

UNCTAD/LDC/2007/2

16 avril 2007

FRANÇAIS:

Original: ANGLAIS

Conférence des Nations Unies sur le commerce
et le développement

Réunion thématique sur le développement
des infrastructures du transport en transit en prévision
de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty

Ouagadougou (Burkina Faso), 18-20 juin 2007

**AMÉLIORATION DU TRANSPORT DE TRANSIT EN AFRIQUE DE L'EST:
DIFFICULTÉS ET PERSPECTIVES¹**

Rapport d'Ernest Vitta Mbuli, consultant de la CNUCED

Contribution à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty

¹ Les opinions exprimées dans le présent document sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement celles du secrétariat de la CNUCED. Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
INTRODUCTION	1 – 6	4
I. ÉVOLUTION RÉCENTE AFFECTANT LE TRANSPORT ET L'INFRASTRUCTURE CONNEXE.....	7 – 50	5
A. Couloirs et itinéraires de transit possibles	7 – 9	5
B. Couloir septentrional.....	10 – 30	6
C. Couloir central	31 – 38	10
D. Couloir méridional	39 – 50	12
II. QUESTIONS ET PROBLÈMES AFFECTANT LE DÉVELOPPEMENT ET L'ENTRETIEN DE L'INFRASTRUCTURE	51 – 60	14
A. Pays à faible revenu	51 – 52	14
B. Absence de financement de projets régionaux.....	53	14
C. Charge à l'essieu autorisée et poids total en charge des véhicules.....	54 – 55	14
D. Programmes et procédures d'entretien.....	56 – 58	14
E. Impact du climat sur l'infrastructure	59 – 60	15
III. POLITIQUES ET PROGRAMMES GOUVERNEMENTAUX VISANT À AMÉLIORER LES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN TRANSIT.....	61 – 69	15
A. Coopération dans le transport en transit.....	61 – 65	15
B. Financement de projets régionaux	66 – 67	16
C. Collaboration et investissements du secteur public et du secteur privé.....	68	17
D. Réforme des institutions	69	17

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
IV. MESURES À PRENDRE POUR MIEUX UTILISER LES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN TRANSIT	70 – 81	17
A. Promotion de la paix et de la sécurité.....	70 – 71	17
B. Accroissement des investissements en vue d'améliorer l'infrastructure de transport et les installations et services connexes.....	72	17
C. Amélioration de la coordination intermodale.....	73	18
D. Mise en place et amélioration des technologies de l'information	74	18
E. Utilisation efficace des cadres réglementaires.....	75 – 77	18
F. Renforcement des systèmes d'appui institutionnel	78 – 79	19
G. Formation de la main-d'œuvre	80	19
H. Incidence cumulée de mesures et d'actions visant à améliorer les réseaux de transport en transit et leur viabilité	81	19
 Annexe		
Carte: Couloirs septentrional, central et méridional de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique centrale		20

INTRODUCTION

1. Des progrès appréciables ont été enregistrés en Afrique de l'Est, sous forme d'une réduction de la durée du transit grâce à l'amélioration du réseau routier. Cependant, les frais de transit demeurent élevés, dans le passage de la route au rail, à cause des lacunes de l'infrastructure et de l'insuffisance des locomotives et des wagons.
2. Le Programme d'action d'Almaty² reconnaît que la coopération entre pays en développement sans littoral et pays en développement de transit est indispensable pour améliorer les systèmes de transit. Il reconnaît aussi que l'aide financière et technique des partenaires de développement est un facteur décisif, car la plupart des pays sont pauvres et ne possèdent pas des ressources suffisantes pour la mise en place et l'entretien de leur infrastructure de transport.
3. Le présent rapport examine les faits nouveaux intervenus récemment en Afrique de l'Est et destinés à moderniser le transport de transit. Il porte sur cinq pays en développement sans littoral (Burundi, Éthiopie, Malawi, Rwanda et Zambie) et sur quatre pays maritimes ou de transit (Kenya, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie et Soudan). À toutes fins pratiques, la République démocratique du Congo est considérée comme un pays sans littoral parce que la quasi totalité de son commerce extérieur doit passer par les ports des pays voisins.
4. Le chapitre premier met l'accent sur des facteurs majeurs qui affectent le transport et le développement des infrastructures connexes. Il souligne les difficultés mais aussi les atouts de la mobilisation des ressources et il prend note de la coopération et de la collaboration qui se font jour entre le secteur public et le secteur privé. Le chapitre II est consacré aux questions et problèmes qui ont une incidence directe sur le développement et l'entretien de l'infrastructure: insuffisance des ressources locales, difficultés à trouver des capitaux pour financer les projets régionaux, dégradation rapide des routes par suite de la surcharge des véhicules et facteurs climatiques, en particulier les inondations.
5. Le chapitre III examine les politiques et programmes publics visant à améliorer le transport en transit. La coopération entre pays sans littoral et pays de transit est soulignée. Sont soulignées aussi les politiques visant à promouvoir la collaboration et l'investissement des secteurs public et privé, la libéralisation des services de transport et la réforme des institutions.
6. Le chapitre IV envisage l'avenir et les mesures à prendre pour rendre le système de transit plus efficace. Comme on pouvait s'y attendre, la priorité revient à la rénovation de l'infrastructure des transports et des aménagements connexes. L'amélioration de la coordination intermodale, l'extension de l'informatique, la mise en œuvre rationnelle de cadres réglementaires concertés et le renforcement des systèmes d'appui institutionnels sont aussi des facteurs d'importance capitale.

