de mises à jour. Entre 2021 et 2022, le trafic en ligne est passé de 7574 à 9301 (23%). Le profil de l'audience s'est également élargi à 51 États dans le monde, y compris des personnes de démographie et de langues diverses. Le CCTO répondra aux besoins des utilisateurs afin de mieux les servir. Nous améliorerons les opérations de ses plateformes d'information, l'ajout d'autres composantes telles que le commerce intra-régional entre les pays, ainsi que la stratégie de communication et de plaidoyer afin de diffuser largement ses rapports et ses conclusions. En 2022, le CCTO a poursuivi ses travaux de recherche, d'analyse politique, d'études sur des zones restreintes et de sensibilisation pour faciliter une meilleure compréhension du commerce et de la logistique dans la CAE grâce à une mise en réseau accrue avec la Banque mondiale, Trade Mark Africa, Tanzania Shipping Agencies Corporation, The Northern Corridor Transport Observatory, Dar-es-Salaam Corridor et nos estimés partenaires chevronnés.

Les indicateurs clés de performance sur le volume des transactions démontrent la performance du Port de Dar es Salaam en termes de données disponibles sur le flux de marchandises à la fois pour les importations et les exportations pour la période de janvier à décembre 2022. L'augmentation globale du fret pour les importations était de 17% tandis que pour les exportations, elle était de 27% par rapport à la même période en 2021. En termes de part de trafic, le fret tanzanien (local) représente 57 % de toutes les importations passant par le port de Dar es Salaam, tandis que le fret en transit vers les États membres du Corridor central représente 30 % et 13 % pour les autres pays non membres du Corridor central. En ce qui concerne les exportations, la part du fret tanzanien était de 54 %, tandis que le fret d'exportation des autres États membres du corridor central représentait 28 % et celui des autres États non membres du corridor central 14 %.



## RÉSUMÉ

En ce qui concerne les opérations maritimes le long du corridor central, trois grands lacs, Kivu, Victoria et Tanganyika, forment la chaîne logistique et de transport par voies navigables intérieures pour les États membres. Dans le cadre de ce rapport, nous disposons de données détaillées sur les opérations du lac Victoria entre le port de Mwanza en Tanzanie et Port Bell en Ouganda. Au cours de l'année, un transbordeur de wagons, MV. Kaawa, appartenant à l'Uganda Railways Corporation (URC), d'une capacité de 22 wagons conteneurs équivalant à 880 tonnes, a assuré les services sur cette route tandis que MV Pamba était immobilisé. En 2022, le débit du MV Kaawa était de 55 000 tonnes, soit une augmentation de 48 % par rapport aux 37 000 tonnes de 2021.

Les indicateurs d'efficacité et de productivité donnent une orientation de base sur la performance opérationnelle du corridor. L'objectif de la mesure de la productivité est de donner les performances actuelles de la chaîne logistique de transport par rapport aux mesures de productivité souhaitables fixées par le gouvernement tanzanien, en veillant également à ce que les résultats soient à la hauteur des valeurs attendues. En ce qui concerne l'efficacité portuaire, le temps de séjour des conteneurs en transit a diminué pour atteindre environ 10,7 jours en 2022, comme en 2021. Nous notons qu'il reste du travail à faire pour atteindre l'objectif de 5 jours fixé par le gouvernement tanzanien.

La rotation des camions au terminal TICTS a été de 1,53 heures en 2022, ce qui indique des améliorations qui ont permis de réduire d'une heure la durée des opérations au cours de la période. Le nombre de camions de transit immatriculés à l'étranger et transportant des marchandises en transit a augmenté de manière significative, passant de moins de 6 % au cours des cinq dernières années à 14 % en 2022. L'augmentation du nombre de camions de transit est attribuée à l'harmonisation des frais d'utilisation des routes et à l'amélioration significative du corridor central en termes de manutention des marchandises au port de Dar es Salaam, ainsi qu'à l'infrastructure routière qui encourage d'autres transporteurs à opérer sur le corridor central.

Le temps de transit routier vers les différentes destinations des États membres du corridor central s'est amélioré en termes de durée moyenne et de fiabilité grâce à une réduction de 14 heures dans l'ensemble. Le temps de transit à partir du port de Dar-es-Salaam était de 4 jours (97 heures) pour Kigali, 5,5 jours (131 heures) pour Bujumbura, 5,9 jours (142 heures) pour Kampala, 7,3 jours (174 heures) pour Bukavu et 6,5 jours (157 heures) pour Goma. Cependant, les données ne montrent pas d'améliorations durables à attendre en 2023 à partir des tendances mensuelles vers décembre si la situation reste telle qu'elle était en 2022. Malgré des progrès remarquables dans la suppression des restrictions COVID, de nouveaux défis en 2022 ont fait fluctuer les temps de transit sans tendance à la baisse. Malgré des progrès remarquables dans la suppression des restrictions COVID, de nouveaux défis en 2022 ont fait fluctuer les temps de transit sans tendance à la baisse.

Enfin, en plus du suivi régulier des performances basées sur des indicateurs, l'Observatoire des transports du corridor central est chargé de mener des enquêtes spécialisées sur les différents modes de transport le long du corridor afin d'évaluer l'état actuel des choses sur le terrain et de tracer la voie à suivre avec les parties prenantes. Cette année, le rapport a étudié la capacité et l'utilisation des actifs pour les voies navigables intérieures et les chemins de fer pour la Tanzanie et l'Ouganda afin d'évaluer leurs performances et leurs lacunes. Ainsi, il y a une compréhension générale de la performance et des problèmes du transport fluvial dans les lacs Tanganyika et Victoria, ainsi que de la Tanzania Railways Corporation et de l'Uganda Railways Corporation. Le rapport soutiendra le plaidoyer sur la facilitation des infrastructures et des améliorations opérationnelles des chemins de fer et des voies navigables intérieures.

Le rapport annuel de l'Observatoire des transports du corridor central présente les principaux indicateurs de performance pour la période allant de janvier à décembre de l'année 2022.

## RÉSUMÉ DES PERFORMANCES

Le tableau ci-dessous présente le résumé des indicateurs de performance de janvier à décembre 2022 par rapport à la même période de 2021.

Tableau 1 : Résumé des performances, 2021-2022

S/N	Indicateur de performance	Description	2021	2022
1	Débit total des cargaisons (mil tonne)		17	19.9
2	Répartition des cargaisons en haute mer %		97%	97%
3	Les importations selon la répartition des cargaisons en Haute Mer , %		83%	83%
4	Les Importations de Pays (en tonne)	Tanzania	8,453,795	9,250,271
		Burundi	495,099	530,561
		D.R. Congo	1,672,218	2,312,864
		Rwanda	1,327,863	1,464,102
		Uganda	138,203	199,108
		Others	1,679,664	2,193,614
5	Les Exportations des Pays (en tonnes)	Tanzania	1,562,164	1,800,271
		D.R. Congo	685,649	1,013,479
		Rwanda	38,426	46,576
		Burundi	11,919	11,920
		Uganda	602	73
		Others	332,645	461,376
6	Les Taux DE Transport (à importation vers)	Kigali	\$2,800	\$3,490
		Bujumbura	\$3,000	\$3,225
		Kampala	\$3,300	\$3,500
		Bukavu	\$4,900	\$5,200
		Goma	\$4,300	\$4,590
7	Le temps de rotation de Navire (Jours)		3.9	10.0*

S/N	Indicateur de performance	Description	2021	2022
8	Le Temps de séjour	Moyenne annuelle - Conteneur local à TPA (Jours)	6.5	8.7
		Moyenne annuelle - Conteneur en Transit à TPA (Jours)	9.5	10.7
		Moyenne annuelle - Conteneur local à TICTS (Jours)	4.6	4.6
		Moyenne annuelle - Conteneur en Transit à TICTS (Jours)	10.7	10.7
9	Le Temps de rotation des Camions(heures)	Le Temps de rotation des Camions à TICTS (heures)	1.84	1.82
10	Le temps de transit vers la destination (Jours)	Dar-Kigali	5.5	4.04
		Dar-Bujumbura	5.6	5.47
		Dar-Kampala	6.6	5.94
		Dar-Bukavu	7.33	7.27
		Dar-Goma	7.34	6.53

Source : Analyse CCTO, 2022, \*Le temps d'attente à l'ancrage extérieur a commencé à être ajouté à la composante.

# Section Première

# INTRODUCTION

## 1.1 Indicateurs Macroéconomiques

Cette section fournit des informations générales qui placent le commerce et le transport dans leur contexte. Les indicateurs macroéconomiques fournissent une réflexion sur les circonstances économiques d'un pays particulier en relation avec la performance du commerce et du transport dans les pays membres du corridor central, à savoir le Burundi, la République démocratique du Congo (RDC), le Rwanda, la Tanzanie et l'Ouganda. Les indicateurs macroéconomiques les plus pertinents sont examinés dans ce rapport, y compris la dynamique de la population telle que la taille, la densité et la croissance ; les niveaux de revenu national, la structure économique, la croissance et l'inflation.

### 1.1.1 Population des États membres

La population des États membres du corridor central augmente chaque année et devrait atteindre 228 millions d'habitants en 2022, contre 226 millions en décembre 2021 (Perspectives de l'économie mondiale). À ce niveau, la population des pays membres du corridor, dans leur ensemble, a augmenté d'un taux moyen de 3,0 % au cours de la période 2020-2022. La dynamique démographique du corridor central présente un énorme marché pour le commerce intérieur à long terme, par rapport à d'autres pays à faible revenu dont le taux de croissance annuel est inférieur à 2 %.

En outre, la superficie de la région de 3,587 millions de km<sup>2</sup> nécessite des interventions commerciales et logistiques complexes pour faciliter le commerce. Outre la superficie, la répartition moyenne de la population sur le territoire est un indicateur important des défis et des stratégies d'expansion logistique, car elle explique la répartition spatiale des marchés. Les pays membres du corridor, dans leur ensemble, avaient une densité de population de 63,5 personnes par kilomètre carré en 2022, en légère augmentation par rapport aux 63,2 personnes en 2021. Cependant, il existe des variations marquées dans la densité de population des pays membres, la RDC ayant la population la plus faiblement répartie (41,3), suivie par la Tanzanie (65) personnes par sq.km La densité de population de l'Ouganda, du Burundi et du Rwanda était respectivement de 181, 452 et 503 personnes par sq.km en 2022. Le tableau récapitulatif ci-dessous représente la taille, la répartition et le taux de croissance de la population.

**Tableau 2: Volume ,densité ,croissance de la population du corridor central 2020-2022**

Indicateur	2022	2021	2020	2019
Volume Population (Mil)	227.8	226.7	219.9	213.2
Croissance de la Population (%)	3.08	2.99	2.99	3.09
Densité de la Population (personnes/sq.km)	63.5	63.2	61.3	59.4
La superficie (sq.km)	3,587,880	3,587,880	3,587,880	3,587,880

Source : Perspectives de l'économie mondiale 2022, FMI

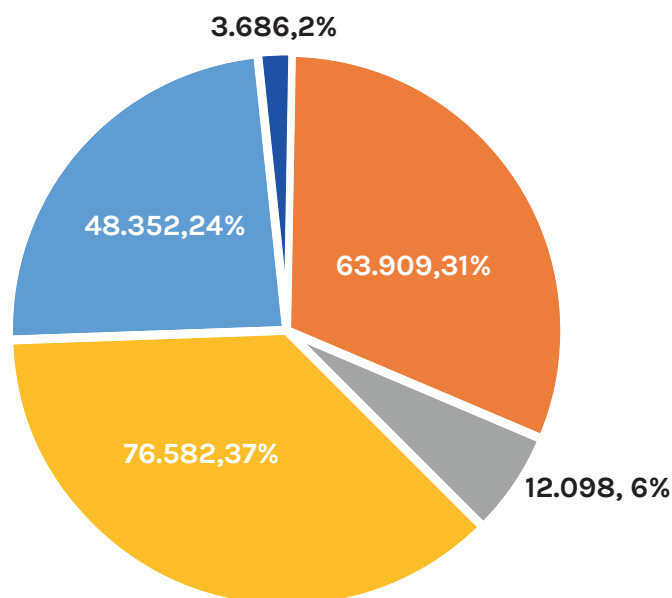
### 1.1.2 Revenus nationaux des États membres

Cette section fournit des informations sélectives sur l'économie des États membres du corridor central, suffisantes pour situer le commerce et le transport dans leur contexte. Ainsi, le revenu national, le taux de change et l'inflation sont discutés. En outre, les principales composantes de l'économie sont mises en évidence en tant qu'indicateurs de l'évolution du commerce, du potentiel du marché et de la logistique.

Selon les Perspectives de l'économie mondiale (FMI : octobre 2022), la taille des économies nationales, mesurée à partir du PIB combiné des États membres du corridor central, à prix courants, était de 204 627 millions USD répartis par pays, comme le montre le graphique ci-des

sous, qui indique que la Tanzanie détenait 37 % de la part du PIB du corridor central, suivie par la RDC, avec 32 %. La part de l'Ouganda dans le PIB total du corridor central était de 24 %, celle du Rwanda de 6 % et celle du Burundi de 2 %.

Figure 1: Situation et part du PIB des États membres en 2022, en milliards d'USD



Source: Perspectives de l'économie mondiale : Octobre 2022

Burundi Democratic Republic of the Congo Rwanda Tanzania Uganda

Le FMI (Perspectives de l'économie mondiale) a également indiqué que la croissance annuelle du PIB en 2022 au sein du bloc du corridor central était de 5,3 %, contre une croissance moyenne de 3 à 5 % en 2021. Les économies ont fait preuve d'une reprise économique soutenue, si l'on en juge par la croissance positive du PIB en 2021 dans chacun des États membres du corridor central<sup>1</sup>.

La croissance du PIB des membres du corridor central (5,3 %) est supérieure à celle de l'Afrique subsaharienne en tant que bloc (3,5 %) et à la croissance du PIB mondial (3,1 %). Il est encourageant de constater que tous les États membres ont enregistré une croissance positive du PIB en 2022 comme en 2021, ce qui témoigne d'une reprise soutenue après les effets du COVID-19 en 2020.

**Tableau 3 : Taux de croissance annuels du PIB (%), 2020-2022**

Groupes du Pays	2020	2021	2022
Monde	-3.12	5.88	3.1
Les marchés émergents et les économies en voie de développement	-2.07	6.4	3.7
L'Afrique Sub Saharienne	-1.66	3.69	3.5
Les membres du corridor central	1.96 <sup>2</sup>	4.5	5.3

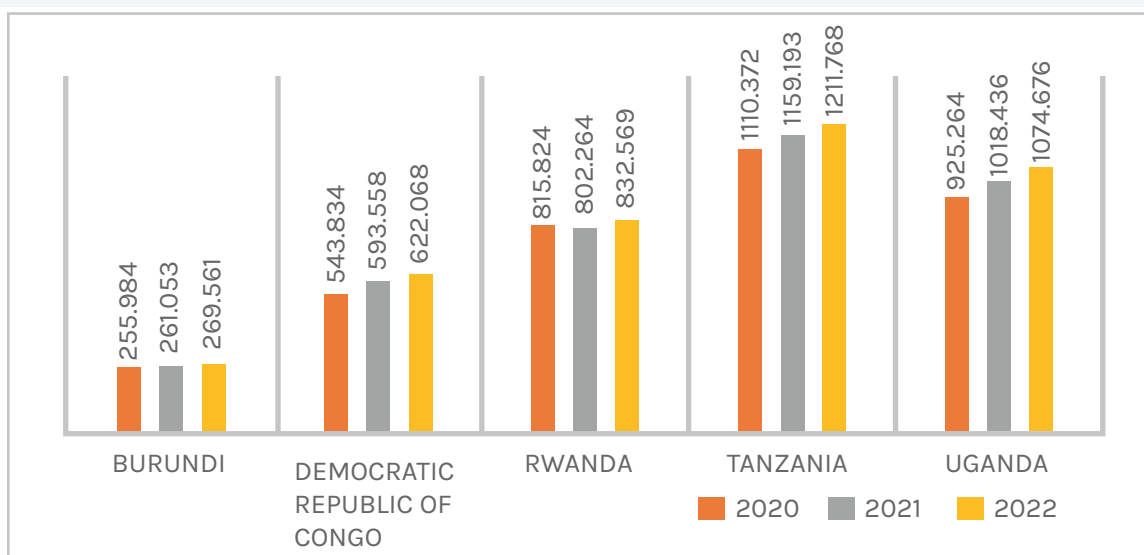
Source: WEO (FMI, 2020-2022) et analyse du CCTO pour la croissance moyenne du corridor central.

En outre, le PIB par habitant des États membres du corridor central, en tant que mesure indirecte du niveau de revenu moyen par habitant, varie considérablement entre 292 USD pour un Burundais moyen et 1106 USD pour un Tanzanien moyen par an en 2022. L'évolution sur trois ans du revenu moyen des différents pays membres (PIB par habitant) est présentée ci-dessous :

---

<sup>1</sup>Le FMI (Perspectives économiques mondiales) a fourni les chiffres du PIB des différents pays. Pour obtenir la croissance du PIB du corridor central, les taux de croissance individuels du PIB, le taux de croissance moyen pondéré a été calculé, les poids étant des parts du PIB combiné.

Figure 2 : PIB par habitant aux prix du marché des États membres (USD), 2020-2022



Source: Perspectives économiques mondiales, 2020-2022

Le graphique ci-dessus montre que les heures supplémentaires, le corridor en général et chaque État membre gagnent en économie nationale par rapport aux gains de population.

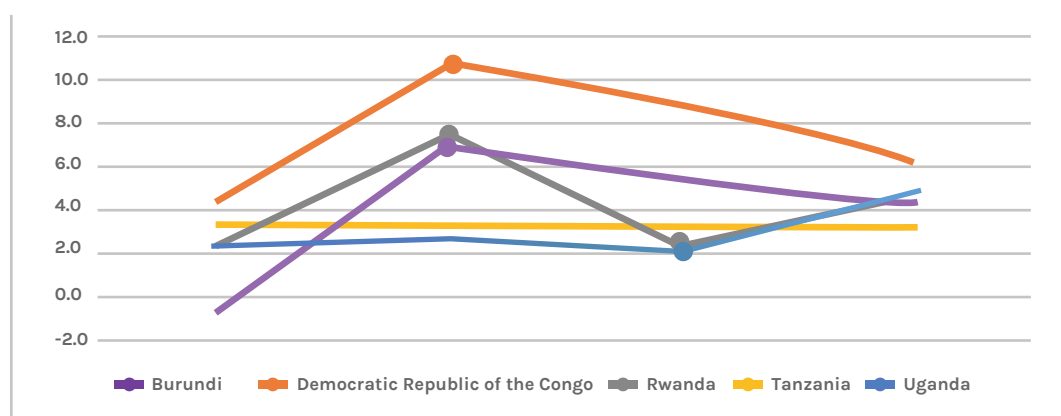
### 1.1.3 Taux d'inflation

Le prix des biens et des services dans une économie influence le modèle de consommation et donc l'importation de biens. Les prix des importations, quant à eux, influencent le prix des devises étrangères pour le commerce international. En ce qui concerne plus spécifiquement les transports, le coût des services de transport est également influencé par le prix des utilitaires et des pièces détachées des véhicules, en tant que facteur des coûts commerciaux.

L'analyse des données des Perspectives de l'économie mondiale (FMI) montre que les États membres du corridor central ont eu des taux d'inflation moyens sur dix mois en 2022 de 4,81 %, soit presque le même qu'en 2021 (4,84 %). À ce niveau, les prix à la consommation des États du Corridor central ont augmenté à un niveau inférieur à celui des pays d'Afrique subsaharienne (14 %).

Le graphique ci-dessous montre les taux d'inflation des États membres du Corridor Central pour la période 2019-2022 :

Figure 3: Taux d'inflation moyens des États membres du corridor central, 2019-2022



Source: Perspectives de l'économie mondiale, FMI (2019-2022)

Note : L'inflation combinée du corridor central a été calculée comme la moyenne pondérée des taux d'inflation des États membres individuels, pondérés par leurs tailles relatives de PIB.

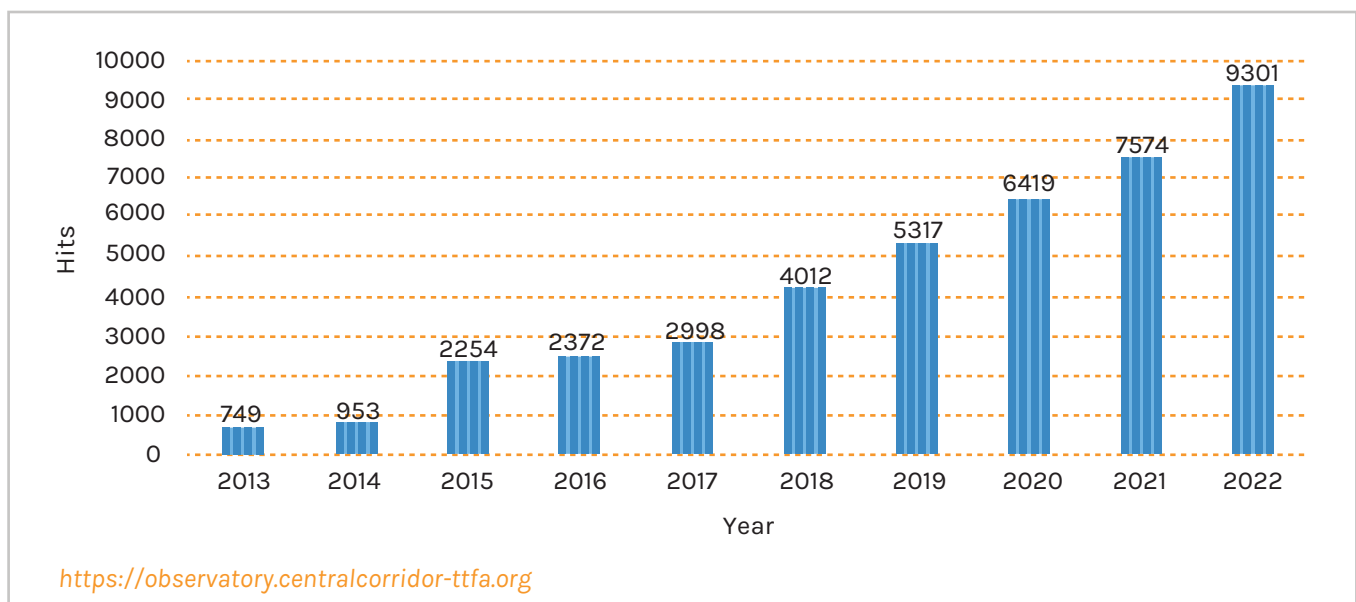


## 1.2 Suivi des performances du corridor central

L'AFTTCC utilise le portail de l'observatoire des transports pour suivre la performance du corridor. Le portail de l'observatoire comprend l'Observatoire principal qui présente 40 indicateurs de performance sur une base régulière, le tableau de bord qui affiche des KPI sélectionnés parmi les principaux indicateurs et la composante SIG qui visualise divers nœuds sur l'itinéraire par rapport à divers KPI suivis.

Le portail dispose d'un module intégré pour le suivi de l'audience à l'aide du moteur d'analyse Google. En décembre 2022, l'audience du portail avait atteint 9301 personnes, contre 7574 en décembre 2021, soit une croissance de 23 %. L'accès au portail était principalement le fait d'utilisateurs anglophones (80 %), suivis par les utilisateurs chinois (12,5 %). Les utilisateurs francophones représentaient 3,54 % et les utilisateurs d'autres langues environ 3,76 %. La demande d'accès au portail était répartie entre 61 % d'utilisateurs masculins et 39 % d'utilisateurs féminins, et entre 22 % d'utilisateurs âgés de 18 à 24 ans, 40 % d'utilisateurs âgés de 25 à 34 ans, 15 % d'utilisateurs âgés de 35 à 44 ans et 22 % d'utilisateurs âgés de 45 à 54 ans, provenant de 51 pays du monde entier. Les pays des dix premiers utilisateurs du portail, représentant 89 % de l'audience, sont la Tanzanie, le Kenya, la Chine, les États-Unis d'Amérique, le Rwanda, l'Afrique du Sud, l'Ouganda, les Pays-Bas, le Burundi et la RDC, dont 64 % proviennent d'États membres du corridor central.

