

**AVERTISSEMENT** : Cette présentation a été traduite de l'anglais à titre d'information. En cas de divergences, la [version originale](#) prévaut.



# Vue d'ensemble de l'Observatoire des transports dans les corridors

**M. OKANDJU OKONGE Flory, Secrétaire exécutif**

Secrétariat du corridor central

**Virtuellement**

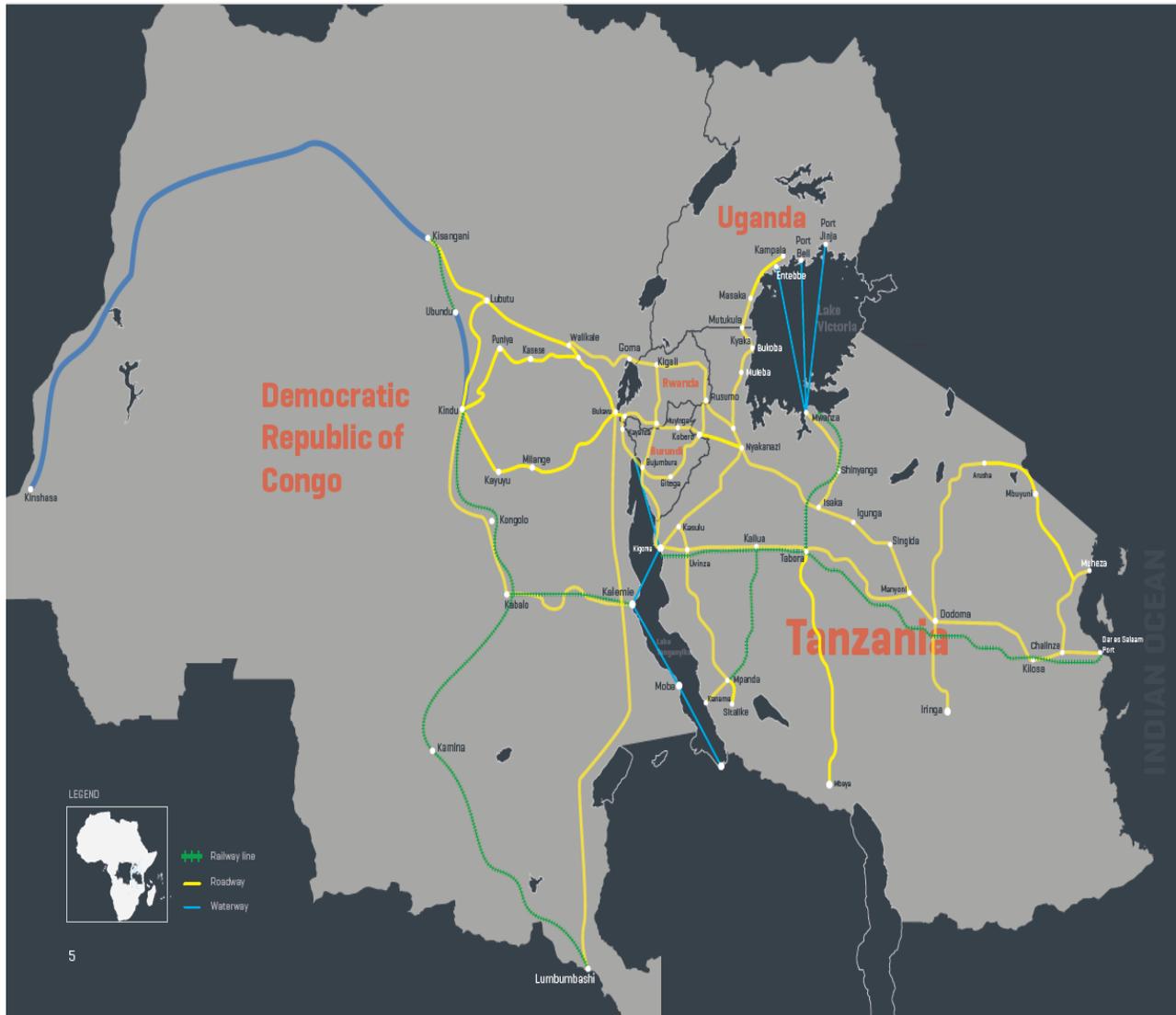
**25 juin 2024**



# Index

1. Le CC et le CCTTFA
2. Vue d'ensemble du CCTO
3. La méthodologie du CCTO
4. Aperçu des indicateurs de performance clés
5. Les succès du CCTO
6. Défis
7. La voie à suivre