² Programme d'action d'Almaty: partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit. Annexe au Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, Almaty (Kazakhstan) 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3).

I. ÉVOLUTION RÉCENTE AFFECTANT LE TRANSPORT ET L'INFRASTRUCTURE CONNEXE

A. Couloirs et itinéraires de transit possibles

7. En Afrique de l'Est, les pays en développement sans littoral présentent deux avantages très nets par rapport à ceux d'autres régions de l'Afrique: a) une excellente coopération avec les pays voisins; et b) la présence de plusieurs couloirs et d'itinéraires de transit. Le Burundi, l'Ouganda et le Rwanda utilisent le Couloir septentrional et le couloir central, et chacun des couloirs offre le choix entre le transport routier ou le transport intermodal. Le Malawi et la Zambie ont accès au port de Dar es-Salaam, ainsi qu'aux ports du Mozambique et de l'Afrique du Sud. L'Éthiopie est desservie par le port de Mombasa, outre celui de Djibouti, et le Sud-Soudan par les ports de Mombasa et de Port-Soudan.

8. Les ports de Dar es-Salaam et de Mombasa se font concurrence pour le trafic de transit, mais ils sont handicapés surtout par la faiblesse de leur capacité d'enlèvement, notamment dans le transport ferroviaire, qui demeure peu performant. Sur ce plan, Mombasa est avantagé par rapport à Dar es-Salaam, essentiellement parce que la route Mombasa-Kampala-Kigali est revêtue en dur, alors que la route Dar es-Salaam-Kigali comprend des tronçons en terre difficilement carrossables à la saison des pluies. Cette dernière devrait être entièrement goudronnée en 2007.

9. Malgré la faiblesse de son infrastructure de transport par rapport au Couloir septentrional, le Couloir central est tout à fait compétitif et a des chances de le devenir encore plus lorsqu'il sera entièrement revêtu en dur. Sa compétitivité tient aux facteurs suivants: a) accès direct à la mer (sans transit par d'autres pays) pour six pays en développement (Burundi, Malawi, Ouganda, République démocratique du Congo, Rwanda et Zambie); b) moindre distance de la mer pour le Burundi, la République démocratique du Congo et le Rwanda; c) tarifs de transport en transit moins élevés; d) durée de transit plus courte; e) procédures douanières et administratives simplifiées (voir tableau 1 ci-après).

Tableau 1. Comparaison des coûts du transit et du transport maritime des produits importés par un certain nombre de pays sans littoral en provenance de l'Europe du Nord-Ouest ou du Japon en 2007
(dollars É.-U. par conteneur de 40 pieds ou unité équivalente)

Pays en développement sans littoral	Couloir de transit	Distance, durée et coûts approximatifs du transit terrestre				Coût approximatif du transport maritime	
		Distance (km)	Durée (jours)	Mode de transport	Coût (dollars É.-U.)	Port	Coût (dollars É.-U.)
Lusaka (Zambie)	Méridional	2 400	8	Route	3 600	Dar es-Salaam	1 250
Lilongwe (Malawi)		2 100	8	Route	3 600	Dar es-Salaam	1 250
Kigali (Rwanda)	Central	1 530	5	Route	4 200	Dar es-Salaam	1 250

Pays en développement sans littoral	Couloir de transit	Distance, durée et coûts approximatifs du transit terrestre				Coût approximatif du transport maritime	
		Distance (km)	Durée (jours)	Mode de transport	Coût (dollars É.-U.)	Port	Coût (dollars É.-U.)
Kampala (Ouganda)		1 588	4	Rail	1 500	Dar es-Salaam	1 250
Kampala (Ouganda)	Septentrional	1 300	6	Route	3 500	Mombasa	1 250
Kigali (Rwanda)		1 800	9	Route	6 500	Mombasa	1 250

Source: Recherches du consultant sur le terrain, 2007.

B. Couloir septentrional

Port de Mombasa

10. Le port de Mombasa est la porte d'entrée du Couloir septentrional. Outre les marchandises destinées au marché local, il achemine les marchandises en transit destinées à plusieurs pays: Burundi, Éthiopie, Ouganda, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie Rwanda et Soudan (voir carte en annexe).

Tableau 2. Couloir septentrional

Origine	Destination et distance (en km)		
Mombasa	Kampala 1 300	Kigali 1 800	Bujumbura 2 100

11. Le port de Mombasa est administré par une société d'État, la Kenya Ports Authority (KPA). C'est le plus grand port de la côte orientale de l'Afrique; il comprend 21 postes à quai et de nombreux services et installations, notamment des entrepôts frigorifiques, des entrepôts et des terminaux pour conteneurs.