Figure 4 : Tendances des hits de trafic OCTC, 2013-2022

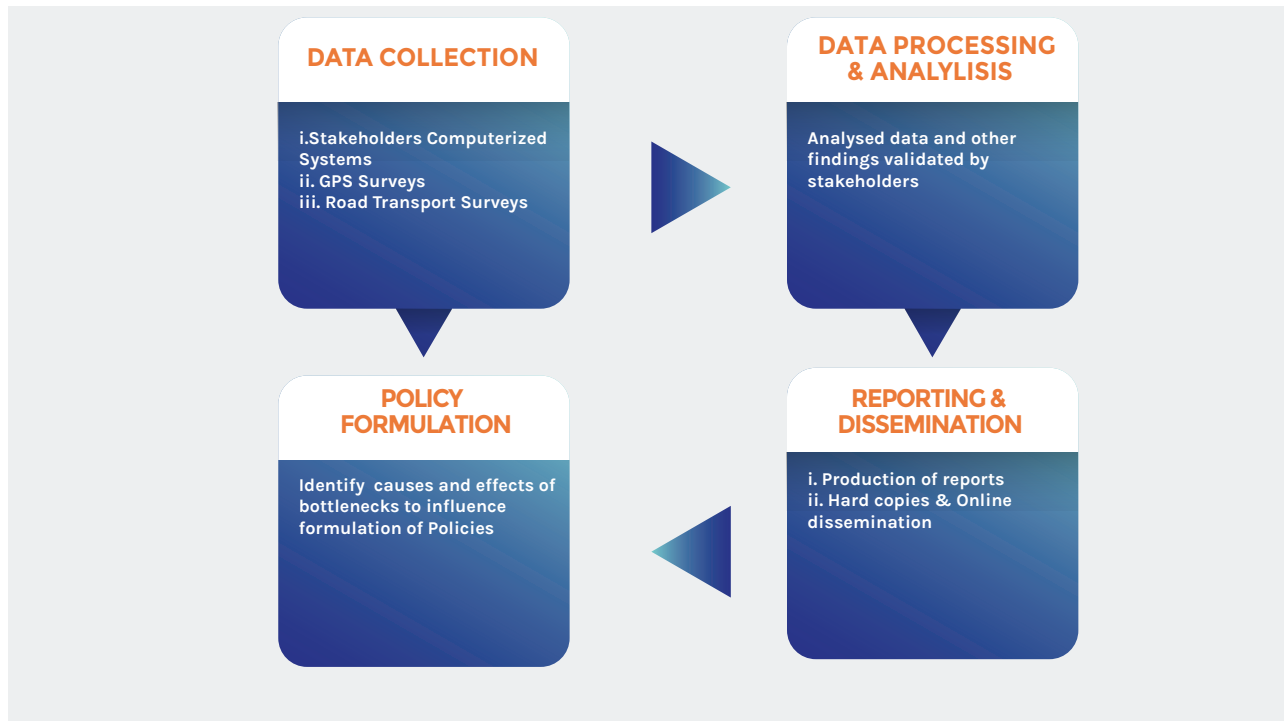


L'utilisation en ligne du portail de l'Observatoire des transports augmente chaque année en raison de l'accroissement des retours d'information et de la demande de rapports du CCTO. Entre 2013 et 2022, une analyse des tendances a permis d'observer que le nombre d'accès aux rapports en ligne a augmenté de 23 % en 2022, contre 18 % en 2021.

### 1.3 Méthodologie

L'Observatoire a développé des mécanismes, des personnes et des systèmes pour la collecte, le traitement, l'analyse, l'établissement de rapports et la diffusion de résultats fondés sur des données probantes. Les résultats obtenus sont destinés à promouvoir des développements politiques et opérationnels en faveur du transport et de la logistique dans le corridor central.

Figure 5: Méthodologie du OCTC



Le processus de collecte des données implique une combinaison de diverses méthodes et sources. Les principales sources de données comprennent les systèmes électroniques des parties prenantes du corridor central tels que les autorités portuaires (TPA et TICTS), les autorités fiscales (TRA, URA, RRA, DGDA et OBR), les autorités ferroviaires (TRC et URC), les transporteurs, les agents de compensation et d'expédition. D'autres sources comprennent des applications mobiles numérisées pour la collecte de données d'enquête, des enquêtes spécialisées sur le terrain et des observations des infrastructures le long du corridor. D'autres informations sont collectées à partir de sources secondaires telles que des documents politiques et des rapports, à l'intérieur et à l'extérieur du corridor, à des fins de référence et de comparaison.

Le OCTC engage les fournisseurs de données en signant des protocoles d'accord qui précisent la nature des données à partager, les calendriers de partage des données, les formats et qui servent également de plateforme pour lier les processus de partage des données avec les parties prenantes du OCTC. Grâce à ces protocoles d'accord, le OCTC a fait évoluer son mécanisme de partage de données vers une technologie automatisée (intégration de systèmes par le biais de technologies modernes) qui simplifie le processus de collecte de données en réduisant les interventions humaines, améliorant ainsi la qualité des données obtenues et leur collecte dans les délais impartis.

#### 1.4 Traitement, analyse et rapports

Une fois les données collectées auprès des différentes parties prenantes, elles sont traitées à l'aide de diverses formules et scripts convenus, puis analysées en se concentrant sur les différentes catégories d'indicateurs de l'Observatoire des Transports du Corridor Central (OCTC). Les résultats sont présentés dans les différentes sections et chapitres détaillés dans ce rapport.

L'analyse est à la fois quantitative et qualitative, avec des outils statistiques utilisés pour produire des tableaux, des graphiques et d'autres mécanismes de visualisation. Les rapports préparés sont ensuite validés par les fournisseurs de données et les parties prenantes. Les rapports validés sont conçus graphiquement, imprimés et largement diffusés sur papier et en ligne dans les langues officielles du corridor central (anglais et français). En outre, les conclusions et les recommandations sont communiquées aux institutions respectives pour qu'elles prennent les mesures qui s'imposent.

Enfin, le secrétariat du corridor central est chargé de conseiller les États membres sur les meilleures pratiques de mise en œuvre des recommandation



# Section Deux

INDICATEURS DE VOLUME ET DE  
CAPACITÉ

## 2.0 Introduction

Le port de Dar es Salaam est le principal port de Tanzanie avec une capacité nominale de 4,1 millions (dwt) de marchandises sèches et de 6,0 millions (dwt) de marchandises liquides en vrac. Le port a une longueur totale de quai d'environ 2 600 mètres avec onze (11) postes d'amarrage en eau profonde. Le port de Dar es Salaam traite environ 92% du commerce international de la Tanzanie.

Le port dessert les pays enclavés du Burundi, de la République démocratique du Congo, du Malawi, du Rwanda, de l'Ouganda et de la Zambie. Le port est stratégiquement placé pour servir de liaison de fret pratique non seulement vers et depuis les pays d'Afrique centrale et orientale, mais aussi vers le Moyen-Orient et l'Extrême-Orient, l'Europe, l'Australie et l'Amérique.

La Tanzania Ports Authority (TPA) met en œuvre un certain nombre de projets majeurs tels que décrits dans l'étude du National Ports Master Plan (PMP) réalisée par Royal Haskoning en février 2009. L'étude a défini une stratégie à long terme pour les ports tanzaniens afin de créer des capacités pour répondre à la demande attendue. L'un de ces projets est le Dar es Salaam Maritime Gateway Project (DMGP).

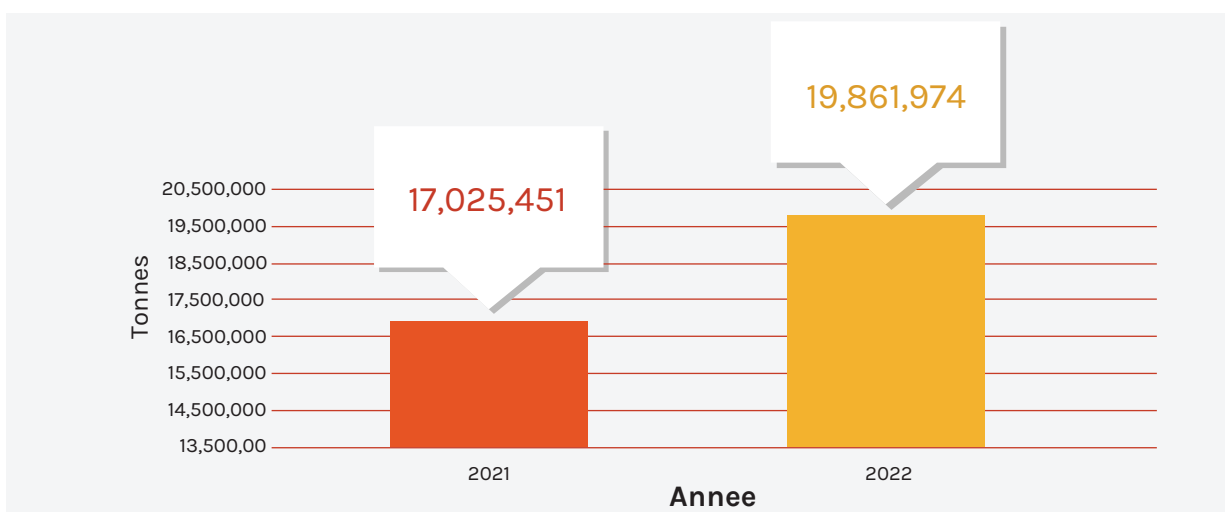
Le DMGP améliorera l'efficacité et l'efficacité en convertissant le port en un port de classe mondiale avec une efficacité optimisée pour accommoder l'escale et la réception de plus grands navires. Le DMGP devrait augmenter la capacité du port à 28 millions de tonnes métriques d'ici 2025.

Les projets de modernisation du port de Dar es Salaam comprennent, entre autres, le renforcement et l'approfondissement des postes d'amarrage 1 à 7 et du terminal RORO, le dragage du chenal d'entrée, du cercle d'évitage et du bassin portuaire, le renforcement et l'approfondissement des postes d'amarrage 8 à 11, et la construction d'un nouveau jet terminal.

## 2.1 Volume de fret

Cette section montre la performance du port de Dar es Salaam en termes de flux de marchandises, à la fois les marchandises en haute mer qui traversent les frontières nationales de la Tanzanie et les marchandises côtières qui sont locales. Au cours de l'année 2022, le volume de fret était de 19,86 millions de tonnes métriques, ce qui représente une croissance de 17 % par rapport au niveau enregistré en 2021 (17,02 millions de tonnes), ce qui équivaut à une augmentation de 2 836 523 tonnes en un an. Le graphique ci-dessous montre le débit de marchandises pour la période 2022 par rapport à 2021 :

Figure 6: Débit de fret annuel en tonnes, 2021-2022

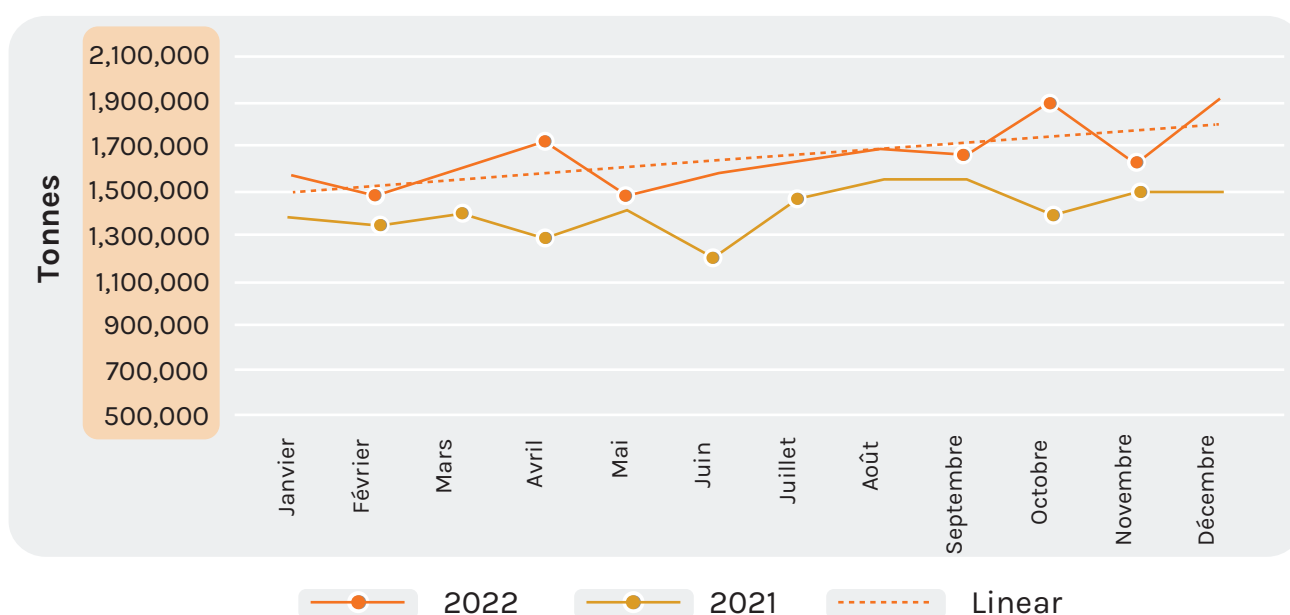


Source: TPA, 2021-2022

L'analyse du débit mensuel de marchandises montre un volume moyen mensuel presque constant de 1,66 million de tonnes, fluctuant dans une fourchette de 8 %. Le niveau du volume mensuel moyen de 2022 était plus élevé que celui de 2021, qui était de 1,41 million de tonnes métriques, bien en deçà de 7 % des fluctuations. Cela signifie que la production mensuelle des entreprises en termes de volume de fret serait prévisible, puisqu'elle représentait environ 92 % de 1,66 million de tonnes en 2022.

La tendance des volumes mensuels de marchandises pour les deux années montre une légère augmentation vers la fin de l'année, avec des creux au mois de mai-juin. Le débit maximal de marchandises en 2022 a été enregistré en décembre avec 1,92 million de tonnes, alors qu'en 2021, il a été enregistré en septembre avec 1,56 million de tonnes. Cela indique que les cycles de pointe de 2022 diffèrent de ceux de 2021, bien que les saisons basses restent proches.

**Figure 7: Débit de fret mensuel en tonnes, 2021-2022**



Source: TPA, 2021-2022

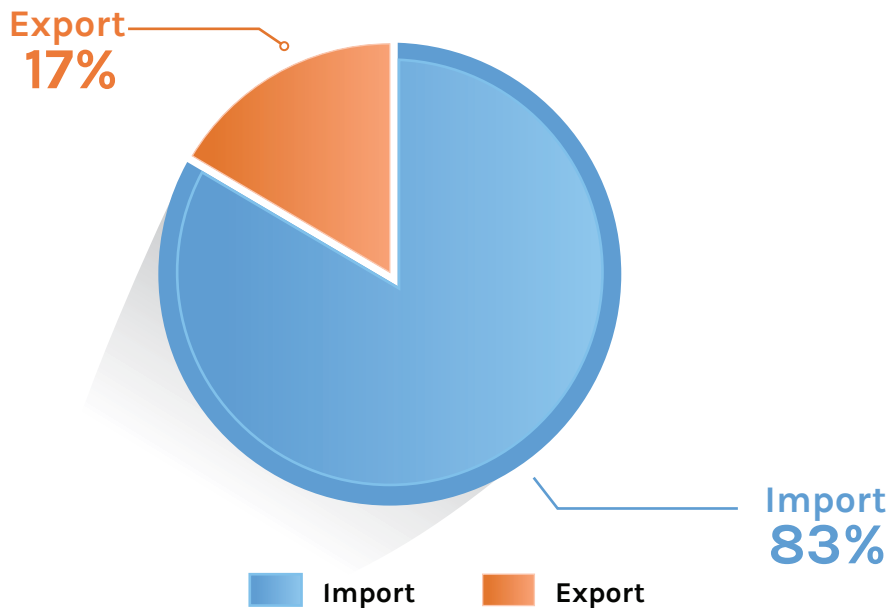
## 2.2 Trafic de marchandises

Le fret qui passe par le port de Dar-es-Salaam provient ou est canalisé en haute mer, tandis qu'une partie est expédiée dans les ports locaux en tant que fret côtier. Les cargaisons en haute mer proviennent des marchés internationaux en tant qu'importations ou sont destinées à l'extérieur des frontières nationales de la Tanzanie en tant qu'exportations.

Au cours de l'année 2022, le fret en haute mer s'est élevé à 19,2 millions de tonnes, soit une augmentation par rapport aux 16,4 millions de tonnes enregistrées en 2021. La répartition du trafic de marchandises était telle que le fret maritime constituait 97 % du fret total en 2022 et en 2021, les 3 % restants étant constitués de fret côtier, de transbordement et d'autres types de fret. En outre, le fret maritime se répartissait en 83 % de fret d'importation et 17 % de fret d'exportation, soit une légère augmentation de deux points de pourcentage de la part de fret d'importation et une baisse similaire de la part de fret d'exportation entre les deux années. D'autres trafics de marchandises restent faibles et en déclin, comme le fret côtier qui a diminué de 1,8 % entre 2021 et 2022, tandis que le transbordement a diminué de 33 % au cours de la même période.

Le volume des importations en 2022 a augmenté de 16 % par rapport au volume enregistré en 2021, tandis que celui des exportations a augmenté de 27 % par rapport à 2021. En d'autres termes, bien que les volumes d'exportation au port de Dar-es-Salaam aient une faible part relative par rapport aux importations, leur croissance en 2022 est prometteuse et appelle à la nécessité de maintenir le rythme.

Figure 8: Répartition du trafic de fret en haute mer, 2022



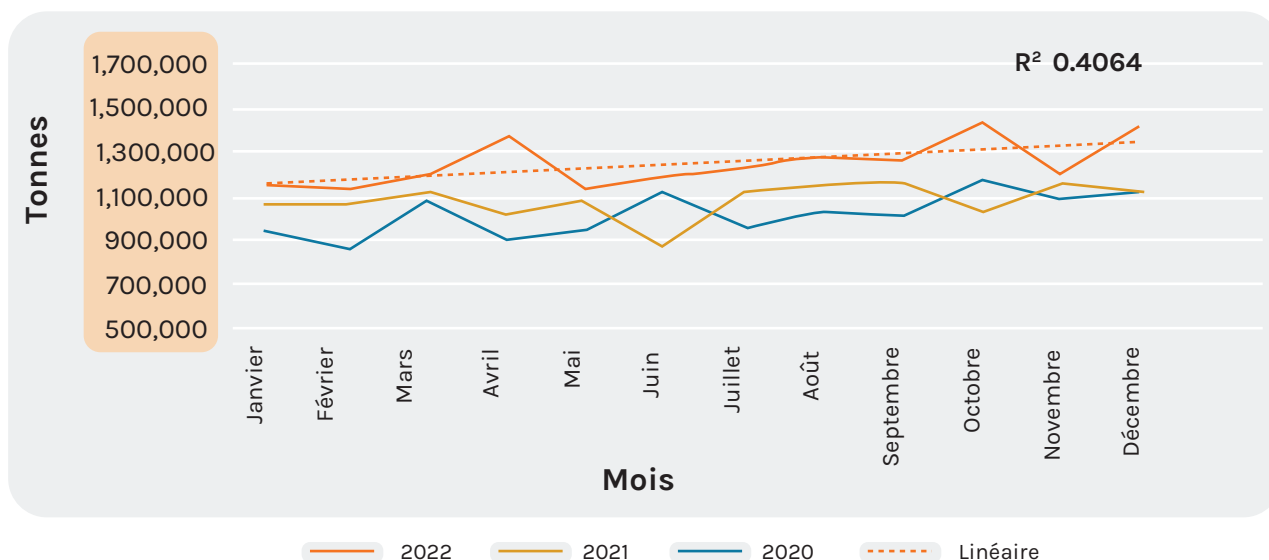
Source: TPA, 2021-2022

### 2.3 Trafic de fret à l'importation

Le volume de fret à l'importation a été enregistré à 15,95 millions de tonnes en 2022. Il s'agit d'une augmentation de 2,1 millions de tonnes par rapport aux 13,767 millions de tonnes en 2021, ce qui équivaut à 17 %. Les volumes d'importation annuels se traduisent par une moyenne mensuelle de 1,33 million de tonnes en 2022, une augmentation par rapport à la moyenne mensuelle de 1,15 million de tonnes en 2021.

En outre, les volumes mensuels de cargaisons importées sont stables d'un mois à l'autre, avec des fluctuations de 9 % autour de l'attente. Cela signifie que les volumes mensuels de fret à l'importation étaient hautement prévisibles en 2022 comme en 2021. En outre, il a été observé que le mois de janvier 2022 a enregistré les importations les plus faibles par rapport au mois de juin, mois de basse saison, en 2021. En outre, pour les deux années, les performances maximales ont été enregistrées en septembre-octobre. Les séries mensuelles des volumes de marchandises importées sont présentées ci-dessous ;

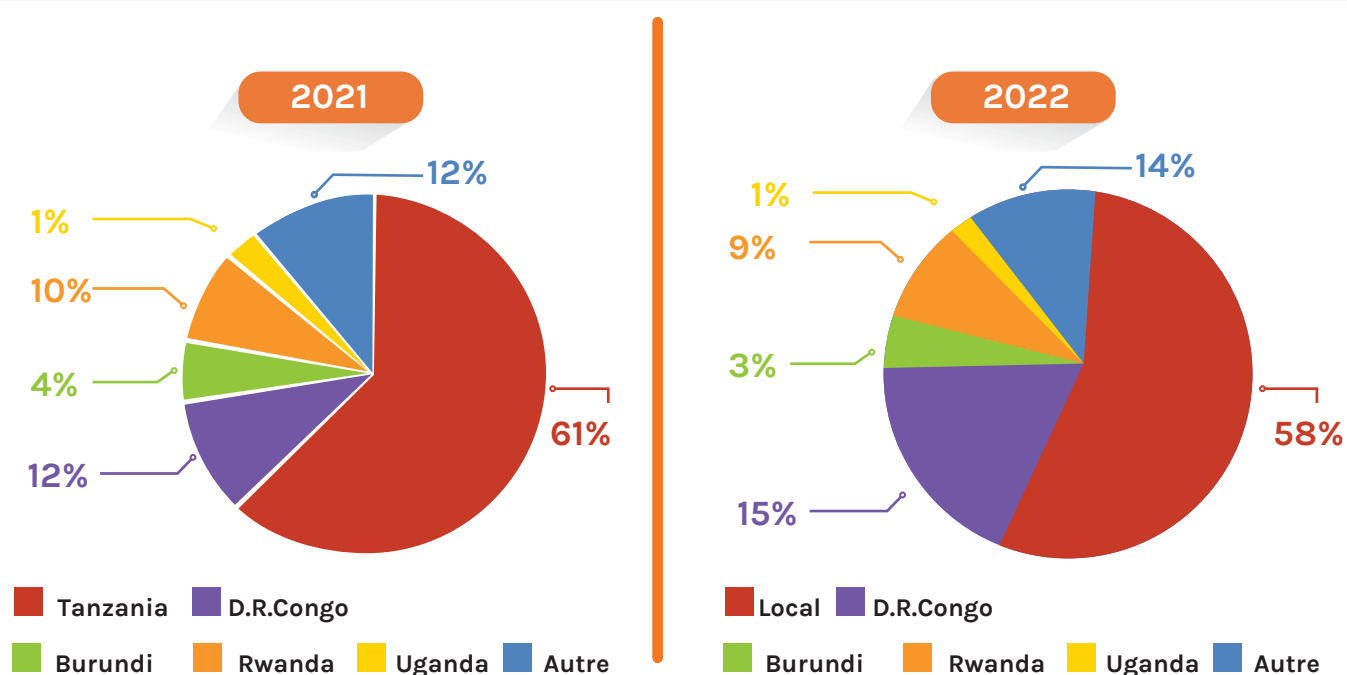
Figure 9: Tendances mensuelles des cargaisons importées, 2020-2022



Source: TPA, 2021-2022

La part relative des cargaisons importées parmi les membres du corridor central montre une baisse de trois points de la part des importations locales (Tanzanie) par rapport aux autres États membres. La part de la Tanzanie est passée de 61 % en 2021 à 58 % en 2022. Ceci est cohérent avec une augmentation de la part de la RDC dans les importations du corridor central de 12% en 2021 à 15% en 2022. La part des importations du Rwanda dans le corridor central a diminué d'un point, passant de 10 % en 2021 à 9 % du volume total en 2022. La part des importations du Burundi a également diminué par rapport aux autres membres du corridor, passant de 4 % en 2021 à 3 % en 2022, tandis que celle de l'Ouganda est restée inchangée entre 2020 et 2022, à 1 % respectivement. Cette dynamique est complétée par une augmentation de la part des importations des autres pays non membres du corridor qui utilisent le port de Dar-es-Salaam, de 12 % en 2021 à 14 % en 2022.

Figure 10: Part du trafic d'importation par pays, 2021-2022



Source: TPA, 2021-2022

Les volumes d'importation annuels vers chaque État membre via le port de Dar-es-Salaam au cours de la période 2020-2022 sont indiqués ci-dessous :

Tableau 4 : Importations annuelles déchargées au port de Dar-es-Salaam par pays, 2019-2022 (tonnes)

Pays	2019	2020	2021	2022
Tanzania	8,147,222	8,457,724	8,453,795	9,250,271
D.R. Congo	1,249,458	1,209,565	1,672,218	2,312,864
Burundi	430,543	464,458	495,099	530,561
Rwanda	1,200,640	1,204,321	1,327,863	1,464,102
Uganda	140,877	153,964	138,203	199,108
Autres	1,819,513	1,357,571	1,679,664	2,193,614
<b>Total chargée</b>	<b>12,988,253</b>	<b>12,847,602</b>	<b>13,766,842</b>	<b>15,950,520</b>

Source : TPA : TPA, 2019-2022

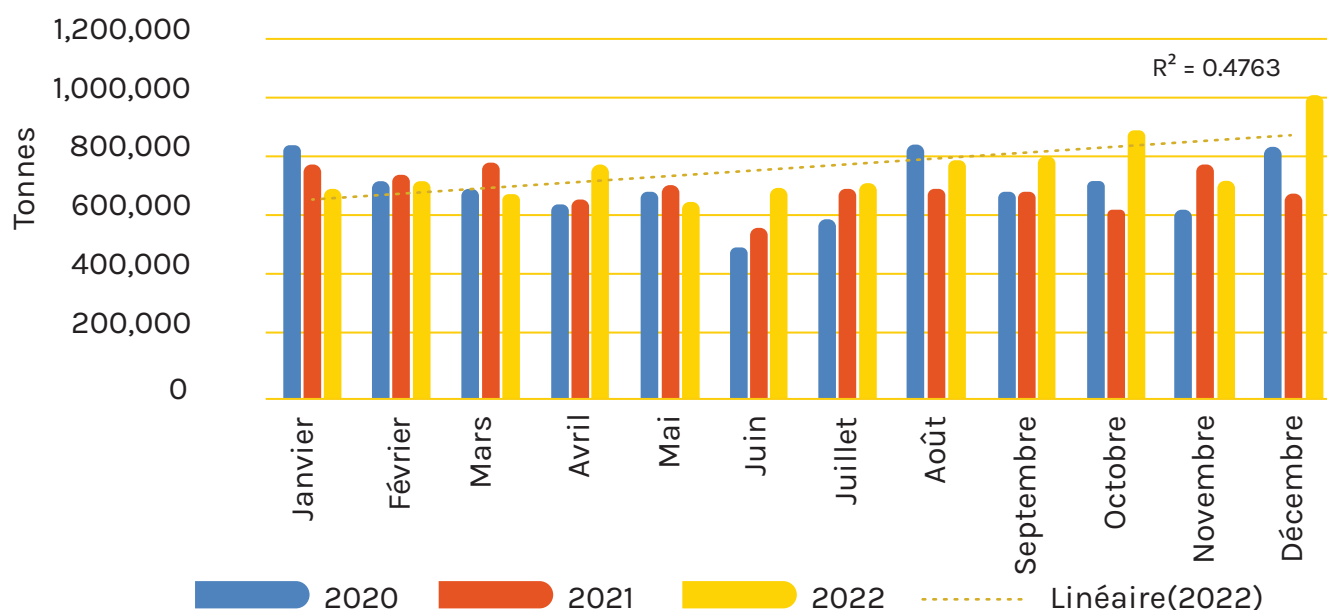


### 2.3.1 Cargaisons importées localement (Tanzanie)

Les importations tanzaniennes ont atteint un volume annuel de 9,5 millions de tonnes en 2022. Le volume de 2022 a augmenté par rapport aux 8,4 millions de tonnes de 2021, ce qui équivaut à 9,4 %. Le niveau des importations locales de marchandises s'est traduit par un volume mensuel moyen de 0,77 million de tonnes. Il a également été observé que d'un mois sur l'autre, les importations de fret vers la Tanzanie ont connu des fluctuations mensuelles croissantes, passant de 10 % de la moyenne mensuelle en 2021 à 13 % en 2022. Toutefois, ce niveau de fluctuation d'un mois à l'autre se situe dans la catégorie des "faibles fluctuations" pour la période 2020-2022.