# Le couloir central



Le **CC** relie le port de Dar au Burundi, au Rwanda, à l'Ouganda, à la partie orientale de la RDC, à tout le centre et le nord-ouest de la Tanzanie, au Malawi et à la Zambie par la **route, le rail et les voies navigables intérieures**, intégrant ainsi l'ancien corridor de Dar qui reliait la région de la ceinture de cuivre de la Zambie et Lusaka à l'océan Indien via le port de Dar, formant ainsi un réseau intégré impliquant de multiples modes de transport.

La **CC** joue un **rôle essentiel** dans la facilitation du commerce, de l'investissement et de l'intégration régionale. La CAE, la SADC et le COMESA sont les communautés économiques régionales (CER) représentées au sein de la CC.

# Le CCTTFA



Le CCTTFA est une **agence multilatérale** créée en 2006 par un accord entre les gouvernements du Burundi, de la RDC, du Rwanda, de la Tanzanie et de l'Ouganda. En outre, le Malawi a rejoint le CCTTFA le 1er décembre 2023 et la République de Zambie est dans le processus final d'adhésion au corridor.

Le CCTTFA a pour **mandat de promouvoir l'utilisation optimale du corridor central**, d'encourager l'entretien, la modernisation, l'amélioration et le développement des infrastructures et des services d'appui dans les ports, les chemins de fer, les lacs, les routes, les postes frontières terrestres et le long des artères du corridor afin de répondre aux besoins et aux exigences de toutes les parties prenantes, d'assurer une concurrence ouverte et de réduire le coût du transport de transit pour les États membres enclavés.