12. Ces dernières années, la KPA a dû faire face à un certain nombre de problèmes dont beaucoup échappaient à son contrôle: a) ces dix dernières années ont coïncidé avec un ralentissement de la croissance au Kenya, qui s'est répercuté sur les importations et les exportations; b) les douanes du Kenya n'ont été informatisées qu'en 2005; c) le port manquait de capitaux pour effectuer les investissements indispensables; d) le sous-investissement dans l'infrastructure ferroviaire et routière a amoindri la capacité d'enlèvement. Ces facteurs négatifs conjugués ont sérieusement affaibli les opérations et l'efficacité de la KPA.

13. Malgré ces inconvénients, le débit du port a continué d'augmenter, encore que lentement (voir tableau 3 ci-après). Depuis 2005, il s'est accéléré, sous l'influence des facteurs suivants: amélioration de la croissance économique du Kenya; accélération des opérations de dédouanement grâce à l'informatisation, achèvement de gros travaux dans le port, notamment

agrandissement du terminal pour conteneurs, rendu possible par la nouvelle concession accordée à la KPA, qui lui permet d'emprunter de l'argent auprès d'établissements de crédit locaux.

Tableau 3. Port de Mombasa: marchandises destinées au marché local et marchandises en transit dans la période 2001-2005

(en tonnes)

Année	Trafic local	Transit	Autres	Total	% transit	% local
2001	8 009 000	2 117 000	303 000	10 601 000	20	77
2002	8 009 000	2 215 000	340 000	10 565 000	21	76
2003	8 873 000	2 453 000	605 000	11 932 000	21	74
2004	9 621 000	2 891 000	409 000	12 922 000	22	74
2005	9 442 000	3 536 000	303 000	13 282 000	27	71

Source: KPA.

Transport ferroviaire

14. Le port de Mombasa est relié à l'arrière-pays par le rail. La ligne principale de 1 300 km Mombasa-Nairobi-Malaba-Kampala était autrefois exploitée par une entreprise unique, l'East African Railways Corporation (EARC). Dans les années 60, le train était le principal moyen de transport du Kenya, de l'Ouganda, de la République démocratique du Congo, du Burundi et du Rwanda. La dissolution de l'EARC dans les années 80 et la scission des chemins de fer en compagnies nationales distinctes a déclenché un processus de décadence caractérisé par une mauvaise coordination entre les nouvelles compagnies, un sous-investissement et des services de mauvaise qualité.

15. Dans une tentative pour relancer le transport ferroviaire dans le Couloir septentrional, les Gouvernements du Kenya et de l'Ouganda ont accordé en 2006 une concession à un exploitant unique, Rift Valley Railways (RVR), qui a été chargé de gérer le réseau ferroviaire Mombasa-Kampala pendant vingt-cinq ans. La compagnie RVR s'est engagée à effectuer un investissement substantiel de quelque 300 millions de dollars des États-Unis pour atteindre des objectifs précis de développement.

Transport routier

16. Le transport routier s'est sensiblement étoffé; simple fournisseur de services de collecte dans les années 60, il est devenu le principal mode de transport de marchandises et de voyageurs dans le Couloir septentrional. D'après les statistiques de transit disponibles, dans les dernières années 90, le transport des marchandises se répartissait à égalité entre le rail et la route; en 2003, la part du transport routier avait grimpé à 74 %.

17. La croissance spectaculaire du transport routier n'est pas imputable à l'évolution de la structure du commerce en Afrique de l'Est, mais plutôt à la médiocrité des chemins de fer. Toutefois, étant donné le volume du commerce de la sous-région, caractérisé par la présence de

produits d'exportation volumineux mais de faible valeur, le transport ferroviaire devrait avoir de bonnes chances de se développer.

18. Les progrès techniques qui ont abouti à la construction de véhicules poids lourds plus grands et plus rapides et la libéralisation des services de transport routier sont d'importants facteurs qui ont contribué à renforcer le secteur. Les entreprises de transport immatriculées dans n'importe quel pays du Couloir septentrional peuvent circuler librement dans le Couloir. Cet environnement commercial a encouragé les investissements du secteur privé, aboutissant à la création de grosses sociétés dont certaines possèdent 300 camions ou davantage. Des entreprises comme BAYUSUF, SDV Transani, Interfering, Mkuwano et Panalpina offrent un grand choix de véhicules et de possibilités de transport combiné.

19. Les prestataires de services de transport constituent de puissants groupes de pression qui agissent par l'intermédiaire de leurs associations professionnelles: la Kenya Transporters' Association (KTA), l'Uganda Commercial Truck Association (UCTA) et l'Association des transporteurs et transitaires rwandais (ATRAR).

20. L'expansion rapide du transport routier a stimulé la demande de construction et d'entretien des routes. Tous les pays situés le long du Couloir septentrional sont vivement désireux d'améliorer les axes de transit mais ils ont besoin pour ce faire d'une aide extérieure. Au Kenya, les routes se sont beaucoup détériorées dans les années 90 faute de financement extérieur. En avril 2004, la Banque mondiale a finalement approuvé un crédit de 207 millions de dollars des États-Unis pour financer le projet d'amélioration des transports dans le Couloir septentrional, somme dont 80 % sont consacrés à la route. Au Rwanda et en Ouganda, les routes sont en assez bon état, mais la République démocratique du Congo aurait besoin de gros capitaux pour remettre en état son réseau routier.