Même si les tendances des volumes d'importation mensuels ont connu des hauts et des bas, on observe en général une croissance moyenne et régulière du début à la fin de l'année. En effet, le mois le plus performant en termes de volume d'importation a été enregistré en décembre 2022 par rapport au mois d'août 2021. D'autre part, le volume le plus faible au cours de l'année a été observé en mai avec 0,65 million de tonnes, comparé à celui de 2021, où le mois de juin a été le plus faible de la saison 2021 avec 0,51 million de tonnes. Une autre observation est que le mois de janvier montre un déclin soutenu au cours des années 2020-2022 alors que juin et juillet montrent une croissance soutenue d'une année à l'autre entre 2020-2022. Les tendances mensuelles du volume des cargaisons importées en Tanzanie sont présentées ci-dessous pour 2021 et 2022.

Figure 11: Importations locales mensuelles déchargées, 2020-2022 (tonnes)



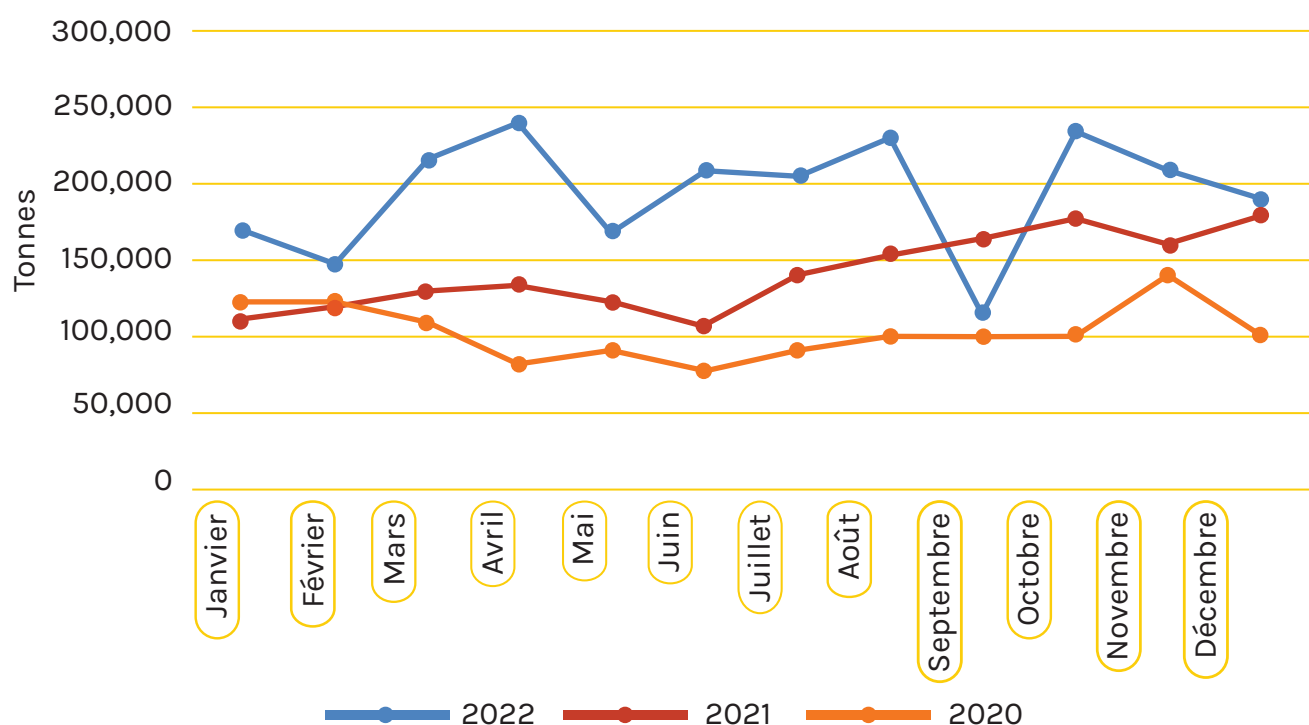
Source: TPA, 2021-2022

### 2.3.2 Volume des cargaisons importées vers la République Démocratique du Congo

Les importations de marchandises vers la République démocratique du Congo (RDC) via le port de Dar ont augmenté de 1,67 million de tonnes en 2021 à 2,3 millions de tonnes en 2022. Cette augmentation de 640 000 tonnes (38%) est de la même ampleur relative que l'année précédente (38%). Cette augmentation de 38 % au cours de l'année montre non seulement une reprise remarquable de l'après-COVID, mais aussi la confiance continue de la RDC dans l'utilisation du port de Dar-es-Salaam.

La RDC a enregistré un volume d'importation mensuel moyen à travers le corridor de 192 739 tonnes en 2022, en hausse par rapport aux 139 000 tonnes en moyenne par mois en 2021. Les importations mensuelles vers la RDC ont montré des niveaux moins prévisibles d'un mois à l'autre au niveau des fluctuations de 19% en 2022 contre 18% en 2020-2021. Les tendances des importations mensuelles vers la RDC présenteraient des variations aléatoires difficilement prévisibles. En outre, les données d'importation mensuelles des trois dernières années (2020-2022) ne permettent pas de prédire facilement les périodes de pointe et les périodes creuses. En effet, en 2022, les volumes d'importation les plus élevés de la RDC ont été enregistrés en avril, alors qu'ils l'ont été en décembre en 2021 et en novembre en 2020. De même, le mois de pointe le plus bas a été septembre 2022 par rapport à juin 2020 et 2021. A l'exception de septembre 2022, tous les autres mois de 2022 ont enregistré des performances supérieures à celles des mois correspondants de 2020 et 2021. Les tendances mensuelles du volume des cargaisons importées pour la RDC sont présentées ci-dessous en 2021 et 2022.

**Figure 12: Importations déchargées au port de Dar vers la RDC, de janvier à décembre, 2020-2022 (Tonnes)**



Source: TPA, 2021-2022

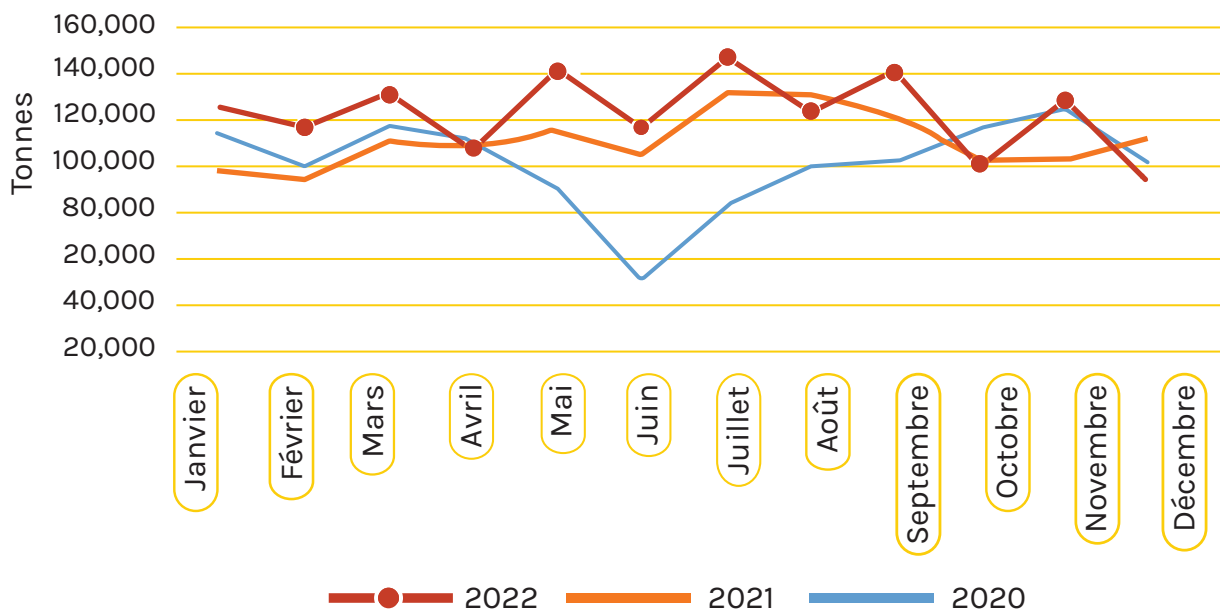
### 2.3.3 Volume des cargaisons importées au Rwanda

Le volume des importations vers le Rwanda via le port de Dar a été de 1,46 millions de tonnes en 2022. Le volume de cargaison observé en 2022 était supérieur à celui de 2021 de 136 239 tonnes ou 10%. A ce niveau, le volume moyen mensuel des importations vers le Rwanda était de 122 000 tonnes, en hausse par rapport aux 110 655 tonnes enregistrées au cours des mois de 2021. Les importations du Rwanda à travers le port de Dar ont maintenu leur croissance de 10% en 2022 comme en 2021, montrant une croissance positive post-COVID.

Les fluctuations d'un mois à l'autre des cargaisons importées par le Rwanda ont augmenté de 11% de la moyenne en 2021 à 14% en 2022. Toutefois, ce niveau de fluctuations était inférieur à celui de l'année 2020, année de pointe du COVID. Le volume des importations du Rwanda a affiché des tendances erratiques au cours de l'année 2022, similaires à celles des mois de 2021.

Cela signifie que le volume mensuel des cargaisons a connu des baisses et des hausses plus de six fois en un an, ce qui se traduit par une faible prévisibilité, même avec un ajustement polynomial d'ordre 6. Il s'agit d'un modèle démontrant des décisions informées par des inventaires mensuels. Les tendances mensuelles du volume des cargaisons importées pour le Rwanda sont montrées ci-dessous en 2021 et 2022.

**Figure 13: Importations déchargées au port de Dar vers le Rwanda, 2020-2022 (Tonnes)**



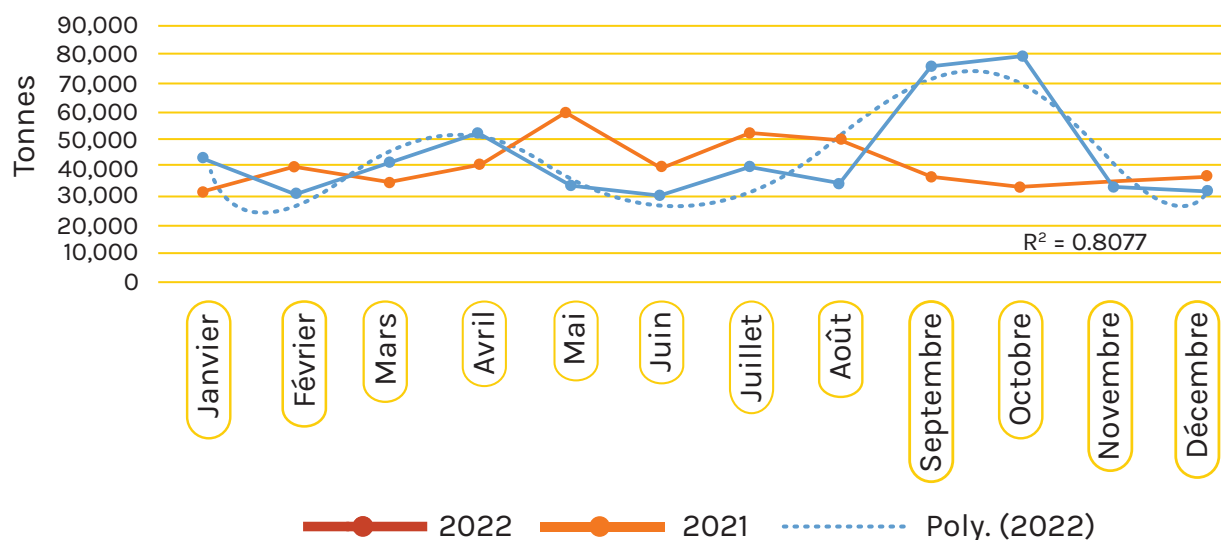
Source: TPA, 2021-2022

### 2.3.4 Volume des importations vers le Burundi

Les importations de marchandises vers le Burundi à travers le port de Dar ont été observées à 0,53 million de tonnes en 2022. Le volume de cargaison observé en 2022 était supérieur à celui de 2021 de 35 500 tonnes ou l'équivalent de 7,2%. A ce niveau, le volume moyen mensuel des importations était de 44 213 tonnes, en augmentation par rapport à une moyenne de 41 258 tonnes typique des mois de 2021. Ainsi, des croissances positives des importations par le Port de Dar-es-Salaam vers le Burundi ont été enregistrées pendant deux années consécutives à 6,6% et 7,2% en 2021 et 2022 respectivement.

Les fluctuations dans les tendances mensuelles du fret d'importation pour le Burundi ont augmenté, indiquant un caractère aléatoire croissant dans les saisons d'affaires de 2020 (16%) à 21% en 2021 à 38% en 2022. Autour de la moyenne. Le modèle du volume mensuel de marchandises importées en 2021 a montré une relation complexe avec le temps, un polynôme d'ordre (6) fortement à 81% de prévisibilité. Cela signifie que le volume mensuel des cargaisons présentait des schémas dynamiques de hauts et de bas environ six fois par an et que les volumes mensuels successifs étaient fortement influencés par les stocks des mois précédents. Les tendances mensuelles du volume des importations de marchandises pour le Burundi à travers le corridor central sont présentées ci-dessous pour 2021 et 2022.

Figure 14: Importations déchargées au port de Dar vers le Burundi, janv-déc de 2021-2022 (Tonnes).



Source: TPA, 2021-2022

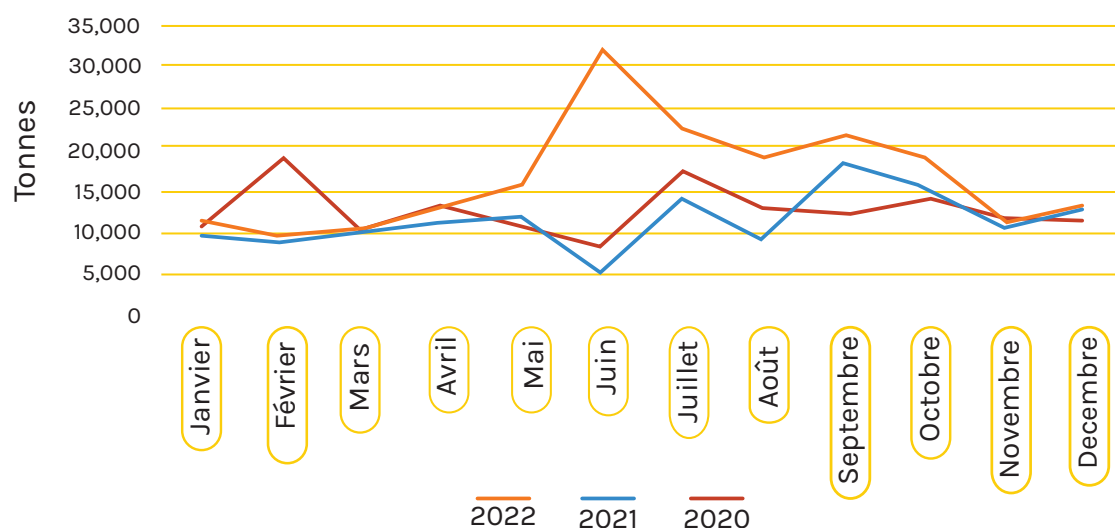
### 2.3.5 Volume des importations vers l'Ouganda

Le volume des importations vers l'Ouganda via le port de Dar a été de 0,199 million de tonnes en 2022. Le volume de cargaison observé en 2022 était supérieur à celui de 2021 de 61 000 tonnes, soit l'équivalent d'une augmentation de 44 %.

On s'attendait à ce que l'année 2022 enregistre une augmentation plus importante des volumes d'importation vers l'Ouganda en raison de l'année électorale au Kenya qui devait perturber le commerce via le port de Mombasa. Toutefois, en dépit de l'augmentation de 61 000 tonnes, il n'y a pas grand-chose qui corresponde aux attentes. Les importations vers l'Ouganda via le port de Dar-es-Salaam ont augmenté deux mois avant les élections au Kenya (août 2022), ce qui n'est pas typique du mois de juin en 2020 et 2021, qui est la saison la plus basse. Toutefois, les volumes ont commencé à ralentir de juillet à décembre 2022.

En raison de l'année mouvementée pour les importations vers l'Ouganda à travers le corridor, il y a eu une augmentation des fluctuations de 29% autour de la moyenne mensuelle en 2021 à 39%. Les tendances mensuelles du volume des cargaisons importées par l'Ouganda à travers le corridor central sont indiquées ci-dessous en 2021 et 2022.

Figure 15: Importations déchargées au port de Dar vers l'Ouganda, de janvier à décembre, 2020-2022 (Tonnes).



Source: TPA, 2020-2022

## 2.4 Trafic de fret à l'exportation

Le volume des cargaisons exportées au cours de la période janvier-décembre 2022 a été de 3,3 millions de tonnes métriques. Cette performance était supérieure au niveau des exportations enregistrées au cours de la période janvier-décembre 2021 de 0,702 million de tonnes ou 27%. Le volume annuel des exportations à travers le port de Dar s'est traduit par une moyenne mensuelle de 0,219 million de tonnes en 2022, indiquant une augmentation par rapport à une moyenne mensuelle de 0,207 million de tonnes en 2020. La fluctuation mensuelle de la cargaison d'importation a été observée comme ayant diminué légèrement de 16% autour de la moyenne globale enregistrée en 2021 à 14% en 2022.

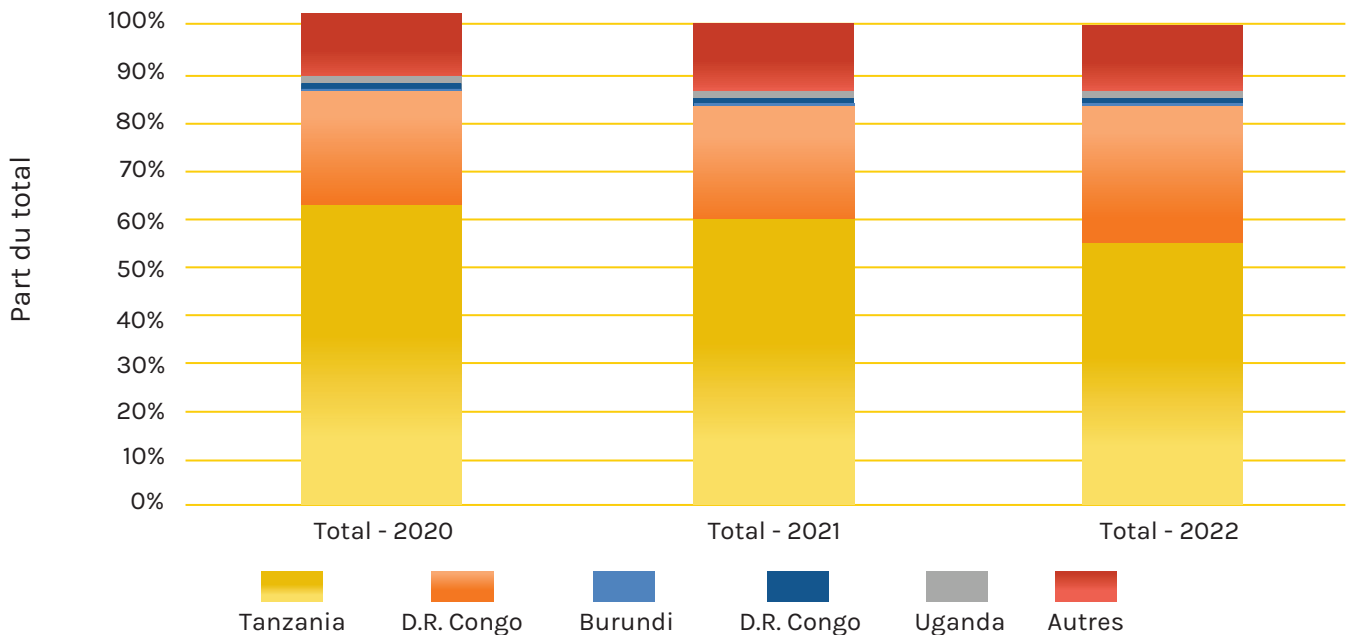
La part de la cargaison d'exportation parmi les États membres du corridor central montre un déclin relatif pour la Tanzanie de cinq points de pourcentage de 59% en 2021 à 54% en 2022 et un gain correspondant similaire de la part de la RDC de 26% en 2021 à 31% en 2022 atteignant 1,0 million de tonnes en 2022.

En outre, la part relative du Rwanda dans les exportations à travers le corridor n'a pas changé entre 2021 et 2022, s'établissant à 1,5 %, bien que sa valeur absolue ait augmenté de 21 %, passant de 38 426 tonnes métriques en 2021 à 46 576 tonnes en 2022.

Le volume des exportations du Burundi à travers le corridor n'a pas changé en valeur absolue et relative à 11 200 tonnes et 0,5 % par rapport aux autres membres respectivement. La part du volume d'importation de l'Ouganda dans le corridor est restée minimale à moins de 0,05% au cours des trois dernières années avec une baisse des volumes absolus en 2022.

Enfin, il a été observé que les non-membres du Corridor Central qui utilisent le Port de Dar ont enregistré un gain d'un point par rapport aux membres du Corridor Central au cours de l'année, atteignant 14% avec un volume absolu de 461 376 tonnes d'ici décembre 2022.

Figure 16 : Répartition du trafic de fret à l'exportation par pays, 2020-2022



Source: TPA, 2020-2022

Les volumes d'exportation annuels de chaque État membre via le port de Dar-es-Salaam au cours de la période 2020-2022 sont indiqués ci-dessous :

Table 5: Exportations chargées au port de Dar par pays, 2020- 2022 (tonnes)

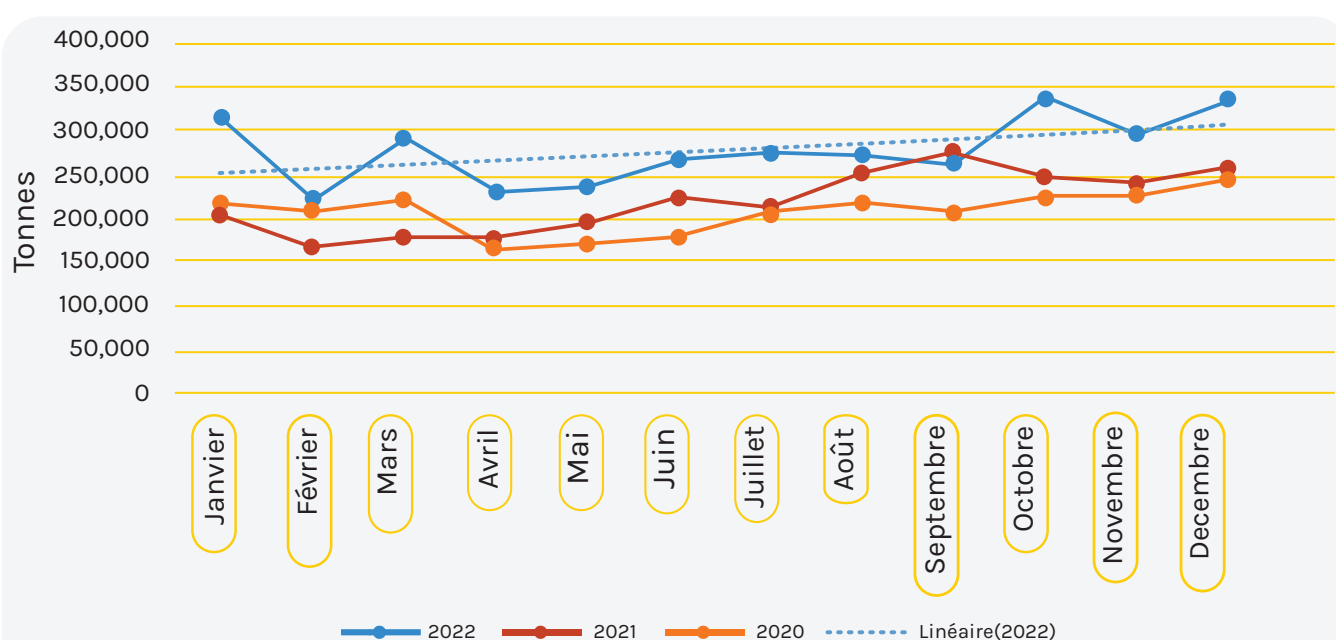
Pays	2020	2021	2022	Change 2022(%)
Tanzania	1,532,985	1,562,164	1,800,271	15%
D.R. Congo	631,092	685,649	1,013,479	48%
Burundi	12,350	11,919	11,920	0%
Rwanda	34,917	38,426	46,576	21%
Uganda	30	602	73	-88%
Autres	272,018	332,645	461,376	39%
<b>Total Cargé</b>	<b>2,483,392</b>	<b>2,631,405</b>	<b>3,333,695</b>	<b>27%</b>
<b>Moyenne Mensuelle</b>	<b>206,949</b>	<b>219,284</b>	<b>277,808</b>	

Source: TPA, 2020-2022

Les volumes de marchandises exportées par le port de Dar ont également été observés comme ayant une légère tendance à la hausse vers la fin de l'année 2022, avec une faible tendance linéaire au fil du temps avec une force de 25 %. En 2021, les mois avaient affiché une plus forte augmentation d'un mois à l'autre vers la fin de l'année, avec une force de 72%.