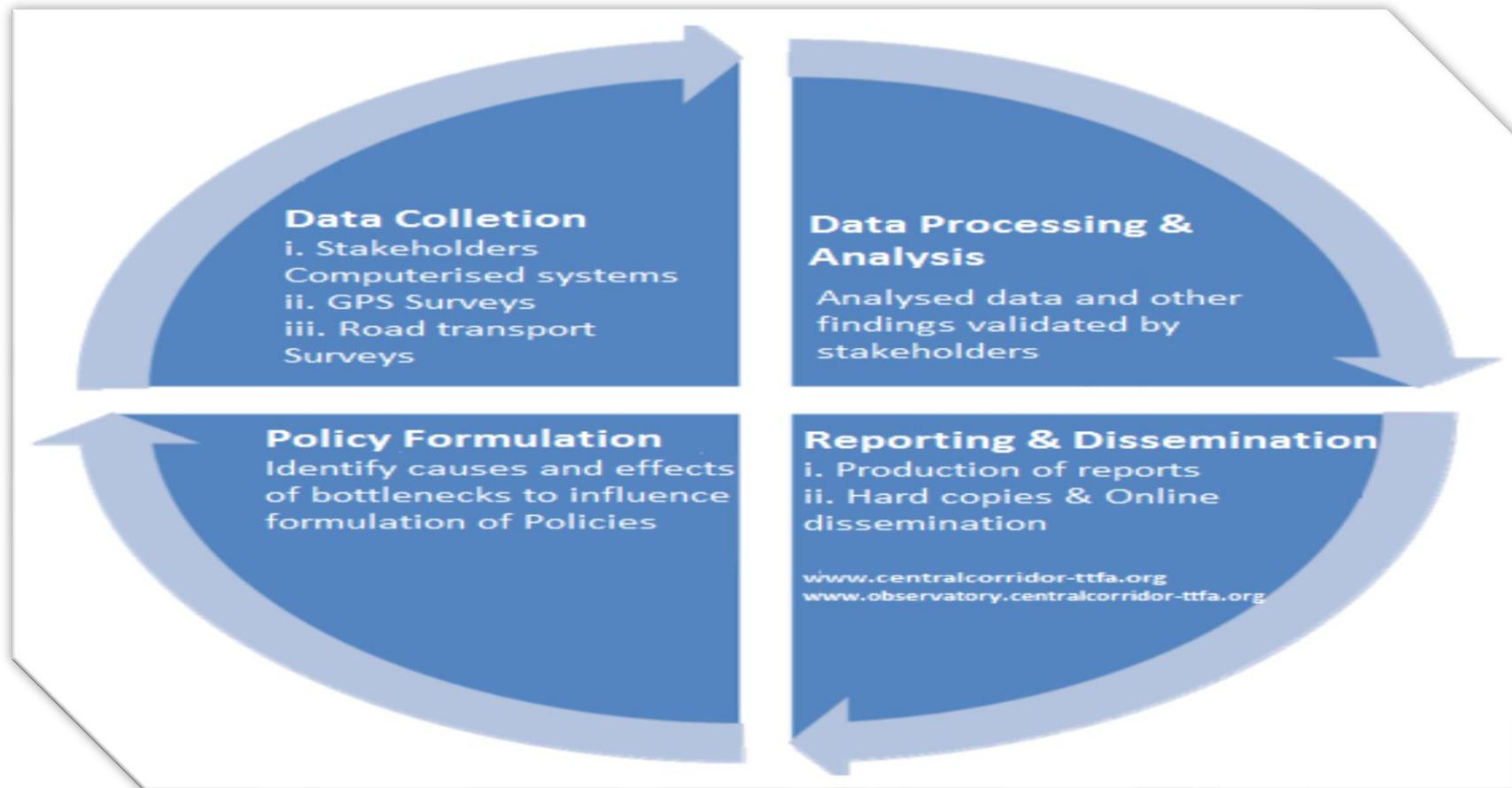
# Vue d'ensemble du CCTO

- Le CCTO est mis en œuvre depuis 2012 avec le soutien technique et financier de la TMA. Le CCTO a été officiellement lancé le 9 juillet 2013 par l'ICM des ministres, l'organe suprême du CCTTFA.
- Le CCTO est un outil de suivi des performances en ligne basé sur le web qui présente environ 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 les différents nœuds des routes du CC. Ces indicateurs, notamment sur le volume de fret, le temps de transit, les taux et les coûts de transport, la productivité et l'efficacité, la sécurité et les émissions de gaz à effet de serre, fournissent un ensemble d'outils pour le diagnostic des problèmes liés aux coûts de transport élevés le long du corridor central ; **ils contribuent ainsi à l'identification des domaines nécessitant une amélioration en ce qui concerne la réduction de ces coûts et à l'évaluation de l'efficacité des programmes conçus pour améliorer la compétitivité du corridor.**

## N.B :

- **Sources de données : Données informatisées et enquêtes GPS/de terrain/de route**
- **Pour les données informatisées : Identifier les parties prenantes et signer des protocoles d'accord après avoir convenu des ensembles de données et des délais de partage des données.**

# Méthodologie du processus CCTO



# APERÇU DES PRINCIPAUX INDICATEURS DE PERFORMANCE

- Indicateurs de volume et de capacité
- Tarifs et coûts de transport
- Productivité et efficacité
- Temps de transit et retards
- Émissions de GES

<https://observatory.centralcorridor-ttfa.org>

# Histoires de réussite du CCTO



## Assurer et maintenir des relations continues avec les parties prenantes :

- En ce qui concerne la collecte et la diffusion des données, le CCTO a réussi à établir des relations solides avec diverses parties prenantes à l'intérieur et à l'extérieur de la région, y compris les fournisseurs de données :
  - Autorités fiscales (toutes)
  - Autorités portuaires, autorités ferroviaires et routières, associations de transporteurs et de conducteurs,
  - Transitaires et expéditeurs, utilisateurs de données (gouvernements, institutions publiques et privées, partenaires de développement, chercheurs et universitaires).
- Cela a joué un rôle essentiel en devenant une source d'information pour les autres départements.