21. Les gouvernements s'attaquent avec une nouvelle énergie à la question de la surcharge des véhicules. De nouveaux ponts bascules sont en cours d'installation dans le Couloir, ainsi que les moyens de les utiliser efficacement.

22. Un autre fait important concerne la construction de rocade qui permettront au trafic de transit d'éviter le centre des grandes villes. Des travaux sont en cours à Nairobi et à Kampala.

Transport aérien

23. Les pays d'Afrique de l'Est accordent une grande importance au transport aérien et tous ont largement recours à l'avion pour le transport des marchandises, exprimé en tonnes/kilomètre. Tous possèdent au moins un aéroport international qui est desservi par des compagnies d'aviation internationales et/ou régionales. Les aéroports d'Addis-Abeba et de Nairobi sont devenus des plaques tournantes régionales. Le Kenya compte trois aéroports internationaux: l'aéroport Jomo Kenyatta de Nairobi (JKIA), l'aéroport Moi de Mombasa (MIA) et l'aéroport d'Eldoret.

24. En 2004, afin de conserver son statut de plaque tournante régionale, le Kenya a affecté 41 millions de dollars des États-Unis, dans le cadre du projet NCTI, à l'amélioration de ses installations et services d'aviation. Son objectif principal est d'obtenir de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis le label «catégorie 1» qui permettrait de mettre en service

des liaisons directes entre JKIA et les aéroports des États-Unis. À cette fin, la piste de JKIA a été prolongée et les vols intérieurs ont été déplacés vers l'ancien aéroport d'Embakasi.

Télécommunications

25. Les réseaux téléphoniques d'Afrique de l'Est sont petits et peu performants. Il n'y a que trois lignes téléphoniques pour 1 000 habitants, contre 11 dans d'autres pays en développement.

26. Les services de télécommunication font l'objet d'une privatisation dans la sous-région. Le Rwanda et l'Ouganda ont vendu leur réseau de téléphonie fixe, le Burundi et le Kenya sont en train de le faire. Tous les pays ont ouvert les services de téléphonie mobile au secteur privé et ce marché connaît une croissance exponentielle.

27. La téléphonie mobile et l'Internet sont deux technologies qui ont eu une énorme incidence sur le transport de transit. Ils ont réduit la distance économique vers les marchés en assurant un accès facile à l'information commerciale et en facilitant les relations des entreprises. En l'absence de système efficace de localisation des marchandises, le téléphone mobile permet aux entreprises de transport en transit de garder le contact avec leurs chauffeurs pendant leur voyage le long des couloirs. Les opérateurs de téléphonie mobile du Kenya, de l'Ouganda et de la Tanzanie ont lancé en février 2007 un nouveau service qui permettra aux usagers d'Afrique de l'Est de voyager avec la carte SIM de leur réseau en restant connectés à leur réseau national.

Conduites

28. Le Kenya a construit un oléoduc qui relie une raffinerie de Mombasa aux grands centres économiques de Nairobi, Eldoret et Kisumu. Cet oléoduc permet actuellement de satisfaire 60 % de la demande locale de produits pétroliers. Sa prolongation jusqu'à Kampala (Ouganda) fait l'objet de pourparlers avec des investisseurs privés. Le transport des produits pétroliers par conduite a l'avantage non seulement d'être économique, mais aussi d'améliorer la sécurité routière en éliminant le transport des carburants du réseau routier.

Fourniture d'énergie

29. La consommation d'électricité augmente rapidement en Afrique de l'Est, mais la production, largement tributaire des centrales hydrauliques, suit difficilement la demande. Frappés par de longues sécheresses qui ont provoqué des délestages, tous les pays d'Afrique de l'Est cherchent de nouvelles sources d'énergie (géothermie, gaz, pétrole).

30. Le secteur énergétique attire une très forte participation et des investissements considérables du secteur privé. La Kenya Electricity Generating Company (KenGen) est en train de développer sa production d'énergie géothermique en partenariat avec le secteur privé. Elle achète de l'électricité produite par une centrale au fioul à une société privée, Aggreko. L'entreprise paraétatique Electrogaz du Rwanda est gérée par la société allemande Lahmeyer. L'Uganda Electricity Board, qui appartenait à l'État, a été privatisée et scindée en trois sociétés chargées respectivement de la production, du transport et de la distribution d'électricité.

C. Couloir central

Port de Dar es-Salaam

31. Le port de Dar es-Salaam est l'entrepôt du Couloir central. Outre qu'il manipule les marchandises d'exportation et d'importation locales, il assure le trafic de transit à destination du Burundi, de l'Ouganda, de la République démocratique du Congo et du Rwanda (voir carte en annexe).

Tableau 4. Couloir central

Origine	Destination et distance (en km)		
Dar es-Salaam	Bujumbura 1 400	Kigali 1 530	Kampala 1 588

32. Le terminal pour marchandises diverses est exploité par la Tanzania Harbours Authority (THA). Le terminal pour conteneurs a été concédé à une entreprise privée, Tanzania International Container Terminal Services (TICTS). Le port possède 8 postes à quai en eau profonde pour les marchandises diverses et 3 postes pour les navires porte-conteneurs, ainsi que 8 postes de mouillage, 1 terminal céréalier, 1 poste pour les pétroliers et des postes de mouillage au large pour les pétroliers géants.