Les séries mensuelles des volumes de marchandises exportées en 2022 par rapport à 2021 et 2020 sont présentées ci-dessous :

Figure 17: Central Corridor Monthly Exports at Dar Port, 2020-2022 (Tonnes)



Source: TPA, 2021-2022

Les tendances mensuelles du volume des cargaisons exportées à travers le port de Dar pour l'année 2022 parmi les États membres du corridor central sont présentées ci-dessous. La figure ci-dessous montre une croissance lente mais régulière du volume des cargaisons d'exportation à partir d'avril 2022 vers la fin de l'année pour la RDC, le Rwanda et la Tanzanie, tandis que pour le Burundi, ils ont commencé à augmenter en août. La même tendance a été observée en 2021 à partir d'avril, ce qui indique que c'est la période qui coïncide avec les récoltes agricoles et les exportations.

Figure 18: Tendances mensuelles du volume des cargaisons exportées par pays, 2022

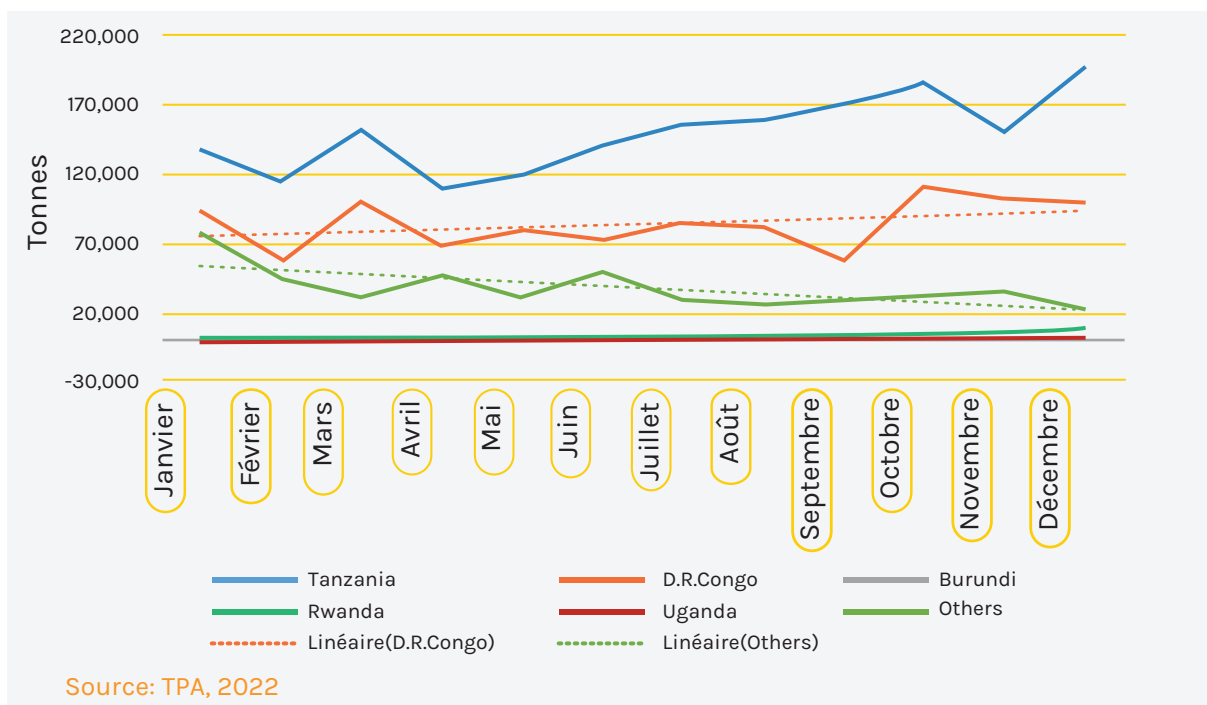


Figure 19: Tendances mensuelles du volume de fret à l'exportation pour le Burundi, 2022

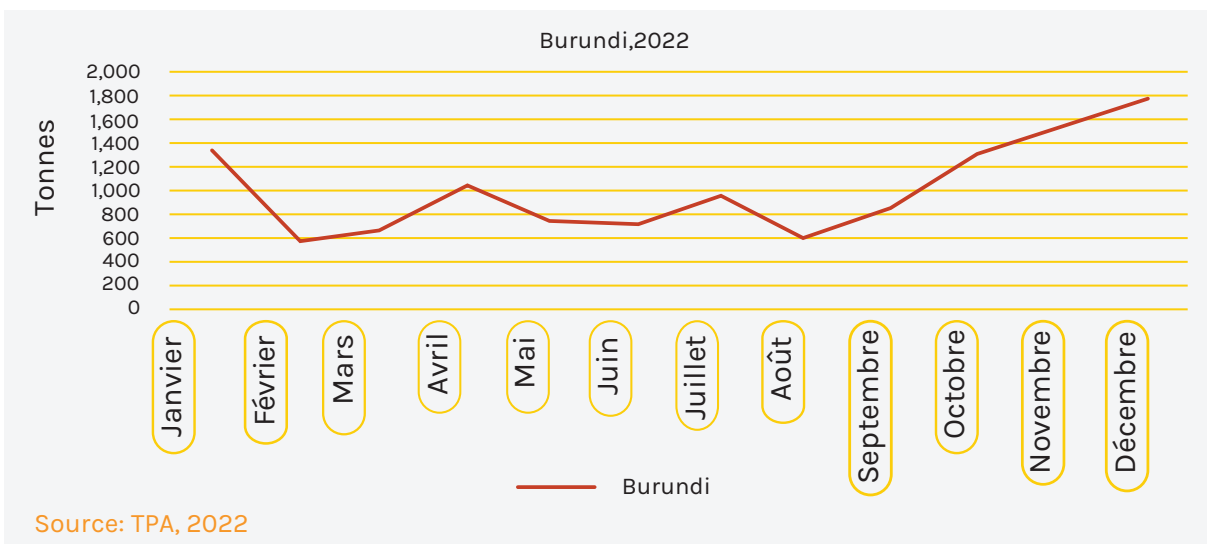
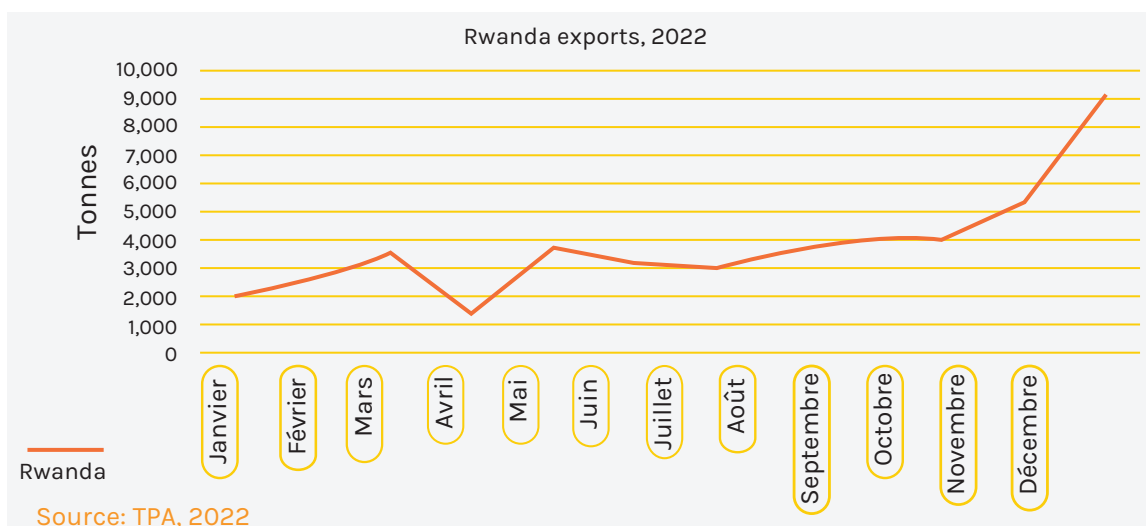


Figure 20: Tendances mensuelles du volume de fret à l'exportation pour le Rwanda, 2022



## 2.5 Capacité de transport ferroviaire

La Tanzania Railways Corporation (TRC) a été créée en vertu de la loi sur les chemins de fer n° 10 de 2017 par la fusion des fonctions de la Tanzania Railways Limited (TRL) et de la Reli Assets Holding Company Limited (RAHCO). Le mandat de la TRC est de fournir des services de transport ferroviaire et de développer, promouvoir et gérer l'infrastructure ferroviaire.

Tanzania Railway Corporation (TRC) L'examen des performances du sous-secteur ferroviaire est mesuré en deux catégories. La première catégorie est la performance basée sur les indicateurs clés et la deuxième catégorie est basée sur la mise en œuvre des projets clés.

### 2.5.1 Examen des performances de la TRC

La performance de la CVR au cours de l'exercice 2021/2022 a été mesurée sur la base de la situation réelle et de la comparaison avec les objectifs annuels de la CVR (%) pour les indicateurs de performance suivants : - (i) Restriction de la vitesse (nombre de trains) (%)

- Restrictions de vitesse (nombre) ;
- Nombre de kilomètres relayés (km) ;
- Nombre de tonnes métriques de fret transportées (tonnes) ;
- Nombre de passagers transportés (nombre)

Tableau 6: Performance de la TRC par rapport aux objectifs, 2017/18 - 2021/22

Indicateur de Performance	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22
Fret cargo en '000 (Pourcentage de l'objectif)	363 103%	399 58%	295 40%	320 42%	416 66%
Navire à passagers de grande ligne en '000 ((Pourcentage de l'objectif)	531 89%	579 93%	432 65%	462 65%	428 82%
Nombre réel des navetteurs en '000 (Pourcentage de l'objectif)	6046 121%	4231 62%	3197 64%	2857 54%	3167 67%
Restrictions de vitesse de camion (Km/Hr)	48.0	46.5	47.0	48.0	49.66
Nombre de kilomètres relayés (km)	-	264	515	44	271

Source: CRT 2017-2021

### 2.5.2 Capacité et utilisation du TRC

A partir des données sur les actifs disponibles de la CVR, il a été déterminé que la ligne a une capacité de transport annuelle d'environ 3-4 millions de tonnes compte tenu de son temps de rotation prévu des wagons déterminé par la restriction de vitesse réelle et la distance seule (pleine efficacité) et de la capacité moyenne des wagons de 36 tonnes. Au cours de l'année, la disponibilité des locomotives a été plus faible que prévu, à 68 % contre un objectif de 80 %, tandis que celle des wagons a été de 50 % contre un objectif de 80 %.

Au cours de l'année 2022, la CVR a enregistré une vitesse moyenne de 25 km/h pendant la plupart des mois. Cela signifie que l'efficacité de la vitesse n'est que de 52 % de la vitesse de conception de 49,7 km/h. La vitesse est déterminée par les caractéristiques de sécurité de l'infrastructure, mais a des implications sur l'efficacité du service, comme l'indique le temps de rotation.



On a dénombré 600 wagons en état de fonctionnement et 800 wagons en état de dysfonctionnement. Le nombre de wagons disponibles est inférieur à l'objectif fixé pour le transport de volumes annuels de 6,7 millions de tonnes de marchandises importées de TPA vers les États membres du corridor central, c'est-à-dire vers Kigoma le long du lac Tanganyika, Isaka et Mwanza le long du lac Victoria. Au niveau d'efficacité du service complet, déterminé par une vitesse moyenne de 25 km/h enregistrée au cours de la majeure partie de la période 2022, le TRC aurait un temps de rotation de 78 heures pour Isaka, 100 heures pour Kigoma et 97 heures pour Mwanza. En effet, à cette vitesse, le TRC serait en mesure de transporter environ 2,1 millions de tonnes, soit 30 à 32 % des marchandises importées de TPA vers le Burundi, la RDC, le Rwanda et l'Ouganda.

Avec les inefficacités actuelles, le temps de rotation étant de 17 jours, on s'attendrait à ce que 0,5 million de tonnes soient transportées, soit presque autant que ce qui a été observé en 2022. Il est donc évident que des améliorations doivent être apportées à l'infrastructure afin d'atteindre les restrictions de vitesse actuelles, voire davantage, et que des opérations sont nécessaires pour réduire le temps de rotation, qui est un indicateur clé de l'efficacité. Pour ramener le délai d'exécution à 2-3 jours dans le cadre des restrictions de vitesse actuelles, il faudrait 500 wagons fonctionnels supplémentaires pour transporter l'ensemble des marchandises importées vers les États membres du corridor central, d'une moyenne de 36 tonnes, en utilisant des locomotives à haut rendement (vitesse maximale de 48 km/h) et avec un temps d'attente négligeable.

Les restrictions de vitesse des chemins de fer sont passées de 48 km/h en 2021 à 49,66 km/h en 2022. Cela s'explique par le relai de 271 kilomètres de lignes ferroviaires. Les limitations de vitesse

sont imposées en tant que mesure de sécurité pour faire face à la fiabilité de l'infrastructure. L'amélioration de la limitation de vitesse se traduit par une amélioration de la fiabilité de l'infrastructure. La TRC continue de travailler à l'élimination des limitations de vitesse (par rapport à la vitesse de conception originale de la voie) en réhabilitant la ligne de chemin de fer à écartement métrique existante par le biais du Projet de chemin de fer intermodal de Tanzanie (TIRP) qui est en cours de mise en œuvre grâce à un crédit de la Banque mondiale.

---

<sup>3</sup>Capacité annuelle totale = capacité moyenne des wagons multipliée par le nombre de wagons disponibles, multipliée par 365 jours divisée par le temps de rotation moyen des wagons = 36 tonnes par wagon\*600 wagons\*365 jours/(1216/25) = 2,1 millions. La combinaison de l'allocation des wagons vers Kigoma, Isaka et Mwanza ne modifierait que légèrement le potentiel.

### 2.5.3 Performance du TRC en matière de fret

Les indicateurs montrent que la performance du fret s'est établie à 66 % de l'objectif prévu par la CVR au cours de l'exercice 2021/2022, soit 416 000 tonnes de fret. Ce niveau de performance était comparable à 6 % du total des importations de fret vers les utilisateurs potentiels de la ligne principale du CRT, à savoir le Burundi, la RDC, le Rwanda et l'Ouganda, contre 9 % en 2021. Toutefois, il convient de noter que le fret transporté par le TRC comprend le fret local et régional et que le fret en transit serait donc bien inférieur à 6 % en 2022. En outre, il existe un écart d'environ 6,2 millions de tonnes vers les membres du corridor central qui ont été transportés par le secteur routier. Cet écart s'explique en partie par le manque de capacité des wagons et les inefficacités opérationnelles.

Malgré les améliorations apportées à l'infrastructure en 2020-2022, qui ont permis de réduire les limitations de vitesse, les performances en matière de fret se sont détériorées pour atteindre une moyenne annuelle de 358 000 tonnes au cours de la période 2018-2022, plus ou moins 51 200 tonnes. Bien qu'il y ait eu une certaine augmentation du volume de fret traité par la TRC en 2022, la capacité actuelle de dédouanement du fret local et de transit majeur n'est toujours pas à la hauteur de l'augmentation du volume des échanges à la TPA.

### 2.5.4 Progrès du Projet Intermodal et Ferroviaire de Tanzanie (TIRP)

Objectif du projet : Fournir une infrastructure fiable à accès ouvert sur le segment ferroviaire Dar es Salaam-Isaka. Le projet comportait les composantes **suivantes**

#### COMPOSANTE A : AMÉLIORATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

S/N	Les activités prévues	État actuel	Remarques
1	Réhabilitation de la voie et des structures (ponts et ponceaux) dans deux sections entre le port de Dar es Salaam et le terminal d'Isaka, à savoir de Dar es Salaam à Kilosa (283 km) et de Kilosa à Isaka (687 km), avec 120 et 250 structures faibles (ponts et ponceaux) à mettre à niveau pour atteindre un minimum de 18,5 tonnes/axe, respectivement.	La réhabilitation et la conversion de 607,75 km (y compris les lignes de bouclage) de voies jointives en voies ferrées soudées continues de 80 lb, ainsi que l'amélioration de 375 ponts et ponceaux "faibles" pour une capacité minimale de 18,5 tonnes/essieu, ont été achevées à 100 %. Le contrat a débuté le 18 juin 2018 et s'est achevé le 19 novembre 2020. En raison de contraintes financières, 416,43 km (y compris les lignes de bouclage) n'ont pas pu être mis en œuvre.	Pour combler les lacunes, le gouvernement négocie actuellement avec la Banque mondiale la deuxième phase du programme TIRP (TIRP II).
2	Acquisition du système de contrôle des trains afin d'améliorer la communication pour une exploitation sûre des trains.	COVID-19 a rendu ce contrat inefficace et une résiliation à l'amiable a été convenue.	Proposition de mise en œuvre dans le cadre de TIRP II

**COMPOSANTE B : MATÉRIEL ROULANT**

S/N	Activités Prévues	État actuel	Remarques
1	Acquisition de 3 locomotives de 90t-3.000HP et de 44 wagons plats de fret pour les trains-blocs de conteneurs	Les locomotives (3 x 90t-3 000HP et 44 wagons plats de fret) ont été livrées respectivement le 15 novembre 2021 et le 1er octobre 2021.	
2	Acquisition d'une voiture d'enregistrement des pistes pour l'inspection mécanisée des pistes	La voiture d'enregistrement a été livrée le 29 janvier 2022.	

**COMPOSANTE C : DÉVELOPPEMENT DU TERMINAL D'ISAKA, DU TERMINAL D'ILALA ET DE LA PLATE-FORME PORTUAIRE DE DAR ES SALAAM**

S/N	Activités Prévues	État actuel	Remarques
1	Préparation de l'avant-projet détaillé et du dossier d'appel d'offres pour les marchés de travaux Nouveaux travaux au port de Dar, au chantier naval d'Ilala et au terminal d'Isaka	La conception et la préparation des documents d'appel d'offres ont été achevées le 17 août 2020..	
2	Nouveaux travaux au port de Dar, au chantier naval d'Ilala et au terminal d'Isaka	En raison de contraintes financières, il n'a pas été possible de conclure des contrats de travail.	Proposition de mise en œuvre dans le cadre de TIRP II

## COMPOSANTE D : RENFORCEMENT DES INSTITUTIONS ET DES CAPACITÉS

S/N	Activités Prévues	État actuel	Remarques
1	Examen des activités du CRT et préparation d'un plan d'activité quinquennal	Done	
2	Renforcement de la gestion du CRT - Contrat de 3 ans	Institutional reform has an impact (merging of TRL and RAHCO)	Proposed to be implemented under TIRP II
3	Provision d'experts pour renforcer la mise en œuvre du TIRP	Done	
4	Assistance technique - Équipe de mise en œuvre du projet (PIT)	Done	
5	Assistance technique à la LATRA, formation du personnel du MoWT, du TRC et de la LATRA	Partially done	Extra support is being proposed for implementation under TIRP II.

## Avantages du projet

### Pendant le projet

- Possibilités d'emploi.
- Améliorer l'économie des personnes vivant autour du projet.
- Renforcement des connaissances et des compétences.

### Après le projet

- Amélioration des services de fret.
- Augmentation de la vitesse de 30 km/h à 70 km/h et réduction des coûts de transport.
- Réduction à 24 heures du temps de chargement et de déchargement entre le port de Dar es Salaam et le port sec d'Isaka.
- Plan progressif de remise en état de l'infrastructure ferroviaire afin de garantir la fiabilité du transport ferroviaire.
- Renforcer les capacités des travailleurs pour accroître l'efficacité des services.
- Réduire la charge du gouvernement dans la construction des routes.

## État des préparatifs du deuxième projet de développement intermodal et ferroviaire en Tanzanie (TIRP II- P176682)

L'objectif de développement du projet (PDO) proposé est d'améliorer la sécurité et l'efficacité opérationnelle du chemin de fer pour tous les utilisateurs le long du corridor ferroviaire sélectionné (Dar es Salaam - Isaka) en Tanzanie.

Le projet vise à finaliser les reliquats du TIRP avec les composantes proposées suivantes :

- A Composante 1 - Renforcement des études d'infrastructure et de transport ; (i) réhabilitation des voies et des ponts en mauvais état pour combler les lacunes en matière de limitation de vitesse qui n'ont pas été comblées par le TIRP I ; (ii) renforcement des infrastructures de sécurité aux passages à niveau et clôture de la ligne pour lutter contre les intrusions de piétons dans les townships ; (iii) mise en œuvre de terminaux intermodaux à Ilala et à Isaka ; et (iv) études de transport.
- B Composante 2 - Sécurité institutionnelle et soutien opérationnel : (i) développement d'un système de mandat de train électronique (ETWS) pour les chemins de fer à écartement métrique ; (ii) renforcement des capacités de la TRC et de la LATRA pour l'exploitation des trains en libre accès ; (iii) soutien à la gestion de la TRC pour la mise en œuvre du plan d'affaires ; (iv) renforcement des systèmes de sécurité ferroviaire ; (v) développement des capacités de gestion des actifs des voies, des ponts et du matériel roulant ; et (vi) soutien à l'équipe de mise en œuvre du projet, et (vii) soutien à l'équipe de mise en œuvre de la LATRA.
- C Composante 3 - Composante de réponse rapide aux urgences contingentes (CERC) ; il s'agit d'une composante à zéro dollar qui permettra une réaffectation rapide des produits de crédit des autres composantes afin de fournir un soutien immédiat au redressement d'urgence à la suite d'une crise ou d'une urgence éligible. Cette composante peut être déclenchée en cas d'urgence et/ou de catastrophe affectant la voie ferrée le long du tronçon Dar es Salaam - Isaka.

### 2.5.5 Construction d'un chemin de fer à écartement standard le long du corridor central

La République unie de Tanzanie et la Tanzania Railway Corporation (TRC) ont décidé de construire le réseau ferroviaire à écartement standard (SGR) qui relie Dar es Salaam, Mwanza, Kigoma, Katavi et les pays voisins du Burundi, de la RDC et du Rwanda. Le projet prévoit l'utilisation d'une technologie de pointe pour le contrôle des trains (système européen de gestion du trafic ferroviaire - L2), avec une capacité de 35 tonnes par essieu. Le SGR de Tanzanie est le premier chemin de fer d'Afrique de l'Est et est conçu pour utiliser l'électricité pour alimenter les locomotives. Il peut accueillir des trains de passagers roulant à 160 kilomètres par heure et 120 km/h pour les trains de marchandises.

Les principaux objectifs du SGR sont d'accroître l'efficacité des transports, en particulier dans le secteur ferroviaire tanzanien, et de simplifier les points suivants :

- L'augmentation du service de fret, grâce auquel le chemin de fer pourra transporter jusqu'à 10 000 tonnes, ce qui équivaut simplement à 500 voies de fret.

#### Recommandations

- i Améliorer l'efficacité des opérations en visant la réduction des délais d'exécution ;
- ii Dans le cadre de la composante 2 du TIRP II, le corridor central plaidera en faveur de l'initiative " livrer comme un seul homme " en renforçant la capacité de l'URC à coordonner les acteurs clés.

### 2.5.6 Capacité et utilisation des chemins de fer de l'URC

L'Uganda Railways Corporation (URC) gère également une ligne ferroviaire de neuf kilomètres reliant Kampala et Port Bell. L'URC a réservé 290 wagons de ferry pour l'itinéraire du Corridor central entre Port Bell et Mwanza. La traçabilité des wagons alloués à l'URC et exploités par la TRC pose problème.

Au cours de l'année, vingt (20) wagons ont été réhabilités grâce à la facilitation du CCTTFA afin d'améliorer la capacité de manutention du fret entre Kampala et Mwanza. Il n'y a actuellement aucun plan de réhabilitation supplémentaire en raison d'un financement limité. L'URC fonctionne avec un budget annuel de 130 000 USD (433,2 millions d'UGX). Ce budget est non seulement inférieur de 25 % à celui de l'année précédente, mais il a également été confronté à un taux de change défavorable au cours de l'année.

#### Recommandations

- i La logistique du corridor central peut faciliter le développement d'un système de suivi ferroviaire pour améliorer la visibilité des wagons, en particulier ceux qui traversent les frontières.
- ii Le corridor central doit plaider en faveur de l'harmonisation des opérations ferroviaires et permettre une visibilité totale des acteurs clés de la chaîne logistique.

## 2.6 Transport de transit maritime sur le corridor central

Cette section analyse les opérations maritimes le long du corridor central, où les trois principaux lacs Victoria, Tanganyika et Kivu jouent un rôle plus important dans l'ensemble de la chaîne de transport et de logistique dans les pays membres du corridor central.