# Histoires de réussite du CCTO

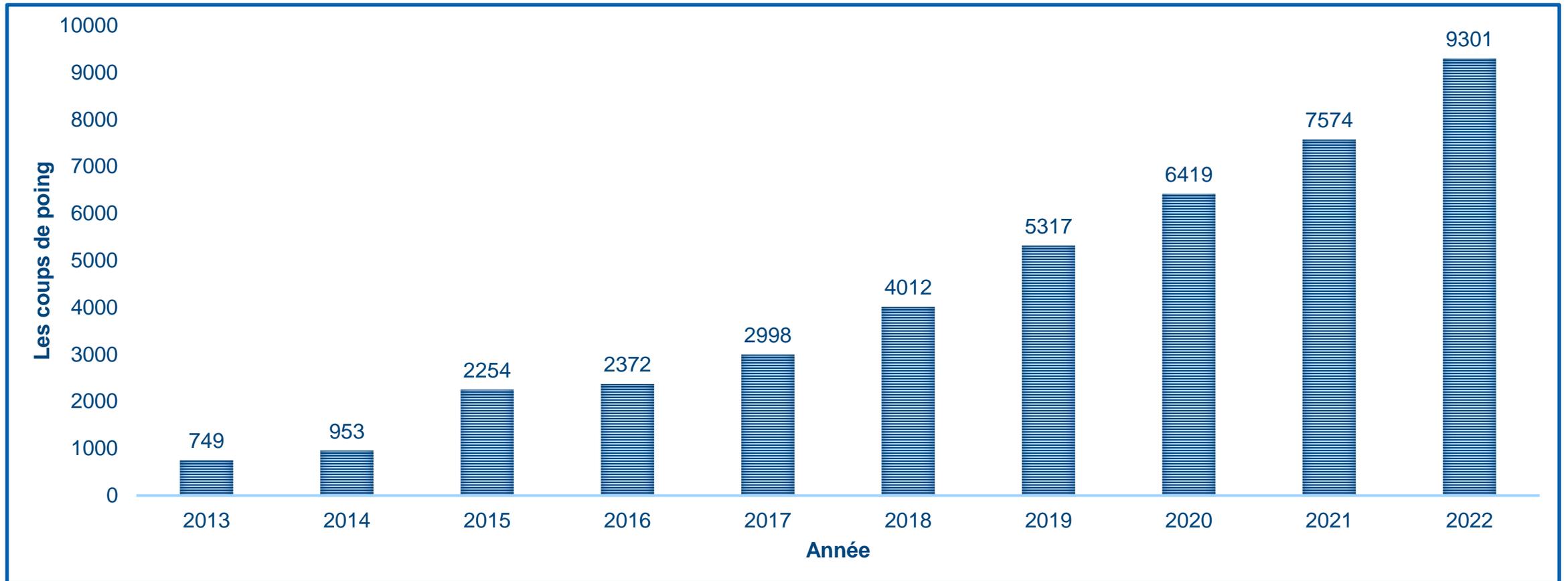
## Impact sur la réduction des obstacles au transport et au commerce

- Dans le cadre de son objectif de promotion de la réduction des obstacles au commerce, CCTO a fourni des informations et plaidé en faveur de la réduction des points de contrôle, de l'augmentation des installations de trempage pour les camions-citernes à la frontière de Mutukula, de la réduction des frais de visa entre la Tanzanie, la RDC et l'Ouganda, de la réduction du temps de séjour dans les ports à conteneurs, de la commercialisation du port de Dar es Salaam, de l'amélioration des services, y compris l'électricité et la connectivité, le logement, les services financiers et la sécurité aux frontières, ce qui a déclenché une opérationnalisation efficace et efficiente des OSBP. Par exemple
  - ❖ Au départ, il y avait 55 points de contrôle (police, douanes et ponts-bascules) en Tanzanie. Aujourd'hui, il n'y a plus que 3 points de contrôle dans les stations d'inspection à guichet unique (OSIS) à Vigwaza, Manyoni et Nyakanazi, qui sont destinées à être les seuls arrêts officiels pour toutes les inspections de camions en transit.
  - ❖ En attendant l'achèvement des constructions OSIS, les trois ponts-bascules de Vigwaza, Njuki et Nyakahura ont été adoptés par le gouvernement tanzanien comme pilotes pour les opérations OSIS.