33. Jusqu'en 1997, l'entrée du port était étroite et peu profonde et comportait de nombreux coudes. Elle n'était accessible qu'aux navires de moins de 192 mètres et uniquement le jour. Des travaux d'une valeur de 24 millions de dollars des États-Unis destinés à élargir, creuser et redresser le chenal ont été achevés en 1998. Depuis lors, la largeur du chenal a été portée à 140 mètres et sa profondeur à 10,5 mètres au zéro hydrographique et les coudes ont été supprimés pour permettre l'accès de navires allant jusqu'à 234 mètres. Avec les aides à la navigation, l'accès est possible vingt-quatre heures sur vingt-quatre et depuis l'an 2000 de plus en plus de gros navires font escale à Dar es-Salaam dans leur itinéraire est-africain³.

34. Le débit du port est passé de 3,8 millions de tonnes en 2000 à 6,3 millions en 2005. La part des marchandises en transit est tombée à 22 % en 2005, contre 32 % en 1995, par suite de la concurrence d'autres ports et du marasme économique des pays sans littoral qui sont desservis par le port de Dar es-Salaam (voir tableau 5).

Tableau 5. Port de Dar es-Salaam, trafic local et trafic de transit, 2001-2005
(en tonnes)

Année	Local	Transit	Divers	Total	% transit	% local
2001	3 210 499	875 072	186 003	4 271 574	20,5	75,2
2002	3 405 452	844 216	274 840	4 524 508	18,7	75,3
2003	3 855 308	992 896	322 231	5 170 435	19,2	74,6

³ Brief on Dar es-Salaam port, Tanzania Ports Authority, janvier 2006.

Année	Local	Transit	Divers	Total	% transit	% local
2004	4 155 398	1 409 019	489 602	6 054 019	23,3	68,6
2005	4 328 806	1 410 639	632 529	6 371 974	22,1	67,9

Source: Tanzania Ports Authority.

Transport ferroviaire

35. La Tanzania Railway Corporation (TRC) assure le transport ferroviaire dans le Couloir central. La ligne principale de 2 600 km relie le port maritime de Dar es-Salaam aux ports lacustres de Kigoma et Mwanza, qui desservent le Burundi, l'Ouganda, la République démocratique du Congo et le Rwanda. La voie est en mauvais état et sa capacité de transport a diminué d'environ 45 %, faute de matériel moteur et de wagons. La presse tanzanienne avait annoncé en 2006 que la TRC avait été concédée à une entreprise indienne, Rites Consortium. Or cette annonce s'est révélée prématurée: en mars 2007, les formalités nécessaires à l'opération n'étaient pas terminées.

Transport routier

36. La route de Dar es-Salaam à Isaka et au-delà jusqu'à la frontière du Burundi et du Rwanda est en cours de goudronnage, dans le cadre du programme routier intégré de la République-Unie de Tanzanie. Lorsqu'elle sera terminée, en 2007, elle sera plus court de 270 km que l'autre itinéraire possible, qui va de Mombasa à Kigali. Cette route offre en outre au Burundi et au Rwanda l'avantage de n'exiger qu'un seul passage de frontière.

Transport aérien

37. La République-Unie de Tanzanie possède trois aéroports internationaux: Dar es-Salaam, Kilimandjaro et Zanzibar. L'ambition du pays de devenir une plaque tournante régionale se heurte à la forte concurrence des centres régionaux bien installés de Nairobi et Addis-Abeba. Néanmoins, la politique libérale du Gouvernement à l'égard de la concurrence et d'un tourisme en croissance rapide a attiré un certain nombre de grandes compagnies aériennes. Des liaisons quotidiennes entre Dar es-Salaam et les aéroports régionaux facilitent la circulation des marchandises et des voyageurs en Afrique de l'Est.

Télécommunications

38. Le secteur des télécommunications a suscité un intérêt considérable du secteur privé. Le Gouvernement a vendu 35 % de la Tanzania Telecommunications Company (TTCL) à une entreprise privée, Celtel. Sous la houlette du secteur privé, la téléphonie mobile et l'Internet ont été étendus à la province, où les techniques modernes d'information et de communication (TIC) font l'objet d'une demande en croissance rapide, et elles continuent à progresser de manière appréciable.

D. Couloir méridional

Port de Dar es-Salaam

39. Outre qu'il manipule les marchandises destinées au commerce local et les marchandises en transit vers le Burundi, l'Ouganda, la République démocratique du Congo et le Rwanda, le port dessert aussi le Malawi et la Zambie. Le Couloir méridional est relié au port de Dar es-Salaam par le rail et par la route. Le Malawi Cargo Centre (MCC), centre de groupage et de dégroupage des conteneurs, proche du port, achemine le trafic de transit à destination du Malawi.