### 2.6.1 Routes de transport maritime de transit du lac Victoria

La route intermodale ferroviaire et fluviale du Corridor central Dar es Salaam - Mwanza - Port Bell Kampala a été réouverte à la mi-juin 2018 après une période d'inactivité d'environ 10 ans. Les institutions responsables en Tanzanie et en Ouganda ont mené les consultations nécessaires en vue de la réouverture de la route Mwanza - Port Bell - Kampala, pour traiter le trafic d'exportation et d'importation de l'Ouganda vers/depuis les marchés internationaux par transport ferroviaire et fluvial, via le port de Dar es Salaam jusqu'à Kampala. À l'arrivée aux installations portuaires de Mwanza et de Port Bell par voie ferrée, les cargaisons sont transportées par des ferries de wagons qui opèrent sur l'itinéraire pour assurer la connexion modale entre les chemins de fer et le transport fluvial sur le lac Victoria. Cet arrangement permet d'éviter tout processus de transbordement des marchandises jusqu'à leur destination.

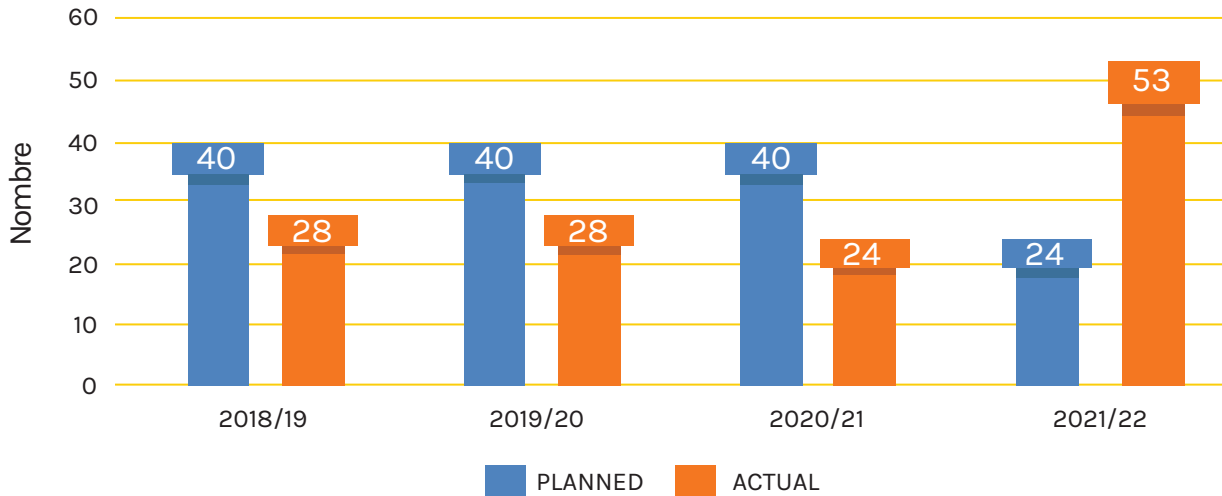


Une société tanzanienne, Marine Shipping Company Limited (MSCL), fournit des services de transport maritime à travers le lac Victoria, du port de Mwanza à l'Uganda Railway Cooperation (URC).

#### 2.6.1.1 Transport maritime sur le lac Victoria du côté ougandais

Les données de l'Uganda Railway Corporation montrent qu'au cours de la période allant de janvier à décembre 2022, un navire, le MV Kaawa, a circulé entre Port-Bell et Mwanza. Au cours de l'année, le MV Kaawa d'URC avait prévu d'effectuer 24 voyages entre Portbell et Mwanza, mais en a finalement effectué 53. La sous-planification au cours de l'année s'explique par le fait qu'il était prévu que le MV Kaawa soit à quai pendant une partie de l'année, ce qui n'a pas été le cas et a permis d'effectuer un plus grand nombre de voyages que prévu. La tendance des voyages planifiés pour l'exercice 2018/2019 est présentée ci-dessous :

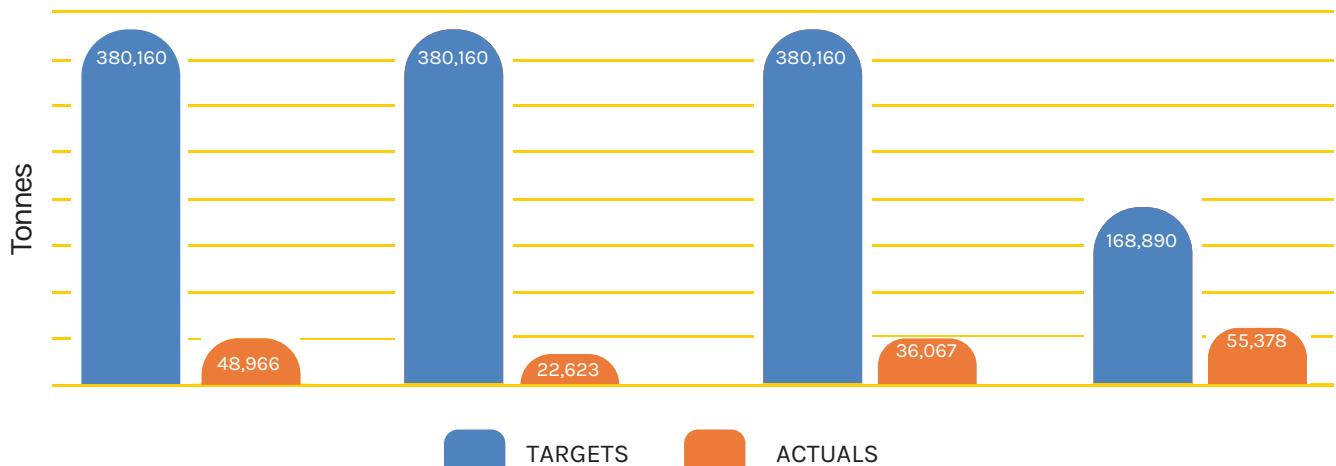
Figure 21: MV Kaawa Voyages for the FY 2018/19-2021/22



Source: URC 2019-2022

MV Kaawa a la capacité de déplacer 22 wagons de ferry de 880 tonnes ou 1248 tonnes de marchandises en vrac par voyage. Au cours de l'année 2021/2022, le MV Kaawa a réussi à transporter un total de 55 000 tonnes. Il s'agit d'une augmentation par rapport aux 37 000 tonnes enregistrées en 2021, ce qui équivaut à une augmentation de 47 %. Le volume de fret annuel de 55 000 tonnes se traduit par une performance moyenne des conteneurs de 47 tonnes par rapport à la norme de 40 tonnes par conteneur. Cela peut signifier une efficacité de 117 %, mais la surcharge pourrait poser un problème de sécurité.

Figure 22: Volume de fret traité par le MV Kaawa (URC), 2018/2019 à 2021/2022



Source: URC, 2019-2022

**Recommendation:** Le Corridor Central doit plaider en faveur d'un renforcement périodique des capacités des marins dans le corridor.



### 2.6.1.2 Transport maritime sur les lacs Victoria et Tanganyika du côté tanzanien

Le transport maritime par voies navigables intérieures du côté tanzanien est assuré par la Marine Services Company Limited (MSCL). MSCL est une société publique qui fournit des services de transport de passagers et de marchandises sur les lacs Tanganyika, Nyasa et Victoria. En tant que telle, la société assure le transport maritime par voies navigables intérieures entre la Tanzanie et le Burundi, la République démocratique du Congo, le Kenya, le Malawi et l'Ouganda. Des mises à jour sur la capacité maritime du corridor central et l'utilisation des actifs pour MSCL sont données ci-dessous ;

**Table 7: Navires exploités par Marine Services Company Limited (MSCL)**

S/N	NOM DU NAVIRE	ANNEE DE CONSTRUCTION	CAPACITE		ETAT
			PASSAGERS	CARGAISONS (EN TONNES)	
1	MV.VICTORIA	1960	1200	200	EN FONCTION
2	MV.SERENGETI	1988	593	350	CLOUÉ AU SOL
3	MV.BUTIAMA	1980	200	100	EN FONCTION
4	MV.CLARIAS	1961	216	10	EN FONCTION
5	MV.LIEMBA	1913	600	200	CLOUÉ AU SOL
6	MV.MWONGOZO	1982	800	80	CLOUÉ AU SOL
7	MV.SONGEA	1974	213	43.5	CLOUÉ AU SOL
8	MV.IRINGA	1974	138	5	CLOUÉ AU SOL
9	MV.UMOJA	1964	0	1200	EN COURS DE RÉPARATION
10	ML.MAINDI	1938	0	120	CLOUÉ AU SOL
11	ML.WIMBI	1938	0	120	EN FONCTION
12	MT. NYANGUMI	1958	0	350	CLOUÉ AU SOL
14	MT. SANGARA	1981	0	350	EN COURS DE RÉPARATION
15	MT. UKERWE	1983	0	125	CLOUÉ AU SOL

MT	Marine Tanker
MV	Marine Vessel(navire)
ML	Marine Lighter (spécialisé dans le fret et dont l'utilisation peut être modifiée à tout moment)

#### i. Observations

Sur les quatorze (14) navires exploités par MSCL, seuls quatre (4) navires sont en service, ce qui équivaut à 29 % des navires disponibles. On a également observé que huit (8) navires sont immobilisés et qu'il est prévu de les soumettre à des réhabilitations majeures, ce qui correspond à 57 %. Deux navires sont en cours de réparations majeures, à savoir MV Umoja et MT Sangara. Il a été noté que MT Sangara est un navire-citerne d'une capacité de 350 tonnes. MV Serengeti est le seul navire exploité par MSCL qui dispose d'une rampe pour transporter des véhicules et qui peut être déployé même en basse saison. Il s'agit de l'un des navires cruciaux dont la réhabilitation nécessite un financement en raison de ses avantages supplémentaires.

- (i) Le ML Wimbi est lui aussi actuellement immobilisé (depuis 8 mois) et il est prévu qu'il subisse d'importantes réparations.
- (ii) MT Nyangumi et MT Ukerewe ont été budgétisés pour l'exercice 2023/24 et il est prévu qu'ils subissent des réparations importantes.

(iii) Il a été souligné que le TISHARI TK17 sur le lac Tanganyika, Kigoma peut être rendu opérationnel/réorganisé car il a l'avantage supplémentaire d'avoir une capacité de transport de 360 tonnes métriques. Il s'agit d'un navire à eau (facilité tirée) avec un tanker pour les cargaisons liquides. Il peut également être équipé d'un moteur et fonctionner sans être tiré.

## ii. MV MWANZA "Hapa Kazi Tu"

Avec ses 92,6 mètres de long, 20 mètres de haut et 17 mètres de large, le navire géant de l'histoire de l'Afrique de l'Est a une capacité de transport de 1 200 passagers et de 400 tonnes de marchandises. Le navire devrait donner un coup de fouet à la connectivité, à la concurrence et à l'interdépendance de l'économie de la zone du lac, car il servira de pont aux Tanzaniens et aux autres habitants de l'Afrique de l'Est pour commercer, explorer les nouveaux marchés émergents tels que les cultures agricoles, les ressources halieutiques, le tourisme et les loisirs, et générer des revenus grâce à l'investissement.

Le MV Mwanza "Hapa Kazi Tu" complétera le chemin de fer électrifié à écartement standard (SGR) car les passagers et les marchandises de Dar es Salaam à destination de Bukoba ou de l'Ouganda l'utiliseront comme point d'entrée et de sortie, ce qui permettra d'économiser beaucoup d'argent et de temps qui pourraient être consacrés à l'utilisation de camions ou de bus", a déclaré le ministre.

Le champ d'opération du navire comprendra Mwanza, Kagera, Geita et Mara en Tanzanie, tandis que l'Ouganda et le Kenya seront desservis par Port Bell, le port de Jinja et le port de Kisumu respectivement, ce qui augmentera la production économique et le bien-être social car cela réduira les dépenses des citoyens en matière de transport tout en créant de nouveaux marchés pour l'agriculture, la pêche et le tourisme, entre autres secteurs.



### iii. Recommendations

- a) Nécessité d'un bateau rapide pour faciliter le transport le long du lac, ce qui réduira également le temps de navigation entre les destinations.
- b) Nécessité d'accélérer la réhabilitation du ML WIMBI et du MV SERENGETI
- c) Nécessité d'envisager le déploiement de bateaux RESCUE sur chaque lac à des fins de sécurité (bateaux en fibre).
  - Trois (3) bateaux rapides pour le lac Victoria à Mwanza, Nansio et Bukoba
  - Deux (2) vedettes rapides pour le lac Tanganyika à Kigoma et Karema
  - Deux (2) bateaux rapides pour le lac Nyasa également
- d) Nécessité de mobiliser davantage de fonds pour les levés hydrographiques afin d'améliorer les cartes de navigation (celles qui sont disponibles sont très anciennes). MSCL investit et il est grand temps d'envisager la mise à jour de ces cartes.
- e) Nécessité de plaider en faveur d'initiatives et d'études de marketing conjointes pour tous les acteurs clés du transport (institutions), en particulier sur les marchés internationaux. Si possible, créer un groupe de travail qui assurera le suivi et présentera un rap-

### iv. Autres domaines d'intérêt pour les améliorations de MSCL

- a) MSCL envisage de passer au transport maritime et il est nécessaire de rechercher des fonds pour mener une étude complète sur la meilleure approche à adopter pour cette initiative. L'étude envisagera de donner des conseils sur le navire nécessaire, le type de navire le plus rentable et les itinéraires à emprunter, qu'il s'agisse d'un pétrolier, d'un navire de charge ou d'un navire polyvalent. Sur ce navire, quel mode de transport conviendrait à Marine Services Company Limited (MSCL), soit par le biais d'un affrètement, soit par la construction de son propre navire ?
- b) MSCL demande au secrétariat du corridor central de soutenir cette initiative, soit en mobilisant les ressources des PDD, soit en finançant directement l'étude.



# Section Trois

TARIFS ET COÛTS DE TRANSPORT

### 3.0 Introduction

Cette section met en évidence les taux et les coûts des services de transport payés par les propriétaires/expéditeurs de marchandises au transporteur et à d'autres prestataires de services dans la chaîne logistique. Le coût est déterminé par diverses conditions liées à la distance, à l'état des infrastructures, aux obstacles administratifs, aux coûts de l'énergie et à la manière dont le fret est transporté d'un point à un autre.

#### 3.1 Tarifs et frais de transport de conteneurs par route

Les frais de transport routier peuvent être classés en trois grandes catégories : les frais payés au transporteur (camionneurs), qui sont normalement appelés tarifs de transport, les frais payés aux transitaires et les frais payés aux agents de fret des douanes (AFD) aux frontières intérieures.

Cette section présente les frais de transport routier d'un conteneur moyen de 22 à 27 tonnes vers les destinations du corridor central. Les taux de fret annuels moyens par conteneur pour la longueur totale de chaque destination le long du corridor central sont indiqués ci-dessous pour les années 2021-2022. Les taux de transport routier pour les importations de conteneurs via le port de Dar vers diverses destinations pour l'année 2022 montrent la plus grande augmentation de 28% pour la destination de Kigali et 11% pour la destination de Bujumbura tandis que pour Bukavu, Goma et Kampala les moyennes annuelles ont augmenté de 6% au cours de l'année.

**Tableau 8 : Moyenne annuelle des frais de transit par conteneur par destination, 2021- 2022 (USD)**

Destination from Dar Port	2021	2022	Changement (%)
Kigali	2,733	3,492	28%
Bujumbura	2,900	3,225	11%
Kampala	3,308	3,508	6%
Bukavu	4,900	5,200	6%
Goma	4,333	4,592	6%

Source: Transporters/CFAs

Au cours des mois de 2022, les frais de transport routier ont fluctué en raison de la basse saison en juillet-septembre et de la disponibilité du fret de retour qui a amélioré les économies d'échelle. Toutefois, les fluctuations mensuelles par rapport à la moyenne annuelle se situaient entre 2 % et 6 % pour chaque itinéraire du corridor central, ce qui signifie que les fluctuations mensuelles sont faibles mais que les frais sont généralement plus élevés pour tous les mois de 2022.

Les frais de transport vers Bukavu, Goma et le Burundi ont connu une augmentation générale qui s'est poursuivie vers la fin de l'année. Cependant, les frais de transport vers Kigali et Kampala s'expliquent par les cycles commerciaux mensuels. Les graphiques ci-dessous montrent les tendances mensuelles des frais de transport vers chaque destination du corridor central.

Figure 23: Frais de fret routier de DSM à Bukavu et Goma, janvier-décembre 2022

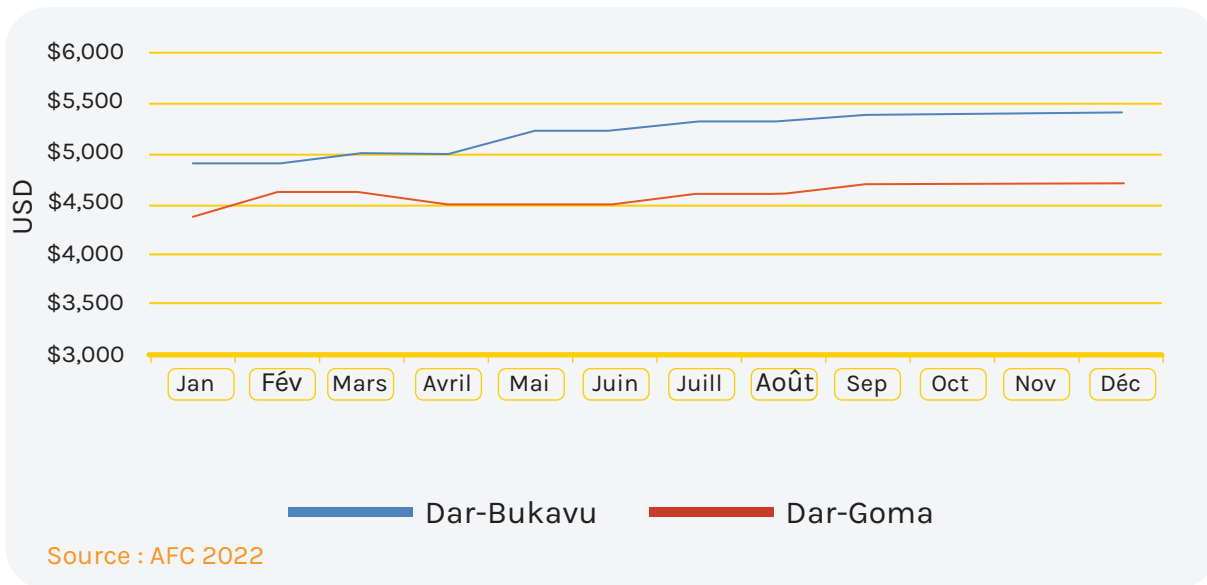


Figure 24: Frais de transport routier de DSM à Kigali, janvier-décembre 2022

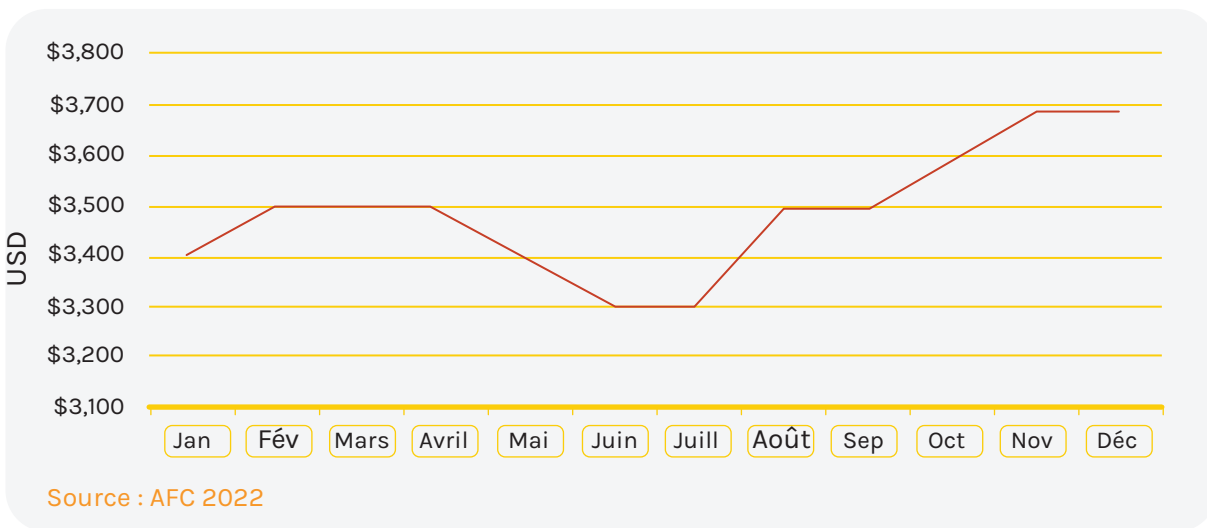


Figure 25: Frais de fret routier de DSM à Kampala, janvier-décembre 2022

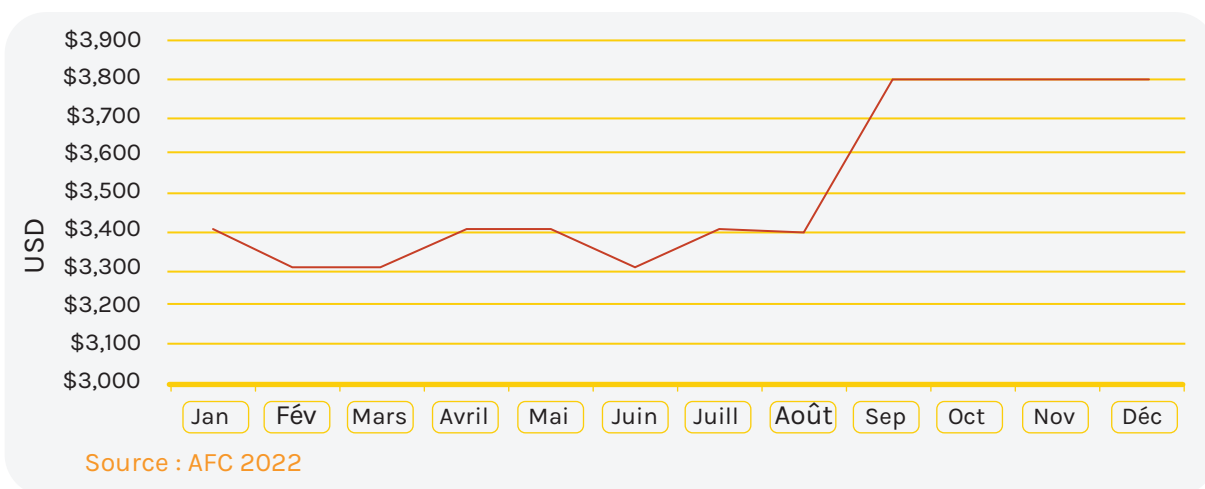
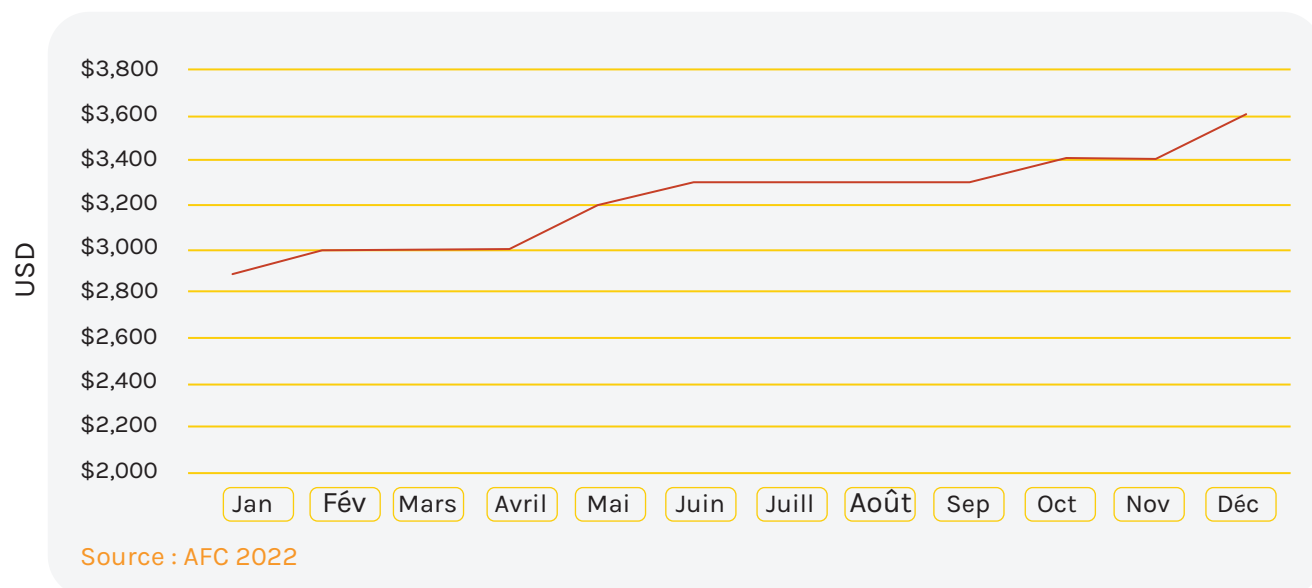


Figure 26: Frais de fret routier de DSM à Bujumbura, janvier-décembre 2022



Les tendances à long terme des redevances directes de fret routier sont présentées dans le tableau ci-dessous pour la période 2019-2022.

Table 9: Moyenne annuelle des redevances de fret routier en USD, 2019-2022

Route (Port de Dar à la Destination)	Année				
	2018	2019	2020	2021	2022
Kigali	\$3,000	\$2,900	\$2,775	\$2,733	\$3,492
Bujumbura	\$3,300	\$3,100	\$2,983	\$2,900	\$3,225
Kampala	\$3,400	\$3,250	\$3,325	\$3,308	\$3,508
Bukavu	\$4,800	\$4,900	\$4,917	\$4,900	\$5,200
Goma	\$4,300	\$4,200	\$4,308	\$4,333	\$4,592

Source : AFC 2022

# Section Quatre

## PRODUCTIVITÉ ET EFFICACITÉ



## 4.0 Introduction

Les indicateurs d'efficacité et de productivité donnent une indication de base sur les performances opérationnelles du corridor. L'objectif de la mesure de la productivité est d'évaluer la performance actuelle de la chaîne logistique par rapport aux mesures de productivité souhaitables, qui sont généralement obtenues à partir des meilleures pratiques de l'industrie.