## Intérêt accru des parties prenantes pour les activités de l'O.T.

- Grâce aux engagements réguliers et étendus des médias (maisons de presse), le nombre d'abonnés et de bénéficiaires des activités du CCTO a augmenté et les rapports et les mises à jour du CCTO sont très demandés.

# Le trafic en ligne attire l'attention du CCTO



# Histoires de réussite du CCTO



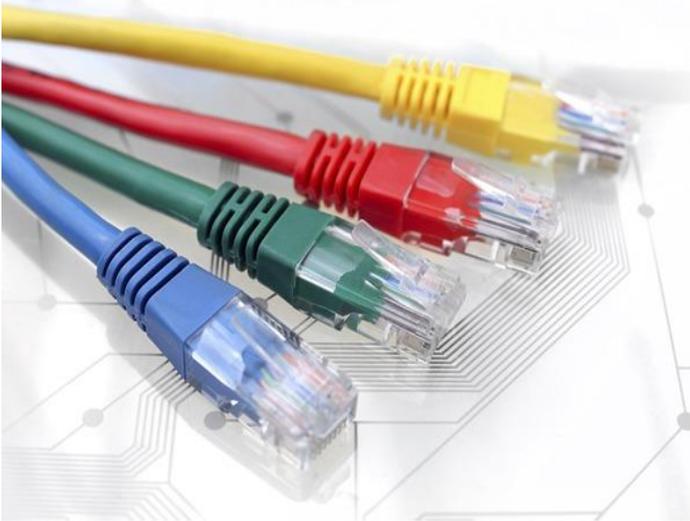
## d) Collecte de données par interfaçage avec le système

- La signature d'accords d'échange de données entre l'OCC et les fournisseurs de données s'est avérée être le moyen le plus efficace pour un partage durable des données.
- Au début, les données informatisées ont été collectées physiquement sur place, puis par des échanges de courriels qui ont ensuite évolué vers l'automatisation du système avec les fournisseurs de données. Les kits GPS statiques et sur papier ont été améliorés pour la collecte des données des enquêtes routières grâce au pilotage de l'application mobile et de la collecte de données par kits GPS en direct.
- La fréquence de la collecte de données auprès des parties prenantes a été réduite, passant d'une collecte trimestrielle à une collecte hebdomadaire, ce qui a permis de réduire considérablement les délais et les coûts.
- Trademark East Africa a félicité le CCTO pour son observatoire des transports bien structuré et rentable dans la région.

## e) Effectuer des enquêtes sur les itinéraires et des audits aux frontières

- Les enquêtes annuelles sur les itinéraires font partie des activités dynamiques menées sur une base annuelle comme preuve de l'état des infrastructures, des BNT et des goulets d'étranglement qui font partie des activités vitales pour le CCTO en vue d'une amélioration.

# Histoires de réussite du CCTO



## f) Hébergement interne des systèmes CCTO

- Grâce au soutien de la TMA, un centre de données interne de l'Observatoire des transports a été installé avec succès dans les bureaux de la CCTTFA, ce qui a permis aux parties prenantes d'accéder au portail de la CCTO.
- Cela a contribué à améliorer la durabilité du projet, l'alternative étant d'externaliser l'hébergement moyennant des frais.

# Défis



- Retards dans le partage des données en temps voulu
- Cohérence des données partagées par les fournisseurs de données
- Travail fastidieux pour l'extraction des données
- Difficultés d'alignement sur l'accord d'échange de données (partage de données sur une base hebdomadaire)

## Priorités et plans d'amélioration de l'OCCP - La voie à suivre



**Amélioration de la numérisation** : Donner la priorité aux investissements dans les technologies numériques afin d'automatiser et d'optimiser la collecte efficace de données pour les OCC - Technologies basées sur l'Internet

**Renforcement des capacités** : Investir dans des initiatives de formation et de renforcement des capacités des parties prenantes pour l'utilisation des observatoires.

**Durabilité** : Incorporer les principes de durabilité pour soutenir le T.O.

---

# Merci de votre attention !



@ccttfaorg



Central Corridor

[www.centralcorridor-ttfa.org](http://www.centralcorridor-ttfa.org)