Tableau 6. Le Couloir méridional

Origine	Destination et distance (en km)	
	Lilongwe	Lusaka
Dar es-Salaam	2 100	2 400

Transport ferroviaire

40. La Tanzania Zambia Railway Authority (Tazara), société commune Tanzanie-Zambie, exploite un chemin de fer de 1 860 km construit par les Chinois qui relie Dar es-Salaam à Kapiri Mposhi en Zambie. Le chemin de fer a une capacité de 2,5 millions de tonnes, mais actuellement 15 % seulement de cette capacité sont exploités faute de matériel moteur et de wagons.

41. Tazara assure aussi le trafic de transit du Malawi jusqu'à Mbeya. Le MCC possède à Mbeya des installations spécialisées pour la manutention des conteneurs, des marchandises diverses et des produits pétroliers. Il assure environ 44 % des importations de carburant du Malawi.

42. Des pourparlers sont en cours en vue de restructurer Tazara. Sa privatisation pure et simple ou la constitution d'une coentreprise associant le secteur privé et l'État sont parmi les options recommandées. La prise d'une décision sera sans doute lente car elle exige la formation d'un consensus entre trois gouvernements.

Transport routier

43. La route principale qui va du port de Dar es-Salaam à Mbeya, puis jusqu'à la frontière avec le Malawi et la Zambie, est revêtue en dur. Elle est en bon état, à l'exception de quelques petits tronçons, notamment le long de la falaise d'Iringa, qui exigent des réparations d'urgence. Au Malawi et en Zambie, la route est aussi revêtue en dur, mais certains passages ont besoin de réparations et d'entretien.

Transport par voie navigable intérieure

44. Les marchandises à destination du Malawi au départ de Mbeya peuvent être transportées soit uniquement par la route, soit par la route et le lac Malawi. Beaucoup de chargeurs préfèrent

la solution purement routière car elle permet d'éviter les pertes de temps causées par le transbordement.

Transport aérien

45. Le Malawi possède deux aéroports internationaux, Lilongwe et Chileka (près de Blantyre). Les compagnies aériennes étrangères qui desservent le Malawi sont Royal Dutch Air Lines (KLM), South African Airways (SAA) et British Airways (BA). Air Malawi exploite des lignes régionales.

46. La Zambie possède quatre aéroports internationaux: Lusaka, Livingstone, Ndola et Mfuwe. Elle a privatisé les services aériens après la liquidation de sa compagnie nationale, Zambia Airways, en 1994.

Conduites

47. L'oléoduc Tazama de 1 750 km, qui est la propriété commune de la Zambie (66,7 %) et de la République-Unie de Tanzanie (33,3 %) depuis 1968, alimente la Zambie en pétrole brut et en produits finis. Le brut est traité par la raffinerie Indeni de Ndola, en Zambie, qui appartient à parts égales au Gouvernement zambien et à la société pétrolière française Total. La capacité nominale est de 1,1 million de tonnes par an, mais la production effective n'atteint que 600 000 tonnes. Le Gouvernement a approuvé un programme de travaux de 65 millions de dollars des États-Unis pour trois ans destinés à des opérations urgentes de réparation et de modernisation.

Télécommunications

48. Les marchés des télécommunications du Malawi et de la Zambie suivent les tendances qui se manifestent dans d'autres pays de l'Afrique de l'Est: expansion rapide de la téléphonie mobile et de l'Internet et lenteur de progression de la téléphonie fixe. Sur les deux fronts, la Zambie est en avance sur le Malawi, grâce à son meilleur développement économique.

Alimentation en énergie

49. L'alimentation du Malawi en électricité est tributaire de la production hydroélectrique. Quatre nouvelles centrales ont été mises en service en 1989 sur la rivière Shire, mais la sécheresse et l'enlèvement ont gravement amputé la capacité de production. La stratégie du pays consiste aujourd'hui à relier le réseau national à la centrale électrique de Cabora Bassa au Mozambique voisin.

50. La Zambie satisfait l'essentiel de ses besoins d'électricité par sa propre centrale hydroélectrique et elle exporte même de l'électricité dans la région. Toutefois, en novembre 2005, le pays a été contraint de suspendre l'exportation par suite de la chute de sa capacité de production. On estime que les travaux de remise en état coûteront 260 millions de dollars des États-Unis. Le réseau zambien de distribution d'électricité est relié à la République démocratique du Congo au nord et au Zimbabwe au sud. Un projet visant à relier la Zambie à la République-Unie de Tanzanie permettra d'atteindre l'objectif visé de longue date consistant à établir un réseau électrique unifié dans la Communauté de développement de l'Afrique australe (CDA).

II. QUESTIONS ET PROBLÈMES AFFECTANT LE DÉVELOPPEMENT ET L'ENTRETIEN DE L'INFRASTRUCTURE

A. Pays à faible revenu

51. Les pays d'Afrique de l'Est sont pauvres; en 2004, le PIB moyen par habitant était de 300 dollars des États-Unis. Ils sont classés par la Banque mondiale parmi les pays à faible revenu et par l'ONU parmi les pays les moins avancés (PMA), à l'exception du Kenya. Ces pays sont fortement tributaires de l'aide extérieure pour développer et entretenir leur infrastructure de transport.