Une chaîne logistique efficace implique de réduire le gaspillage des intrants. Il est donc impératif de réaliser des investissements pour développer et améliorer les capacités commerciales telles que les ports et les routes, l'administration douanière et l'adoption de services électroniques. Les gains d'efficacité dans le secteur des transports sont également observés par le CCTO car il s'agit d'un moteur essentiel de la compétitivité et de la croissance. Dans ce domaine, le CCTO dispose de cinq indicateurs.

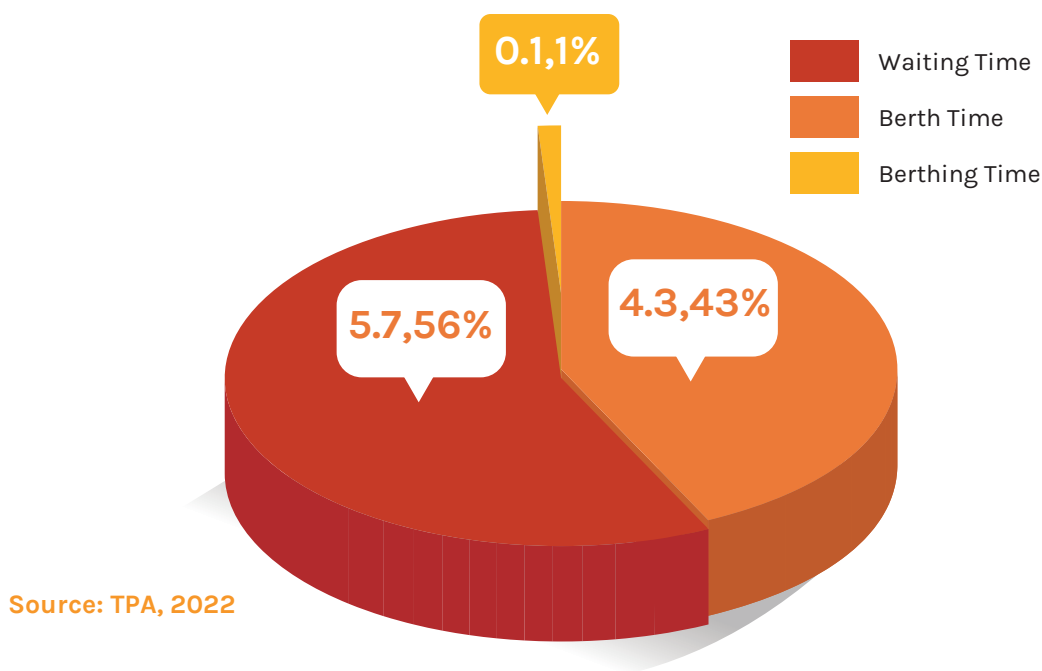
### 4.1 Délai de rotation des navires

Le temps de rotation des navires est le temps total passé par un navire dans le port, mesuré à partir d'une différence de temps moyenne par mois entre le moment où un navire est à quai et le moment où il est hors quai, mesurée en heures par navire par l'Autorité portuaire de Tanzanie (TPA). Il se compose de trois éléments : le temps d'attente, le temps d'accostage et de détachement et le temps d'accostage (temps de service).

Lors du forum des parties prenantes qui s'est tenu en mars 2022, les parties prenantes ont exprimé le besoin de suivre le temps d'attente des navires au mouillage extérieur. Cette composante n'était pas enregistrée auparavant. Il s'agit donc de la première année de disponibilité d'informations sur le temps d'attente des navires afin de jeter les bases d'une compréhension et d'une stratégie de réduction de ce temps. En tant que tel, le temps de rotation des navires de l'année 2021 peut ne pas être comparable à celui de l'année 2022 en raison de la composante supplémentaire de l'année 2022.

En 2022, le délai de rotation des navires a atteint une moyenne annuelle de 10,0 jours. Le temps d'attente représentait 56 % du temps de rotation des navires, soit 5,6 jours. Le temps d'accostage représente 4,3 heures, soit 43 % du temps de rotation total.

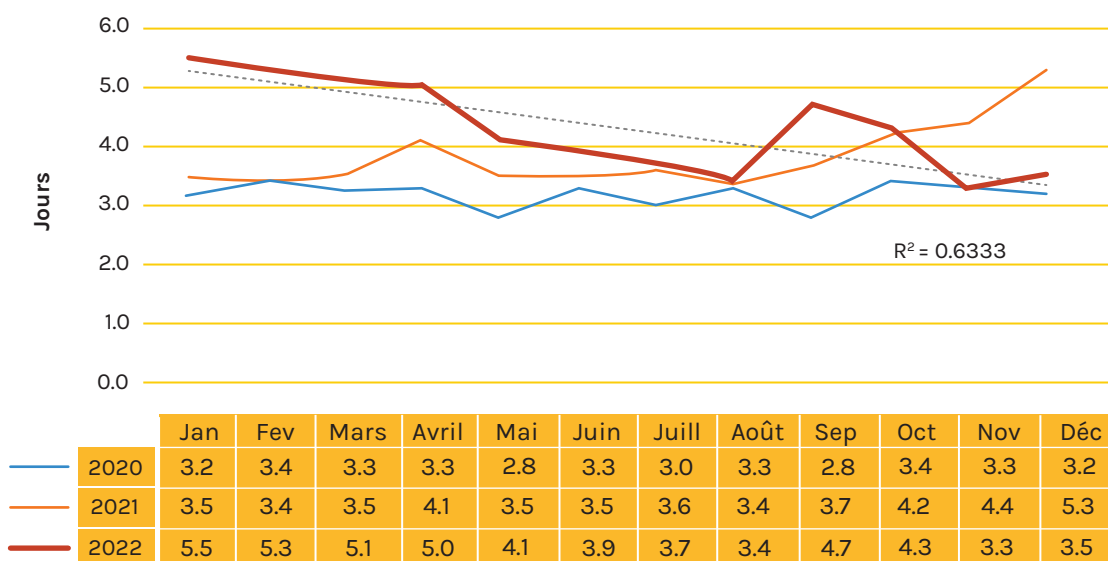
Figure 27: Composantes du temps de rotation des navires au port de Dar, 2022 (jours, %)



Le temps de rotation moyen annuel des navires (10 jours en 2022) n'est pas comparable à celui enregistré en 2021 (3,8 jours), mais il est important pour l'observation et la stratégie futures. Le temps d'amarrage a donc augmenté de manière défavorable au cours de la période 2019-2022, passant de 3,0 jours en 2019 à 3,2 jours en 2020, 3,8 jours en 2021 et 5,6 jours en 2022.

Les tendances mensuelles de la composante temps d'accostage du temps de rotation des navires en 2022 peuvent être comparées aux mois similaires des années précédentes. Elles affichent des tendances à la baisse pour les mois de 2022 vers la fin de l'année, mais inférieures à celles de 2020 et 2021. Les tendances mensuelles des temps d'accostage pour l'année 2022 par rapport aux deux années précédentes sont indiquées dans le graphique ci-dessous. Elles indiquent des tendances mensuelles à la baisse plus lisses, prévisibles à 63 % (coefficient de détermination  $R^2=0,6333$ ). Cependant, le graphique nous indique également que les temps d'accostage des navires en 2022 doivent être réduits davantage sur la base de leurs propres observations.

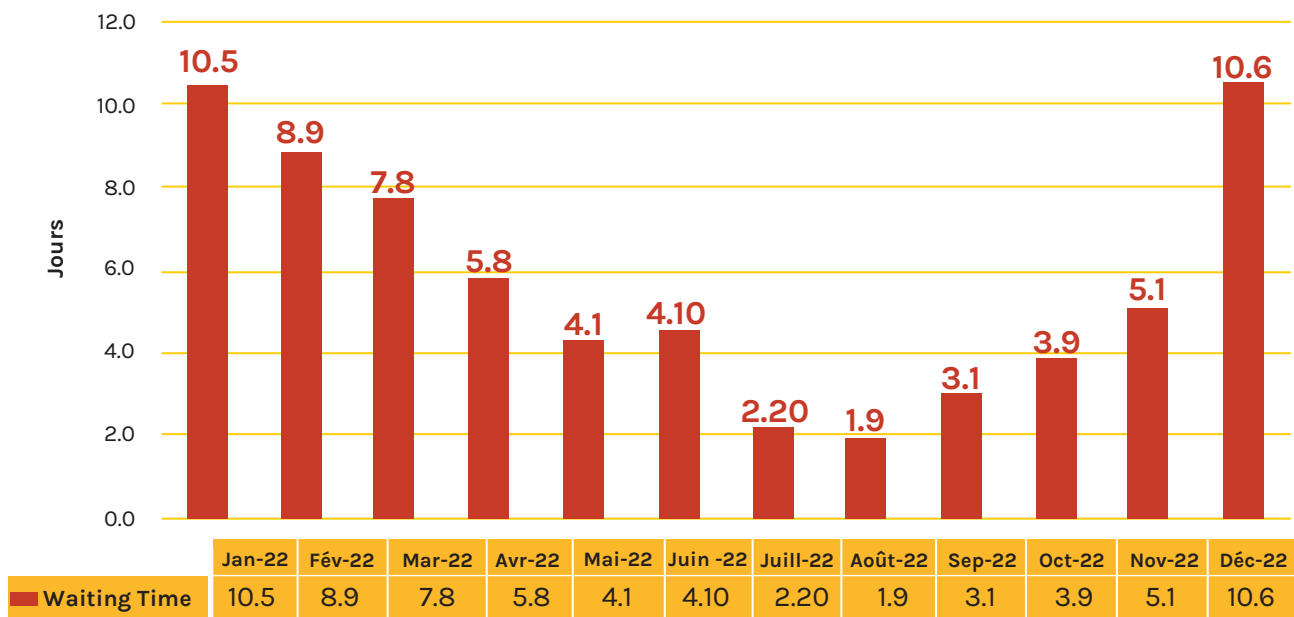
**Figure 28: Tendances mensuelles de la durée d'accostage des navires (jours), 2020-2022**



Source: TPA 2020-2022

L'analyse des tendances des composantes du temps de rotation des navires de janvier à décembre 2022, première année d'observation du temps d'attente, révèle un nouveau défi pour l'efficacité du port de Dar. Il est évident que le temps d'attente au mouillage extérieur a montré une réduction favorable, comme souhaité, au cours des huit premiers mois (janvier-août) de 2022, atteignant le niveau le plus bas de 1,9 jours en août. Toutefois, la tendance s'est inversée à partir de septembre 2022 vers la fin de l'année, atteignant 10 jours en décembre. Il est nécessaire d'approfondir les recherches sur le temps d'attente afin d'élaborer une stratégie efficace pour le réduire.

Figure 29 : Tendances mensuelles du temps d'attente des navires (jours), 2022

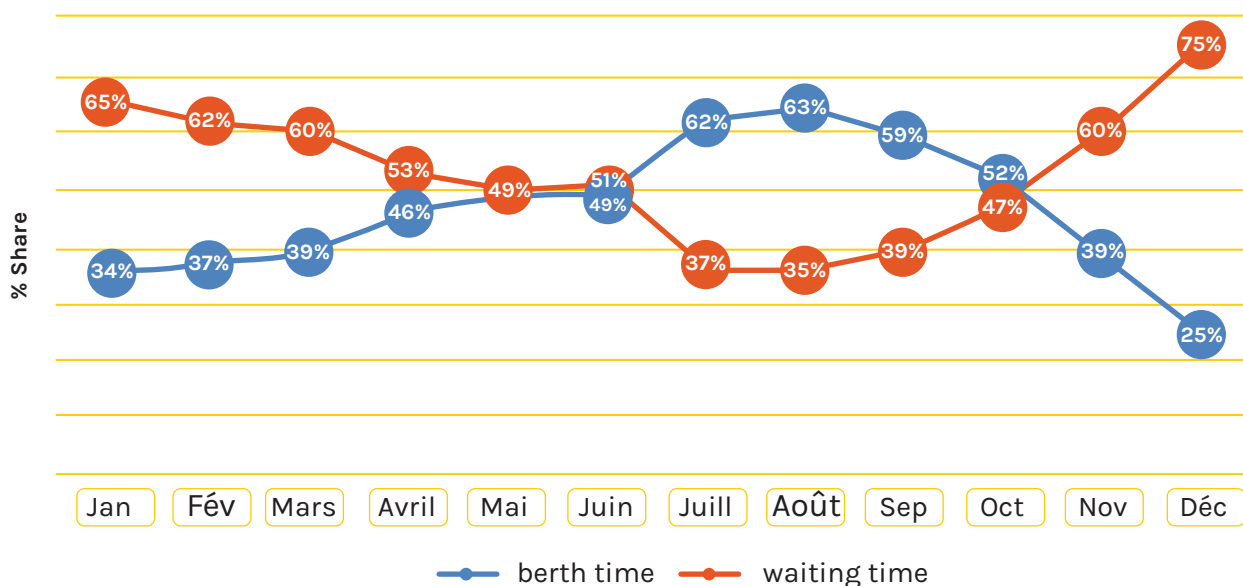


Source : TPA, 2022

La contribution relative du temps d'accostage et du temps d'attente au temps de rotation total des navires pour les observations mensuelles a donné des résultats intéressants en 2022. La composante "temps d'attente" a eu un impact annuel moyen de 56 % sur le temps de rotation des navires, ce qui est typique des observations de mars-avril 2022. Les tendances ont continué à diminuer favorablement jusqu'en août 2022 et se sont inversées à partir de septembre. L'impact du temps d'attente sur le temps de rotation des navires a atteint un pic annuel défavorable de 75 % du temps de rotation total des navires en décembre 2022.

En outre, le graphique ci-dessous montre la répartition du temps de rotation des navires entre ses principales composantes : le temps d'attente et le temps d'accostage pour les mois de 2022. Il a été démontré que le temps d'attente contribue en grande partie aux retards dans le temps de rotation des navires.

Figure 30: Tendances mensuelles des composantes du temps de rotation des navires (%), 2022



Source: TPA, 2022

En conclusion, il apparaît en outre que la bataille est perdue d'avance en ce qui concerne l'amélioration du temps d'accostage en 2022 par rapport aux niveaux de 2019-2021. La réduction du temps d'attente au poste d'amarrage permet de réduire considérablement le temps de rotation des navires et les coûts d'expédition. Un nouveau défi est apparu, avec ses paramètres à suivre, à savoir le temps d'attente des navires au mouillage extérieur. Le temps d'attente n'a pas encore été maîtrisé en 2022.

Un certain nombre de questions doivent être résolues pour améliorer le temps de rotation des navires, y compris, mais sans s'y limiter, les processus ciblant la quantité de marchandises qu'un navire doit charger ou décharger, le type et les caractéristiques d'un navire, le type d'équipement portuaire et les ressources utilisées au poste d'amarrage/au port.

## 4.2 Indicateurs de temps d'attente

Le temps de séjour correspond au temps total passé par la cargaison conteneurisée dans le port, depuis le moment où la cargaison est déchargée du navire jusqu'à la sortie du port. Il est calculé pour chaque mois en tant que nombre moyen de jours pendant lesquels le conteneur reste dans une cour.

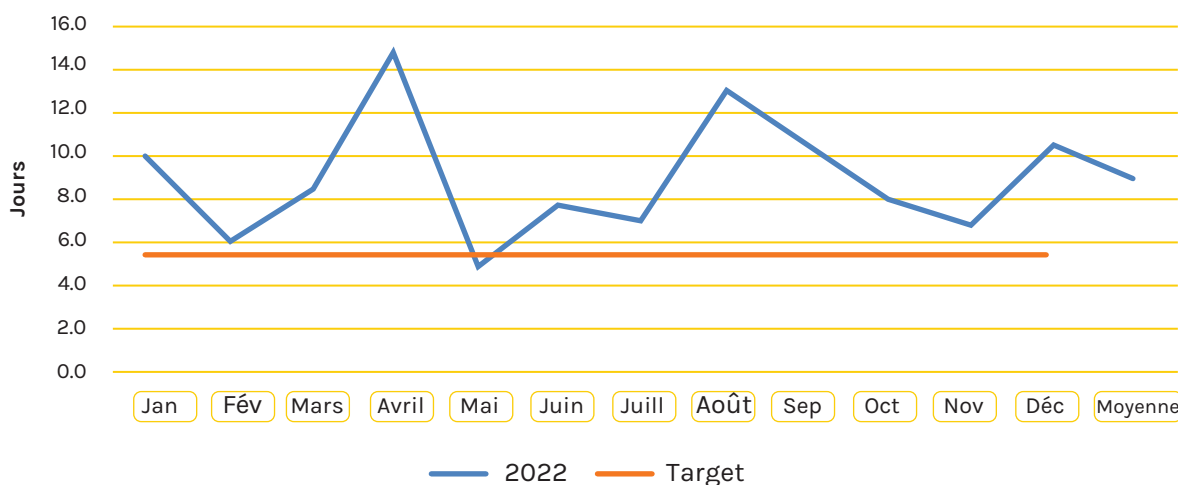
Les indicateurs de durée de séjour sont fournis séparément pour Tanzania Ports Authority (TPA) et Tanzania International Container Terminal Services (TICTS). L'année comparative 2021 n'a pratiquement pas été touchée par la pandémie de COVID-19, et l'on s'attend donc à ce que la dynamique soit attribuée aux procédures logistiques de la TPA et du TICTS plutôt qu'à la dynamique mondiale. Presque tous les obstacles aux déplacements dans les États d'Afrique de l'Est liés à la pandémie de COVID-19 ont été levés au cours de cette période. Le temps de séjour est présenté pour les conteneurs locaux et de transit à TPA et TICTS.

### 4.2.1 Durée d'immobilisation des conteneurs d'importation locale à l'ATR

La durée moyenne annuelle d'immobilisation des conteneurs d'importation locale à TPA était de 8,7 jours en 2022. Il s'agit d'une augmentation défavorable de 2,2 jours par rapport aux 6,5 jours observés en 2021. Il y a donc eu une réduction de 33 % au cours de l'année. Le niveau actuel d'efficacité en matière de temps de séjour est supérieur à l'objectif de 3,7 jours en moyenne.

Les tendances mensuelles du temps de séjour en 2022 sont erratiques, ce qui indique un processus moins bien maîtrisé ou des facteurs erratiques inconnus. Le graphique ci-dessous présente les tendances mensuelles :

Figure 31 : Moyenne mensuelle du temps d'attente pour les conteneurs locaux à TPA, 2022 (jours)

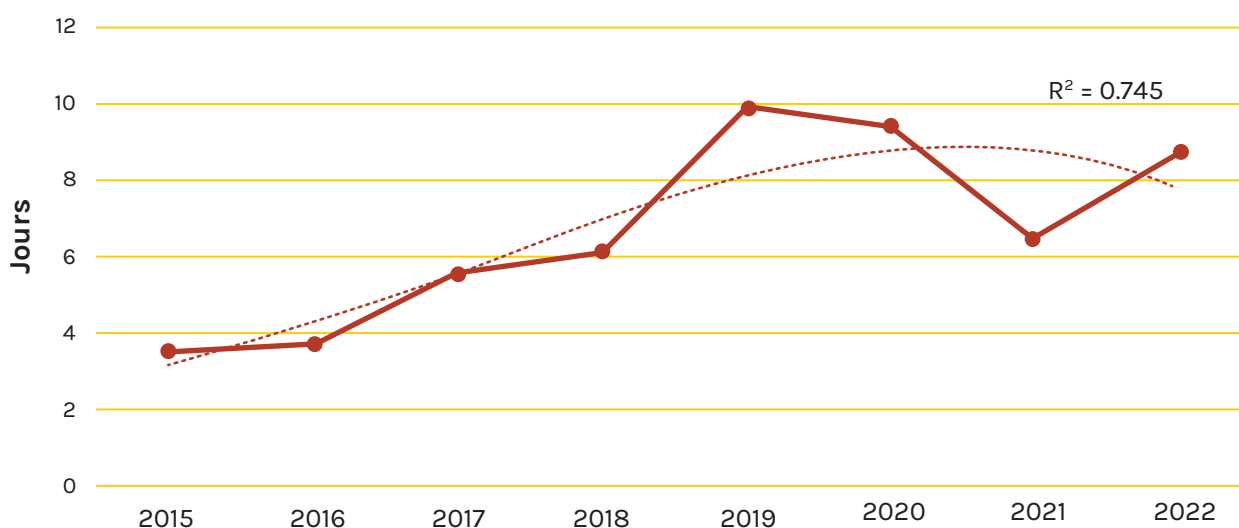


Source : Données TPA, 2022

En outre, le temps de séjour moyen annuel pour les conteneurs locaux à la TPA pour la période de huit ans (2015-2022) est affiché dans le graphique ci-dessous. Le graphique indique qu'il y a un modèle de temps de séjour qui change tous les cinq ans, allant dans la direction opposée aux trois années précédentes. Un polynôme fort d'ordre (3) pourrait estimer fortement la trajectoire du temps de séjour à 75 %.

Ainsi, les années 2015 à 2019 ont été marquées par une tendance à l'augmentation du temps de séjour pour les conteneurs locaux, suivie d'une tendance à la baisse les années suivantes. Le meilleur cas a été observé en 2015 tandis que le pire cas a été observé en 2019. L'alternance des tendances sur trois ans signifie que les efforts visant à réduire le temps d'immobilisation des conteneurs locaux à TPA devraient être suivis de près afin de comprendre les raisons de cette alternance.

**Figure 32: Moyenne annuelle de la durée d'immobilisation des conteneurs locaux à TPA 2015-2022**



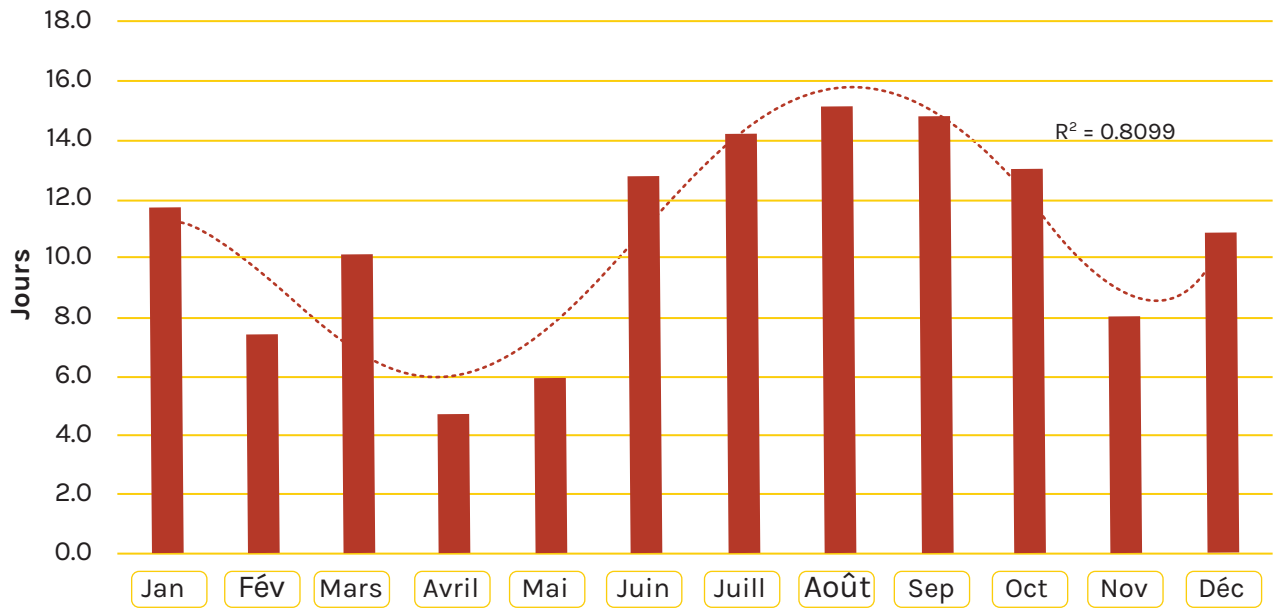
Source: Données TPA 2015-2022

#### 4.2.2 Temps d'attente des conteneurs d'importation en transit dans TPA

Le temps de séjour des conteneurs d'importation en transit dans TPA a augmenté de manière défavorable pour atteindre une moyenne annuelle de 10,7 jours au cours de la période janvier-décembre 2022, contre 9,5 jours au cours de la même période en 2021. Il s'agit d'un recul de 1,3 jour (30 heures), soit l'équivalent d'une détérioration de 13 %. En outre, le niveau actuel de la durée d'immobilisation doit être réduit de six jours en moyenne pour atteindre l'objectif du gouvernement.

La comparaison mensuelle du temps d'attente pour les conteneurs en transit entre janvier et décembre 2022 montre une trajectoire polynomiale erratique et complexe qui est différente de la trajectoire du temps d'attente observée au cours des mois de 2021 (linéaire à 45%). La situation en 2022 a été prédite en 2021, lorsque le temps d'attente pour les conteneurs en transit a augmenté de façon défavorable vers la fin de l'année, ce qui était révélateur d'un processus qui perdait continuellement de l'intérêt au cours du dernier trimestre. En 2022, la situation s'est aggravée du début à la fin de l'année, comme le montre le graphique ci-dessous ;

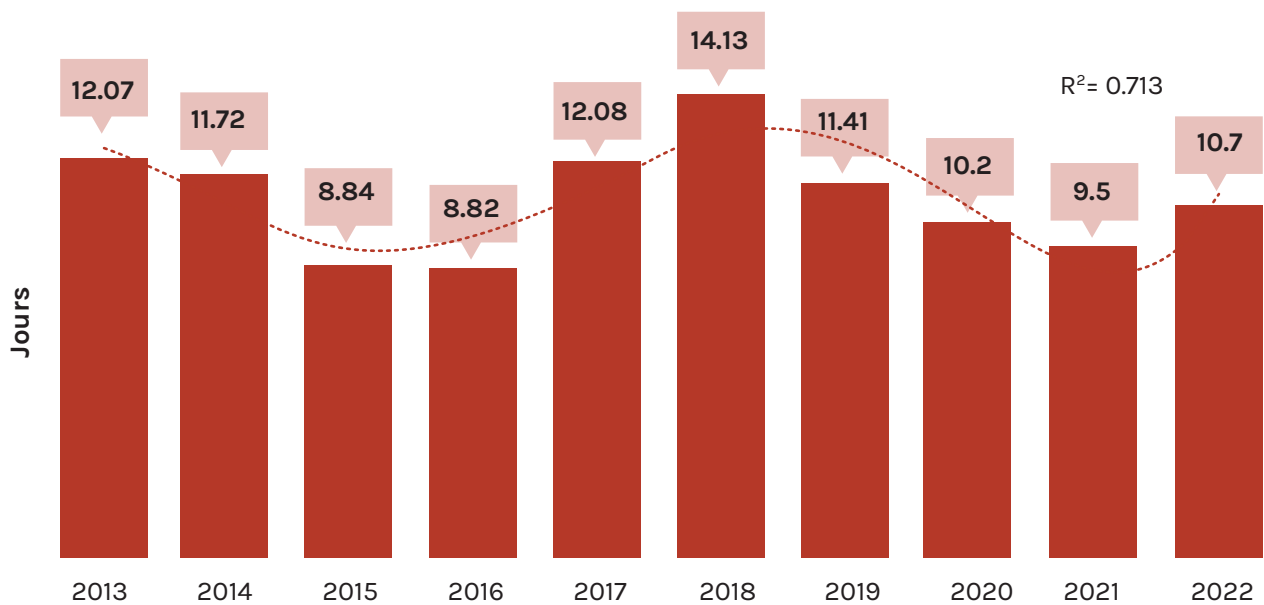
Figure 33: Temps d'attente moyen mensuel des conteneurs en transit au TPA, 2022



Source : Données TPA, 2022

Dans les comparaisons annuelles entre 2014 et 2022, le graphique ci-dessous montre que la trajectoire du temps de séjour des conteneurs en transit à TPA présente des cycles de hausse et de baisse qui alternent tous les 3-4 ans. Un léger ralentissement en 2022 par rapport aux gains enregistrés en 2021 indique que des efforts supplémentaires sont nécessaires. L'écart par rapport à l'objectif du gouvernement tanzanien s'est également creusé en 2022. La TPA doit donc réduire le temps de séjour de 5,7 jours supplémentaires pour atteindre l'objectif de 5 jours fixé par le gouvernement tanzanien.

Figure 34: Moyenne annuelle de la durée d'immobilisation des conteneurs en transit de la TPA 2013-2022



Source: TPA data 2013-2022

En outre, les fluctuations mensuelles du temps de séjour des conteneurs en transit ont constitué un défi en 2022, car un conteneur devait être dédouané dans un délai de 10,7 jours, mais ce délai était également de 33 %, contre des fluctuations de 25 % par rapport aux attentes en 2021.

Table 10: Temps de séjour mensuel moyen des conteneurs de transit au TPA, 2015-2022 (jours)

ANNÉE	JAN	FÉV	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JULY	AOÛT	SEP	OCT	NOV	DÉC	Moyenne annuelle
2015	9.4	11.4	7.2	6.0	7.0	9.7	8.7	10.2	7.2	10.7	10.1	8.5	8.84
2016	12.8	10.6	4.1	3.8	8.9	7.6	9.2	10.3	10.6	8.4	11.0	8.5	8.82
2017	9.6	10.7	11.5	9.7	9.4	11.5	9.1	11.3	15.1	15.5	17.4	14.1	12.08
2018	15.8	16.9	13.6	13.6	13.8	10.4	14.4	15.3	13.3	14.6	15.0	12.9	14.13
2019	13	10.4	13.2	9.7	17.8	12.2	12.1	13	9.5	9.8	9.1	7.1	11.41
2020	9.9	10.8	13.7	11.1	11.6	9.4	9.5	8.7	9.8	8.6	9.2	10.1	10.2
2021	8.0	8.8	7.7	8.6	9.1	7.7	8.2	10.9	7.4	10.2	12.0	14.9	9.5
2022	11.7	7.4	10.1	4.7	6.0	12.8	14.2	15.1	14.8	13.0	8.0	10.9	10.7

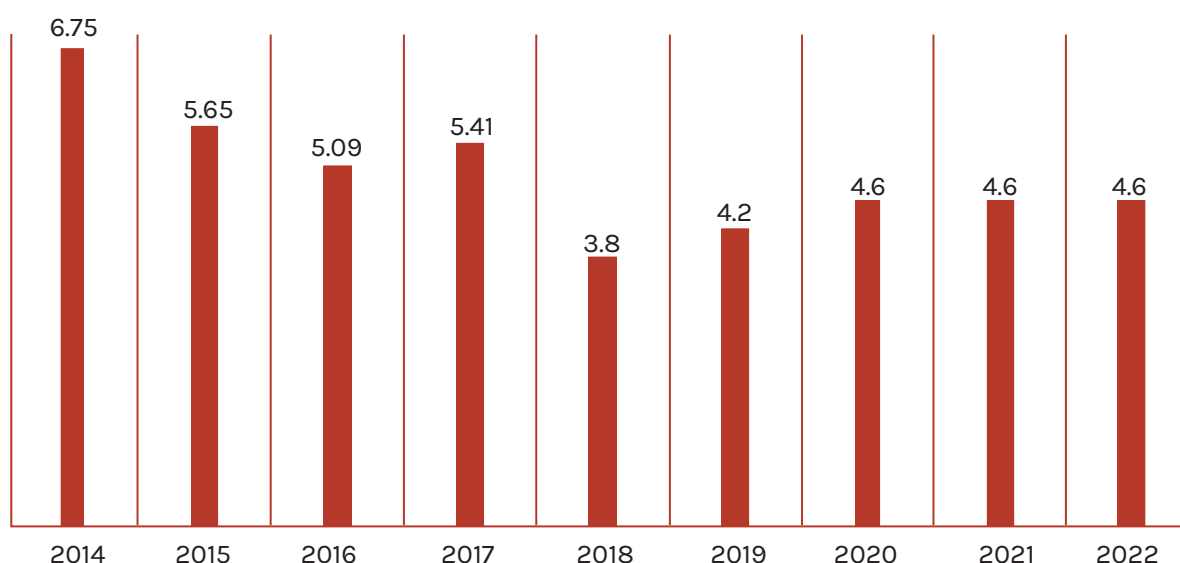
Source: TPA, 2015 - 2021

Les efforts visant à réduire le temps d'attente ont continué à être mis en œuvre. Ils comprennent l'échange régulier d'informations et la formation entre les autorités fiscales respectives. Cela a contribué à résoudre le problème de la compatibilité des systèmes. D'autres mesures comprennent l'amélioration continue des infrastructures du port de Dar-es-Salaam et l'engagement accru des parties prenantes dans l'amélioration de l'efficacité du port.

#### 4.2.3 Temps de séjour des conteneurs locaux dans les TICTS

Le temps de séjour moyen des conteneurs locaux au TICTS pour la période de janvier à décembre 2022 était de 4,6 jours, soit le même niveau qu'en 2021. Ce niveau d'efficacité dans le dédouanement des conteneurs au TICTS est bien en deçà de l'objectif fixé de 5 jours depuis 2018. Cependant, pour l'année 2022, le problème a été la fluctuation du temps de séjour d'un mois à l'autre, avec une moyenne de 47 % autour des 4,6 jours, qui étaient les plus élevés des neuf dernières années (2014-2022).

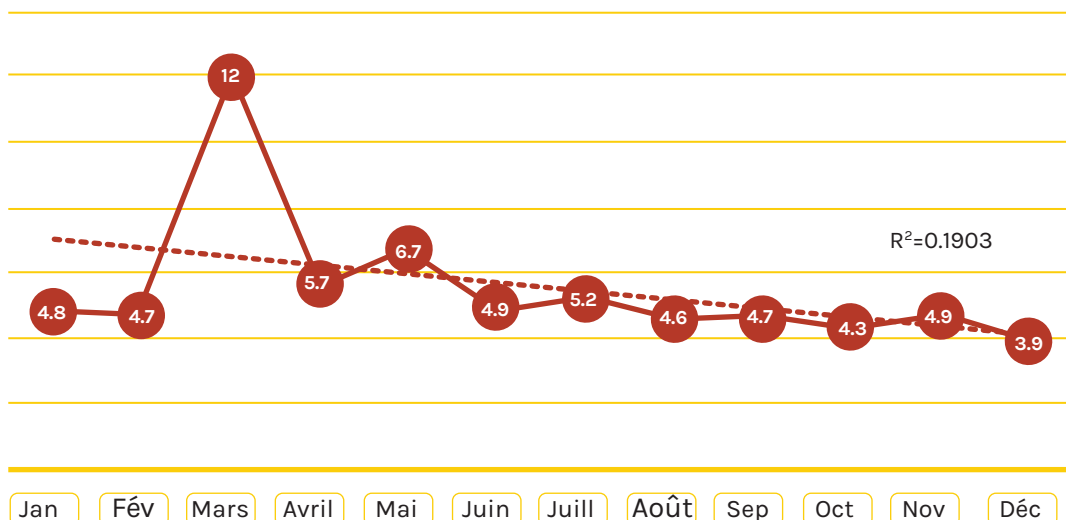
Figure 35: Durée moyenne annuelle de séjour des conteneurs locaux dans les TICTS, 2014-2022



Source: TICTS 2014-2022

Les fluctuations des durées moyennes mensuelles de séjour des conteneurs locaux à 47 % autour de leur moyenne annuelle 2022 sont représentées dans le graphique ci-dessous. Le graphique montre que le mois de mars 2022 a contribué à une plus grande instabilité dans les tendances annuelles du temps de dédouanement des conteneurs locaux au TICTS.

Figure 36: Moyenne mensuelle du temps d'attente des conteneurs locaux au TICTS en 2022



Source: TICTS, 2022

Table 11: Moyenne mensuelle de la durée de séjour des conteneurs locaux au TICTS (jours), 2014-2021

ANNÉE	JAN	FÉV	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILL	AOÛT	SEP	OCT	NOV	DÉC	Moyenne annuelle
2015	8	6	6	6	7	6	4.7	4.5	4.6	5.5	4.2	5.3	5.7
2016	5.8	5.3	5.2	4.6	4.7	4.3	5.1	4.8	3.7	5.6	6.4	5.6	5.1
2017	5.1	5	5	13	6	5	5	5	4	4	4	3.8	5.4
2018	4	3	3	3.3	4.3	5.3	3.7	3.8	3.6	3.9	3.9	3.8	3.8
2019	3.6	3.6	3.3	3.4	4.1	6.4	4.8	4.2	4.5	4.1	3.9	4.2	4.2
2020	4.7	4.0	4.2	4.8	4.6	3.9	4.6	5.5	4.0	4.8	6.1	3.9	4.6
2021	4.6	3.7	4.4	4.9	4.3	3.9	4.0	3.9	4.1	4.6	5.1	7.7	4.6
2022	4.8	4.7	12	5.7	6.7	4.9	5.2	4.6	4.7	4.3	4.7	3.9	4.6

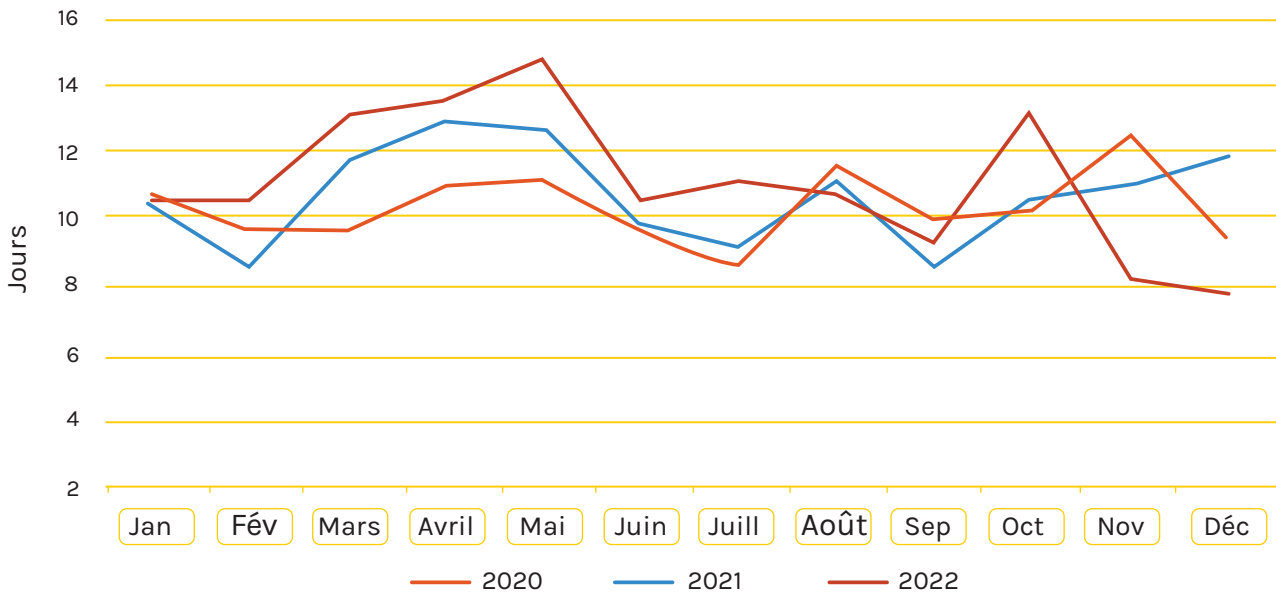
Source: TICTS 2015-2022

#### 4.2.4 Durée de séjour des conteneurs en transit au TICTS

Le temps de séjour moyen des conteneurs d'importation en transit au TICTS pour la période de janvier à décembre 2022 était de 10,7 jours, comme en 2021. En outre, le temps de séjour moyen pour les conteneurs en transit au TICTS était toujours en dehors des objectifs en 2021 et 2020 de plus de 100% par rapport à l'objectif de cinq jours du gouvernement tanzanien. Le graphique ci-dessous illustre les tendances du temps de séjour moyen mensuel pour les conteneurs en transit au TICTS, pour la période de janvier à décembre 2022 et les années comparatives de 2020 à 2021.



**Figure 37: Moyenne mensuelle de la durée de séjour des conteneurs en transit au TICTS (jours), 2020-2022**

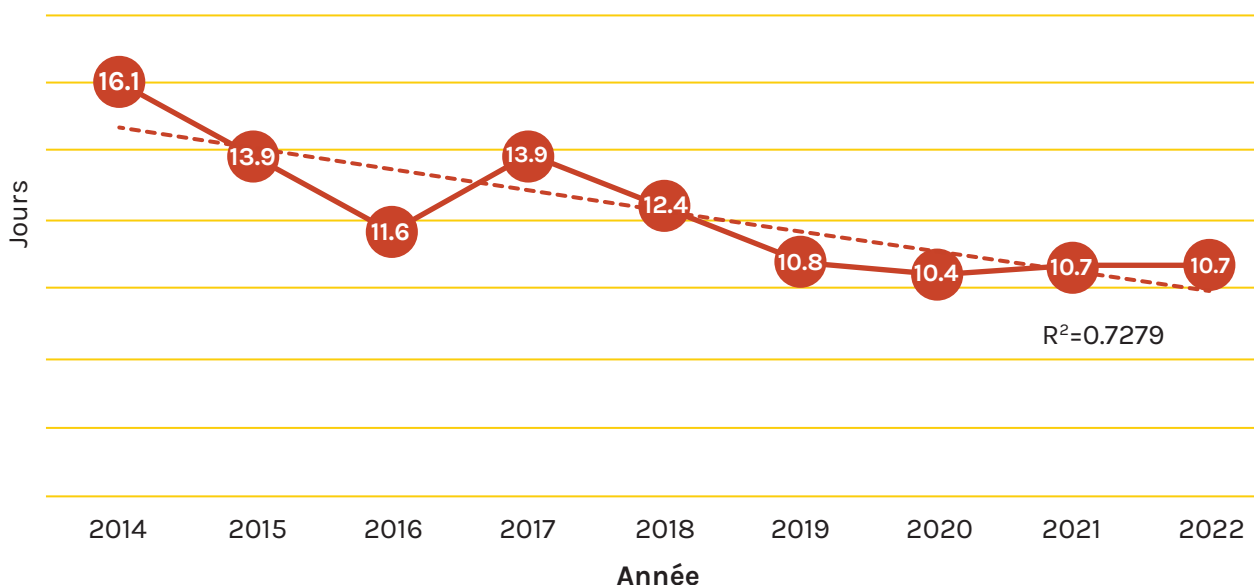


Source: TICTS 2020-2022

Le graphique ci-dessus montre clairement que les durées moyennes mensuelles de séjour au TICTS pour les conteneurs en transit en 2022 ont connu des fluctuations. Cependant, l'évolution du temps de séjour par mois pour les années comparatives de 2020-2021 semble être la même en termes généraux, avec une augmentation de février à mai, une baisse du temps de séjour entre juin et juillet et un caractère aléatoire dans les derniers mois des trois années de 2020-2022.

Enfin, les comparaisons annuelles du temps d'arrêt des conteneurs de transit au TICTS sont présentées ci-dessous. Le graphique TICTS entre 2014-2021.

**Figure 38: Moyenne annuelle de la durée d'immobilisation des conteneurs de transit au TICTS, 2014-2022 (jours)**



Source : TICTS 2014-2022

### 4.3 Délai de mainlevée douanière/délai de traitement des documents (DPC)

Le délai de mainlevée douanière est le temps en heures qui s'écoule entre le moment où la déclaration est faite par le transitaire et le moment où l'ordre de mainlevée est émis par les douanes pour les déclarations de cargaison en transit. Il a été calculé à partir de la différence moyenne entre l'heure de mainlevée et l'heure de déclaration, mesurée en heures par l'autorité fiscale tanzanienne.

#### 4.3.1 Délai de mainlevée douanière/délai de traitement des documents (DPC)

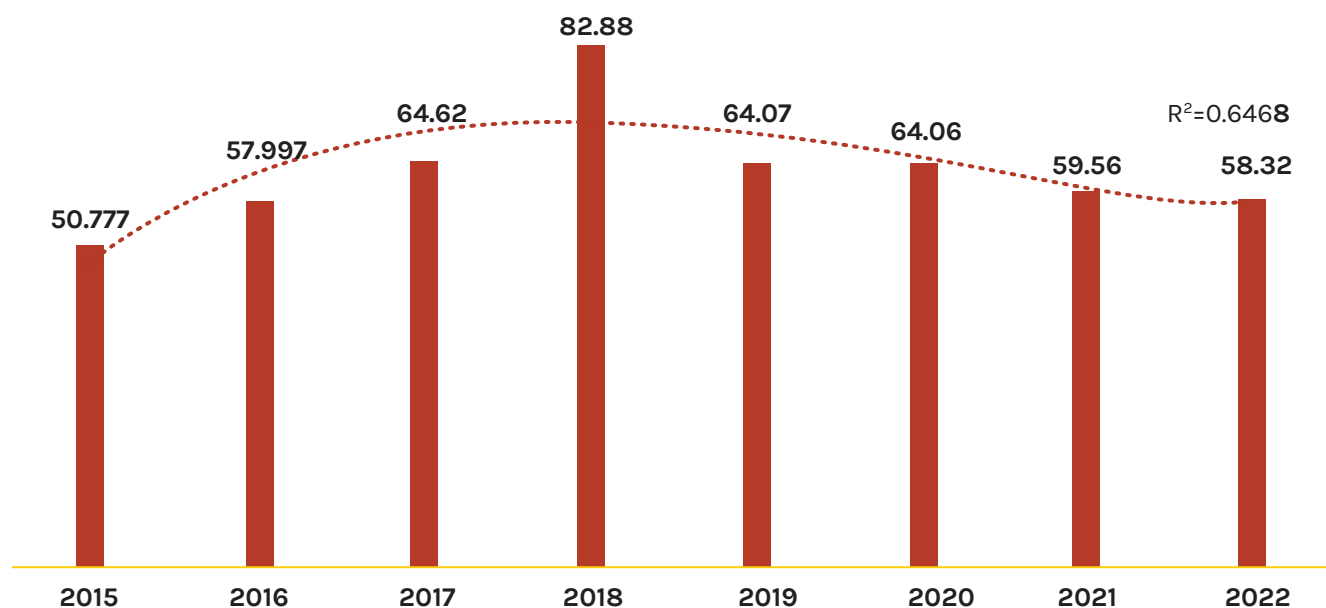
Le tableau et le graphique ci-dessous montrent la dynamique mensuelle du temps de dédouanement entre 2015 et 2022. Ils montrent que le délai moyen de dédouanement pour l'année 2022 était de 58 heures, contre 60 heures en 2021, ce qui équivaut à une amélioration d'une heure. Les gains observés en 2022 sont inférieurs à l'amélioration de 4 heures observée au cours des années 2021/2020. Les transporteurs sont toujours préoccupés par le temps de dédouanement élevé et ont mis l'accent sur la libération du fret en temps voulu.

Table 12: Moyenne mensuelle du temps de dédouanement en Tanzanie, 2015-2022 (heures)

ANNEE /Mois	JAN	FEV	MARS	AVRIL	MAY	JUIN	JULY	AOUT	SEP	OCT	NOV	DEC	Moyenne Annuelle
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	58.0
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
2020	62.6	62.7	60.9	60.2	60.7	61.2	61.3	61.8	62.6	63.1	63.2	63.4	62.0
2021	62.7	63.2	59.2	58.1	59.2	58.6	58.3	59.4	58.0	58.3	60.1	59.5	59.6
2022	58.4	59.4	58.2	57.4	60.1	58.6	58.2	57.2	58.1	58.4	57.4	58.3	58.3

Source : TRA, janvier - décembre 2015-2022

Figure 39: Moyenne annuelle du temps de dédouanement en Tanzanie, 2015-2021 (heures)



Source : TRA, janvier - décembre 2015-2022

#### 4.4 Temps de rotation des camions

Le temps de rotation des camions correspond au nombre d'heures qu'un camion passe aux opérations de dédouanement et de chargement du Tanzania International Container Terminal Services (TICTS). Cet indicateur est mesuré en heures moyennes passées par tous les camions desservis au cours d'un mois et exprimé en tant que durée moyenne mensuelle de rotation des camions. Il est utilisé pour évaluer l'efficacité des services de manutention et de chargement des conteneurs au TICTS. D'un point de vue opérationnel, il est collecté en tant que temps entre la date de sortie du camion et la date d'entrée du camion.

Le graphique ci-dessous montre que le délai de rotation des camions entre janvier et décembre 2022 était de 1,53 heure. Ce niveau représente une amélioration par rapport aux 1,82 heures enregistrées entre janvier et décembre 2021, ce qui équivaut à une amélioration de 16 %. La tendance mensuelle du délai de rotation des camions pour l'année 2022 était de 24 minutes, c'est-à-dire la différence de temps entre le mois le mieux desservi et le mois le moins bien desservi. La fourchette de 24 minutes, entre 1,3 heure et 1,7 heure, soit 8 % de variations mensuelles, indique que le processus est stable, même si cette fluctuation est supérieure aux 5 % de l'année 2021. Cela montre que le chargement et le déchargement des camions au TICTS ne connaissent pas de fluctuations périodiques.

**Tableau 13 : Moyenne mensuelle du temps de rotation des camions au TICTS, 2017-2022 (heures)**

ANNÉE	JAN	FÉV	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOÛT	SEP	OCT	NOV	DÉC	Moyenne Annuelle	Variation Relative
2017	2.4	2.4	2.2	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.4	2.4	2.3	2.4%
2018	2.12	2.03	2.01	2.47	2.04	2.31	2.5	2.03	2.4	2.5	2.3	2.41	2.3	8.9%
2019	2.3	2	2.1	2.2	2	2.2	2.1	2.3	2	2.2	2.1	2.2	2.1	4.7%
2020	1.8	2	1.7	1.7	2	1.8	1.7	1.8	1.9	1.8	2.1	1.8	1.82	7.4%
2021	1.9	1.8	1.76	1.84	1.82	1.8	1.65	1.82	1.8	2	1.76	1.88	1.82	4.7%
2022	1.7	1.6	1.7	1.5	1.6	1.4	1.3	1.5	1.4	1.6	1.5	1.6	1.53	8.0%

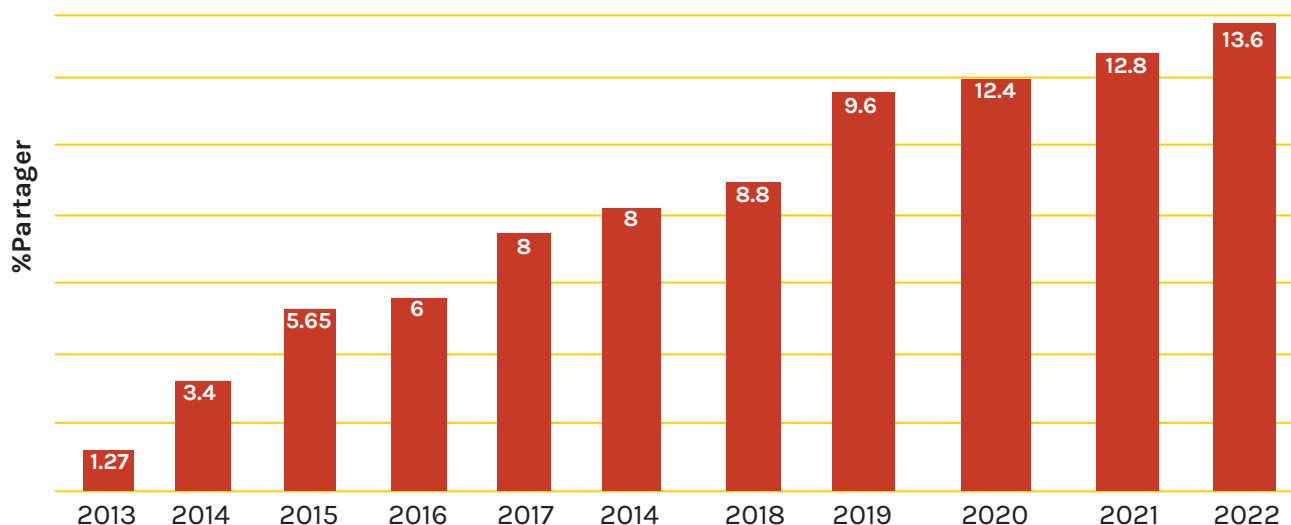
Source: TICTS 2017 - 2021

Le temps de rotation des camions aux TICTS indique que les objectifs ont été bien atteints et que l'efficacité s'est stabilisée.