52. Par suite de la diminution, dans les années 90, de l'aide financière extérieure affectée à l'infrastructure, les pays d'Afrique de l'Est ont eu des difficultés à réaliser de grands travaux de construction et d'entretien de l'infrastructure du transport. Le recul de l'aide publique au développement (APD) n'a pas été compensé par l'investissement privé⁴.

B. Absence de financement de projets régionaux

53. Un autre problème qui affecte le développement et l'entretien des réseaux régionaux de transport tient aux modalités de l'aide. Dans l'idéal, les fonds devraient être versés pour des réseaux ou des projets régionaux; dans la réalité, l'aide est affectée aux pays, ce qui permet aux pays bénéficiaires d'entretenir les parties du réseau régional qui sont situées sur leur territoire, tandis que dans les autres pays, l'infrastructure se détériore. Or, un mauvais entretien des équipements dans un pays affecte les autres pays d'un même couloir. Ainsi, la dégradation de l'infrastructure ferroviaire et routière du Kenya dans les années 90 s'est répercutée sur tous les pays desservis par le port de Mombasa.

C. Charge à l'essieu autorisée et poids total en charge des véhicules

54. La détérioration accélérée des routes est un gros sujet de préoccupation en Afrique de l'Est. Une réglementation concernant la charge à l'essieu et le poids total en charge a été approuvée par le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) et adoptée par de nombreux pays, mais cette réglementation n'est pas la même que celle de la CDAA. Des pourparlers sont en cours en vue d'harmoniser les deux régimes; cette harmonisation serait une étape importante dans une lutte efficace contre des poids totaux en charge excessifs et contre la surcharge.

55. Les renseignements fournis par les gouvernements révèlent que l'installation de ponts bascules a donné de bons résultats. Les ponts bascules fixes ont été complétés par la mise en place de ponts mobiles. Parallèlement, on s'attache à combattre la corruption des agents de contrôle aux stations de pont bascule par une surveillance administrative rigoureuse et par l'informatisation.

D. Programmes et procédures d'entretien

56. La construction de routes exige de grosses mises de fonds. Il est donc nécessaire de protéger toutes les routes afin d'exploiter au maximum leur durée de vie utile, ce qui exige

⁴ Rapport 2006 sur les pays les moins avancés, UNCTAD/LDC/2006.

l'amélioration des profils de maintenance, une utilisation plus rationnelle du réseau et des mécanismes de surveillance de l'usure de la chaussée.

57. La création de fonds spéciaux pour les routes visait à renforcer la mobilisation des ressources locales et à donner aux organismes d'entretien de l'infrastructure une certaine souplesse dans l'établissement et l'application de leurs calendriers de maintenance. Le Kenya Road Board (KRB), créé en 1999, avait recueilli, jusqu'à mars 2003, 279 millions de dollars des États-Unis. Le Tanzania Road Fund Board, créé lui aussi en 1999, avait rassemblé 213 millions et l'Uganda Agency Formation Unit (RAFU) 59,2 millions⁵.

58. Les recettes perçues par les fonds routiers auprès des usagers de la route sont appréciables, mais pas suffisantes. Des crédits budgétaires et l'apport de capitaux étrangers demeurent donc nécessaires.

E. Impact du climat sur l'infrastructure

59. La région a connu ces dernières années des changements climatiques extrêmes caractérisés par des périodes de sécheresse suivies de fortes pluies et d'inondations. La sécheresse de 2005-2006 a fait baisser le niveau des eaux des grands lacs, perturbant les opérations portuaires. Les fortes pluies qui ont suivi en 2006 ont emporté des ponts, endommagé les remblais de chemin de fer et détruit des tronçons entiers de routes.

60. Les pouvoirs publics étaient apparemment peu préparés à faire face à de tels dégâts dus aux intempéries. Comme ce genre de phénomène climatique pourrait se reproduire, ils devront être mieux préparés à l'avenir, en dressant des plans de secours et en mettant de côté des ressources suffisantes pour entreprendre des travaux urgents de réparation et de remise en état.

III. POLITIQUES ET PROGRAMMES GOUVERNEMENTAUX VISANT À AMÉLIORER LES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN TRANSIT

A. Coopération dans le transport en transit

61. Les pays d'Afrique de l'Est coopèrent depuis longtemps pour le transport en transit. Ils appartiennent à des organisations mondiales, régionales et sous-régionales comme l'ONU, la Banque mondiale, l'Union africaine, la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE), le COMESA et l'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional. Ces organisations jouent un rôle important dans la promotion de cette coopération.

62. Les instruments suivants de facilitation du commerce et du transport du COMESA sont largement appliqués dans les sous-régions:

- Formulaire unique de déclaration des marchandises, qui est remplacé par le Document de transit douanier routier;
- Régime de garantie du cautionnement douanier;

⁵ Rapport de la Réunion consultative des partenaires de développement de la CAE consacrée aux routes, Arusha (Tanzanie), 29-30 avril 2003.

- Police d'assurance automobile aux tiers;
- Harmonisation des poids et dimensions des véhicules;
- Harmonisation des redevances applicables au transport routier en transit.