#### 4.5 Camions en service par pays d'immatriculation

Cet indicateur indique l'origine de l'immatriculation des camions de transit qui opèrent dans le corridor central. Les camions de transit immatriculés en Tanzanie ont dominé les activités de camionnage dans le Corridor central, avec 86 % en 2022, contre 87,2 % en 2021. En effet, les camions immatriculés à l'étranger opérant dans le service de fret en transit gagnent du terrain et atteignent 13,6 % en 2022, contre 12,8 % en 2021. Le graphique ci-dessous montre l'évolution de la part des camions immatriculés à l'étranger depuis 2013.

Figure 40: Part des camions immatriculés à l'étranger circulant dans le corridor central, 2013-2022



Source TRA, 2013 - 2022

L'augmentation des véhicules de camionnage non immatriculés en Tanzanie signifie des améliorations en termes de manutention des marchandises en encourageant la participation des États membres du corridor central. Cela est dû à l'harmonisation des redevances d'utilisation des routes dans certains des États membres du corridor et à l'augmentation des cargaisons d'exportation qui fournissent des cargaisons de retour.

#### 4.6 Conteneurisation du fret

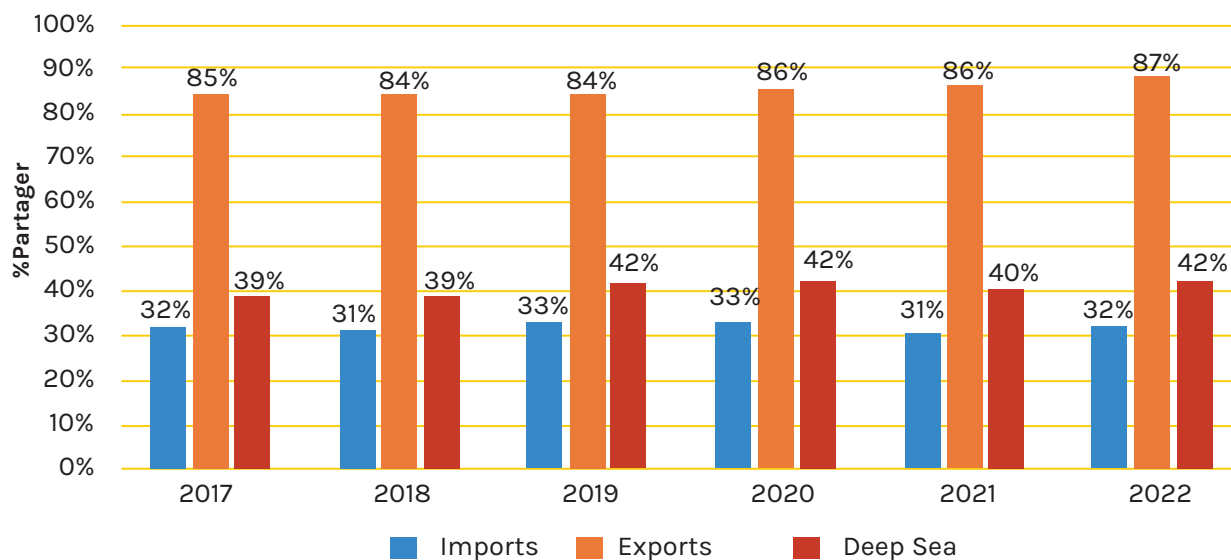
La conteneurisation du fret, en tant que méthode de transport maritime de ligne, a été mise en place pour réduire le temps de rotation des navires, permettre à une flotte plus petite de transporter un plus grand volume de marchandises et réduire les coûts de manutention, ainsi que les dommages et les pertes. La conteneurisation a également révolutionné la logistique intermodale du fret.

La tendance actuelle de la chaîne d'approvisionnement mondiale est à la conteneurisation du fret de ligne, ce qui indique qu'environ 50 % du fret est conteneurisé. Au port de Dar-es-Salaam, la conteneurisation représentera 42 % du total des marchandises d'ici 2022, contre 40 % l'année précédente.

Une plus grande proportion de la conteneurisation est typique du fret d'exportation (87%) que du fret d'importation (32%), mais comme le fret d'importation a la plus grande part de fret de haute mer, plus d'efforts sont nécessaires pour stimuler la conteneurisation du fret d'importation, principalement de l'Asie de l'Est vers le port de Dar-es-Salaam, afin d'atteindre les niveaux mondiaux.

The graph below shows historical trends in containerization at the Port of Dar-es-Salaam

Figure 41: Part du fret conteneurisé, 2017-2022



Source: TPA, 2017-2022

#### 4.7 Contrôle de la charge des véhicules

Les données relatives au contrôle de la charge sont obtenues à partir de dix ponts-bascules répartis sur les routes du corridor. L'indicateur évalue la sécurité des véhicules et l'état des routes. Les nœuds de transit du Corridor central en Tanzanie disposent des stations de pont-bascule suivantes :

Cinq d'entre elles fonctionnent comme des stations de pesage en mouvement (WIM)

- (i) Vigwaza,
- (ii) Mikese,
- (iii) Dakawa,
- (iv) Nala, et
- (v) Njuki.

Cinq d'entre eux fonctionnent comme des ponts statiques :

- (i) Kurasini,
- (ii) Mwendakulima,
- (iii) Nyakahura,
- (iv) Kyamyorwa, et
- (v) Mutukula.

Les véhicules en transit dans le corridor central sont pesés et inspectés à trois arrêts seulement : Vigwaza, Njuki et Nyakahura. Les statistiques ci-dessous indiquent le nombre de véhicules pesés aux différents points de pesée en Tanzanie depuis 2017 jusqu'en juin 2022. Il convient de noter que le pont-bascule de Dakawa a commencé à fonctionner en avril 2019 en remplacement du pont-bascule de Kihonda. Ainsi, les données antérieures à cette période reflètent les données mesurées au pont-bascule de Kihonda.

##### 4.7.1 Trafic au pont-bascule en Tanzanie

Cet indicateur mesure le nombre moyen de véhicules pesés au cours d'un trimestre à différents pont-bascules situés sur les routes tanzaniennes le long du corridor central. Cet indicateur reflète le flux de véhicules le long de la route vers les États membres pour ces stations le long du corridor. Le trafic au pont-bascule reflète également le niveau et la dynamique de l'utilisation des routes au cours d'une période donnée. Annuellement, en 2022, le trafic au pont-bascule s'élevait à 4,1 millions, réparti de manière presque égale sur les trois premiers trimestres avec 1,0 million de camions et un léger ralentissement à 0,9 million en octobre-décembre 2022.

**Tableau 14: Trafic des ponts-basculés sur les routes de Tanzanie, 2022**

Station	Jan-Mars	Avril-Juin	Juill-Sept	Oct-Dec	Total
Vigwaza	254,409	370,970	453,535	313,980	1,392,894
Dakawa	175,443	183,529	158,200	132,963	650,135
Mikese	131,908	117,023	97,065	87,499	433,495
Njuki	196,258	195,816	217,444	211,231	820,749
Nala	165,141	131,338	64,243	56,021	416,743
Nyakahura	25,099	35,979	40,149	40,238	141,465
Mwendakulima	28,815	28,019	29,851	29,321	116,006
Kyamiyorwa	17,414	18,936	21,945	20,304	78,599
Mutukula	11,603	9,520	14,307	10,010	45,440
Total	1,006,090	1,091,130	1,096,739	901,567	4,095,526

Source: TANROADS, 2022

La répartition trimestrielle du trafic des ponts-basculés en 2021 a augmenté lentement du premier au quatrième trimestre de leur trafic annuel respectif, avec respectivement 25 %, 27 %, 27 % et 22 %. La tendance n'était pas la même en 2022, où 31 % du trafic était concentré sur le quatrième trimestre. Cela indique que les modèles d'activité annuelle varient d'une année à l'autre.

Les tendances annuelles sur six ans concernant le trafic des ponts-basculés sont présentées dans le tableau ci-dessous.

**Tableau 15: Tendances annuelles du trafic des ponts-basculés, 2018-2022**

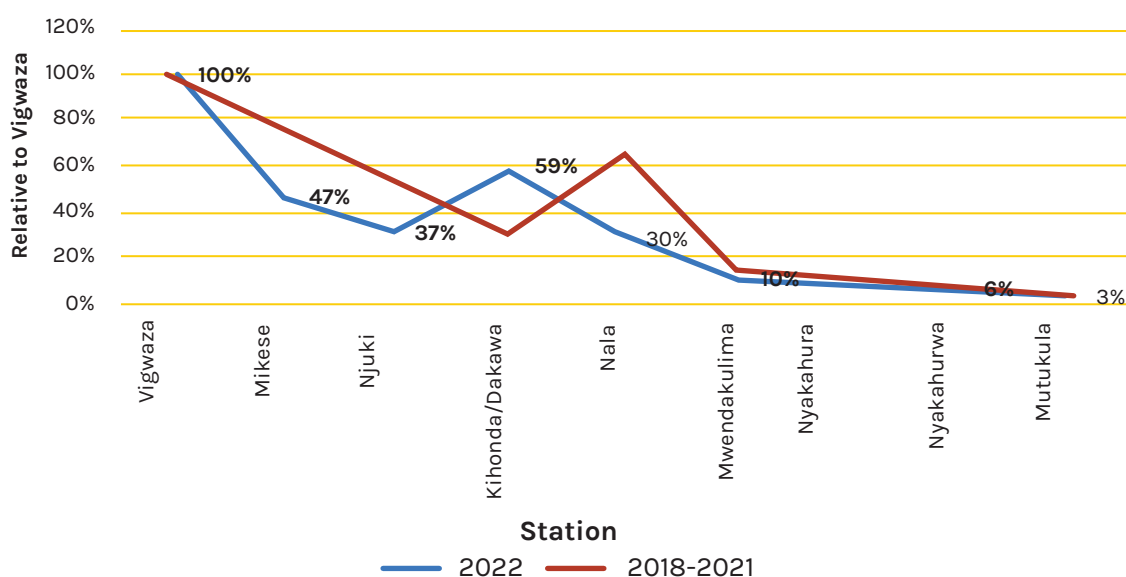
Station	Distance du Port	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Daily traffic
Vigwaza	80.6	487,993	769,604	801,262	960,525	891,969	1,392,894	3,816
Mikese	159	304,913	288,811	441,772	843,036	859,988	650,135	1,781
Dakawa	245	84,473	116,097	272,735	689,270	891,180	433,495	1,188
Nala	463	186,794	219,463	266,005	202,479	265,033	416,743	1,142
Njuki	732	92,554	163,275	417,615	996,507	873,420	820,749	2,249
Mwendakulima	1016	86,870	129,105	90,389	118,280	111,668	116,006	318
Nyakahura	1259	70,559	71,985	68,774	73,373	91,494	141,465	388
Kyamiyorwa	1317	39,214	38,505	66,916	36,966	45,006	78,599	215
Mutukula	1496	8,698	9,675	19,139	45,144	40,670	45,440	124
Total Annuel		1,362,068	1,806,520	2,444,607	3,965,580	4,070,428	4,095,526	11,221
Trafic Journalier		3,732	4,949	6,698	10,865	11,152	11,221	

Source: TANROADS, 2022, Google sur les distances de DSM

En 2022, la croissance a été marginale (1 %) par rapport à une augmentation de 3 % en 2021. Cette augmentation marginale indique une saturation de la population de trafic enregistrée dans les systèmes de ponts-basculés par rapport à l'augmentation plus importante en 2020 qui a été attribuée à la conversion de la plupart des ponts-basculés en systèmes de pesage en mouvement et à l'amélioration des systèmes d'enregistrement dans les stations de ponts-basculés respectives. Ces améliorations ont permis d'améliorer la saisie des données pour tous les véhicules passant par les stations.

Vigwaza est le premier pont-basculé par lequel passent tous les camions en provenance du port de Dar-es-Salaam, y compris ceux qui se dirigent vers les États du corridor central, le corridor de Dar-es-Salaam et les véhicules locaux nécessitant un contrôle des essieux. Les tendances du flux de trafic relatives à la première station de Vigwaza où passent tous les camions du port de Dar-es-Salaam sont présentées ci-dessous : where all trucks from Dar-es-Salaam Port passes are shown below:

**Figure 42: Flux de trafic annuel des ponts-basculés le long des routes du corridor central de la Tanzanie, 2018-2022**



Source: TANROADS, 2018-2022

#### 4.7.2 Moyenne mensuelle du temps de dédouanement en Tanzanie, 2015-2022 (heures)

Ceci mesure le pourcentage de camions qui respectent le poids brut du véhicule et les limites de charge par essieu avant ou après la redistribution de la cargaison. La loi de 2016 sur le contrôle de la charge des véhicules de la Communauté de l'Afrique de l'Est est une loi de la Communauté visant à prévoir le contrôle des charges des véhicules, l'application harmonisée, les arrangements institutionnels pour le réseau routier régional au sein de 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. Le niveau de conformité des camions à divers ponts-basculés en Tanzanie, pris pour tous les véhicules mesurés aux balances statiques et mobiles qui sont des véhicules conformes au poids de tolérance autorisé de 5 %, a été enregistré à 98,6-99,99 % dans tous les trimestres et les stations de pesage, ce qui implique que la non-conformité des camions à la limite de poids fixée est inférieure à 1 % (TANROADS, 2021). Le tableau ci-dessous fournit une comparaison des plages d'observations des stations de pesage sur la conformité des camions pour l'année 2021. À partir du suivi des stations enregistrant la conformité la plus faible et la plus élevée, il a été observé qu'une conformité minimale au cours de l'année a été observée à la station de Mutukula (98,6 %) en Trimestre III tandis que le niveau maximum au cours de l'année a été observé à Nyakahura (99,99%) au Trimestre IV.

Table 16: Conformité trimestrielle des ponts-bascules par station par trimestre, 2022

Station	Jan-Mars	Avril-Juin	Juill-Sept	Oct-Déc	Moyenne Annuelle
Vigwaza	99.3	99.5	99.7	99.5	99.5
Mikese	99.9	99.9	99.8	99.8	99.8
Dakawa	99.9	99.9	99.9	99.8	99.9
Nala	99.9	99.9	99.9	99.9	99.9
Njuki	99.9	99.9	99.9	99.8	99.9
Mwendakulima	99.6	99.6	99.7	99.7	99.7
Nyakahura	99.6	99.5	99.7	99.8	99.6
Kyamiyorwa	99.9	99.9	99.9	99.9	99.9
Mutukula	99.6	99.5	99.6	99.6	99.6







# Section Cinq

## TEMPS DE TRANSIT ET RETARDS

## 5.0 Introduction

Les indicateurs de temps de transit et de retards dans le Corridor central sont obtenus à partir du système de suivi électronique du fret (ECTS) de la TRA et des résultats de l'enquête routière GPS. La surveillance du corridor commence à partir du moment où les marchandises/cargaison arrivent au port de Dar es Salaam jusqu'à ce qu'elles atteignent leurs destinations finales. Ce temps a été décomposé pour former différents indicateurs en fonction des différentes activités et sections le long du Corridor.

### 5.1 Temps de transit vers les destinations

La section met en évidence le temps de transit, qui est nécessaire pour qu'une cargaison se déplace du port de Dar es Salaam vers diverses destinations dans les États 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; raisons personnelles des conducteurs, contrôles de police, ponts-basculés, contrôles d'entreprise, état des routes, contrôle douanier entre autres. Certaines des mesures qui ont été mises en place pour minimiser les arrêts et améliorer le temps de transit comprennent la mise en œuvre des ponts-basculés à grande vitesse de pesage en mouvement (HSWIM) en Tanzanie, la mise en place de postes frontières à guichet unique (OSBP) presque à tous les points frontaliers. dans les pays membres du Corridor central, la construction d'un poste d'inspection à guichet unique (OSIS) en Tanzanie qui permettra aux camions en transit de s'arrêter et d'être inspectés à seulement trois ponts-basculés, et la mise en œuvre du territoire douanier unique (SCT) qui est une autre mesure qui a amélioré le dédouanement des marchandises à travers les frontières. Le temps de transit jusqu'à destination est mesuré à partir du moment où la cargaison commence son voyage de Dar es Salaam jusqu'au moment où elle arrive aux différentes destinations dans les pays membres du Corridor Central. Les données utilisées dans l'analyse de cet indicateur proviennent des systèmes de suivi des transporteurs par le biais des associations de transporteurs de TATO et TAT en Tanzanie. Les indicateurs sont analysés sous forme de moyennes mensuelles pour 2021, tandis que les performances annuelles de 2021 sont comparées aux chiffres annuels entre 2019 et 2022. Le tableau ci-dessous montre les temps de transit des camions transportant des marchandises importées en transit depuis le port de Dar-es-Salaam vers diverses destinations du corridor, le long avec leurs marges de fluctuation.

**Table 17: Temps de transit routier moyens annuels vers les destinations, 2022 (jours)**

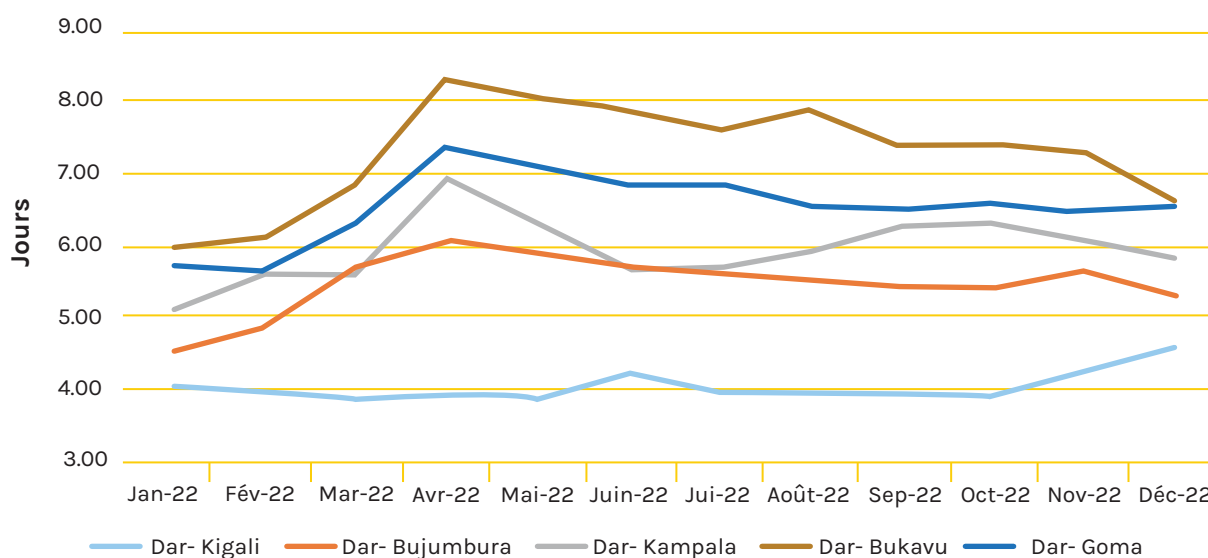
Destination	Moyenne Annuelle		Retards eventuels	
	2021	2022	2021	2022
Dar-Kigali	5.50	4.04	25%	5.1%
Dar-Bujumbura	5.56	5.47	7%	7.7%
Dar-Kampala	6.60	5.94	7%	7.8%
Dar-Bukavu	7.33	7.27	15%	10.3%
Dar-Goma	7.34	6.53	18%	7.6%

Source: CFA / Transporteurs

Le tableau montre que le temps de transit vers Kigali en 2021 était en moyenne de 4,0 jours ou équivalent à 97 heures. Les observations mensuelles sur les temps de transit vers Kigali ont eu de petites fluctuations de  $\pm 5\%$  ou près de 5 heures de retard, ce qui équivaut à 5,1% autour de la moyenne annuelle. Pour Bujumbura, le temps de transit était de 5,47 jours, équivalent à 131 heures plus une marge de retard prévue de 10 heures (7,7%). Pour Kampala, il s'agissait de 5,94 heures ou 142 heures ( $\pm 11$  heures ou 7,8 %). Les temps de transit des camions vers Bukavu étaient en moyenne de 7,27 jours au cours de l'année, soit 174 heures, alors que cela prévoyait des retards de moins de 18 heures par rapport à la moyenne. Pour les camions à destination de Goma, ils devaient arriver dans les 6,53 jours ou l'équivalent de 157 heures ( $\pm 12$  heures ou 7,6 %). Il a été observé que les temps de transit diminuent en général de 14 heures en 2022 en empruntant toutes les routes du Corridor Centrak déclin moyen du transit Il n'y a eu pratiquement aucun changement dans les temps de transit vers Bukavu où la baisse entre 2021 et 2022 était d'une heure. L'itinéraire avec la plus forte baisse des temps de transit au cours de l'année était DSM-Kigali, où il y a eu une réduction de 35 heures. les tendances des temps de transit en 2022 ont été observées à la hausse défavorable dans les premiers mois de janvier à avril pour toutes les routes sauf DSM-Kigali dont les tendances sont restées presque les mêmes tout au long de l'année Cette situation a changé dans une direction défavorable par rapport à l'année 2021 où les temps de transit a montré une tendance à la baisse vers la fin de l'année, malgré la levée des restrictions liées au COVID-19.

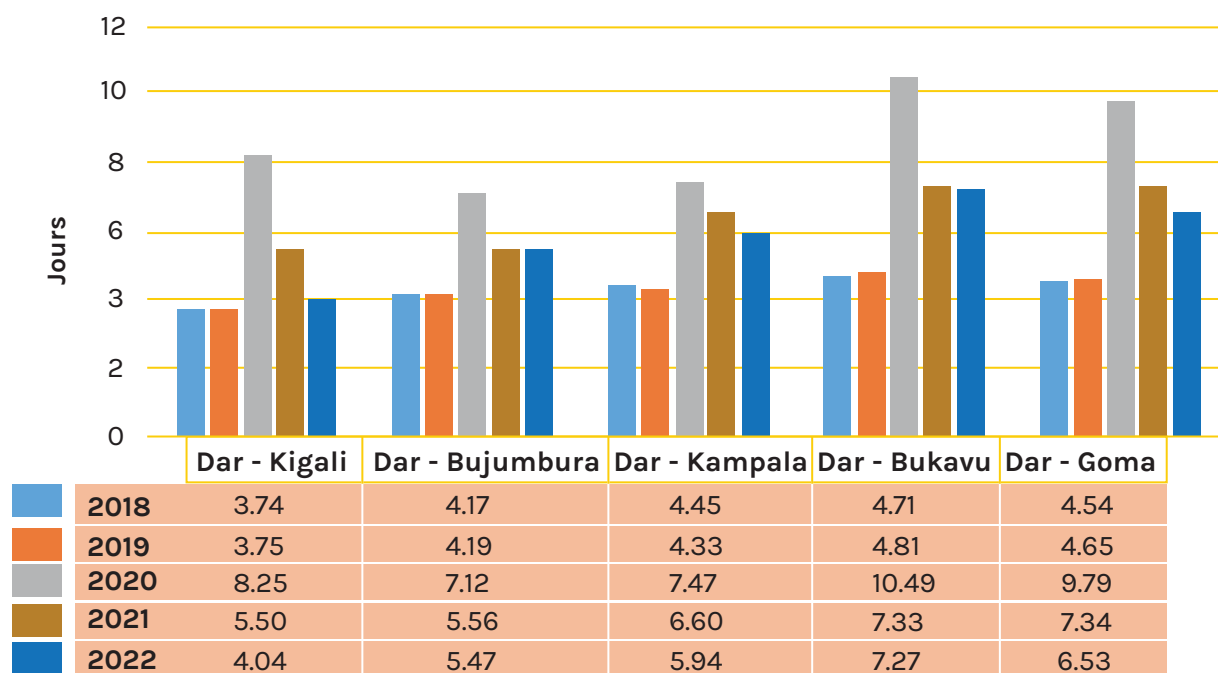
Le graphique ci-dessous montre les améliorations des temps de transit d'un mois à l'autre au cours de l'année 2022.

**Figure 43: Temps de transit routier moyen mensuel vers les destinations, 2022 (jours)**



Source: CFA / Transporteurs

Figure 44: Moyenne annuelle de temps de transit routier vers la Destination (jours) 2018 - 2022



Source: TATO/A/TAT data 2018-2022





# OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS



*votre guichet unique pour les statistiques et les informations sur les performances du corridor central*

Plot 84 Kinondoni Road, Acacia Estates 2nd Floor - Office No. 202 & 207 P.O.Box 2372 Dar es salaam  
Mob: +255 687 440 941 | Email: [ttfa@centralcorridor-ttfa.org](mailto:ttfa@centralcorridor-ttfa.org) | Website: [www.centralcorridor-ttfa.org](http://www.centralcorridor-ttfa.org)