63. L'Autorité de coordination du transport en transit du Couloir septentrional surveille l'application des instruments du commerce et du transport du COMESA dans le Couloir. Elle s'occupe aussi de la réalisation d'autres objectifs tels que la simplification des procédures douanières et administratives et l'harmonisation des horaires de travail aux postes frontière, et elle s'emploie à former des consensus sur des projets prioritaires de développement et d'entretien de l'infrastructure.

64. La CAE a un mandat étendu en matière de commerce et de transport et elle a fait de la construction et de l'entretien des routes un objectif prioritaire. À cette fin, elle a bien avancé dans la coordination de l'aide extérieure pour développer le réseau routier d'Afrique de l'Est.

65. Le projet de réseau routier de la Communauté d'Afrique de l'Est vise un double objectif de connectivité intrarégionale et interrégionale. Le Couloir Mombasa-Malaba-Katuna relie non seulement le Kenya à l'Ouganda, mais aussi à la République démocratique du Congo. Le Couloir Mwanza-Musoma-Sirari-Lodwar-Lokichogio relie la République-Unie de Tanzanie et le Kenya ainsi que le Soudan. Le Couloir Tunduma-Iringa-Dodoma-Arusha-Namanga-Moyale relie la République-Unie de Tanzanie et le Kenya, ainsi que l'Éthiopie.

B. Financement de projets régionaux

66. Les pays d'Afrique de l'Est considèrent les couloirs de transport septentrional, central et méridional, ainsi que les autres couloirs inscrits dans le réseau routier de la Communauté d'Afrique de l'Est, comme des projets régionaux. Les partenaires de développement ont apporté leur contribution pour financer l'aménagement de ces couloirs mais le financement demeure en grande partie axé sur les pays et insuffisant.

67. Le total des besoins financiers pour la réalisation du réseau routier est-africain est de 3 786 millions de dollars des États-Unis. À la Conférence d'annonce de contributions d'Arusha, en novembre 2003, la Banque mondiale a confirmé une contribution de 400 millions à 500 millions de dollars pour trois ans. Les fonds seront versés au titre des programmes nationaux pour le secteur routier des États partenaires. L'Union européenne a promis de verser 375 millions d'euros pendant une période de cinq ans, mais cette contribution fait partie des programmes indicatifs nationaux dans le cadre des huitième et neuvième fonds européens de développement (FED) déjà arrêtés entre l'Union européenne et les trois États partenaires. Seule la Banque africaine de développement a annoncé une aide financière pour des projets régionaux et transfrontières⁶.

⁶ Ibid.

C. Collaboration et investissements du secteur public et du secteur privé

68. La prestation de services de transport en Afrique de l'Est était autrefois dominée par des sociétés d'État et le protectionnisme. Aujourd'hui, non seulement elle est entre des mains privées mais encore les frontières ont été ouvertes à la concurrence, libre et loyale. Les licences nationales de transport en transit ont été supprimées, et le marché du transit est désormais réglementé par le système des licences des transporteurs en transit du COMESA. Cette libéralisation a entraîné la disparition des entreprises étatiques et l'apparition de grosses sociétés privées qui possèdent un parc de véhicules offrant toute une gamme de services, y compris des camions à plateau pour le transport des conteneurs, des camions frigorifiques, des entrepôts et du matériel de manutention.

D. Réforme des institutions

69. Tant le secteur public que le secteur privé ont entrepris des réformes institutionnelles jugées nécessaires pour s'acquitter de leurs rôles et de leurs responsabilités qui ont changé. Les gouvernements, par exemple les ministères des transports, ont créé des organes de réglementation autonomes et consacré aux routes des fonds destinés à fournir de meilleurs services aux entreprises de transport. Pour sa part, le secteur privé a créé des organismes professionnels, par exemple des associations de transporteurs routiers, chargés de les représenter auprès des pouvoirs publics et de dialoguer avec eux. Les organismes professionnels nationaux sont affiliés à des instances régionales et sous-régionales qui représentent et défendent les intérêts de leurs membres. Ces réformes ont permis au secteur public et au secteur privé de mieux remplir le nouveau rôle qu'ils ont à jouer dans la société. Elles assurent aussi un climat propice à la coopération et à la collaboration entre les pouvoirs publics et le secteur privé.

IV. MESURES À PRENDRE POUR MIEUX UTILISER LES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN TRANSIT

A. Promotion de la paix et de la sécurité

70. Plusieurs pays de la région ont souffert de conflits civils, mais les élections qui se sont déroulées pacifiquement dans la République démocratique du Congo en 2006 et le succès de l'initiative de paix intervenue précédemment au Burundi ont instauré une nouvelle ère de paix et de sécurité dans la sous-région. Les pays qui avaient été dévastés par la guerre civile se préoccupent aujourd'hui de leur développement économique tandis que d'autres, comme le Kenya, qui avaient sombré dans le marasme économique pendant dix ans, se sont redressés.

71. La stabilité politique est propice à une croissance rapide de l'économie, laquelle alimente les recettes de l'État et renforce son aptitude à mener des programmes de développement de l'infrastructure, tout en encourageant l'aide financière en provenance des partenaires de développement et les investissements du secteur privé.

B. Accroissement des investissements en vue d'améliorer l'infrastructure de transport et les installations et services connexes

72. En matière de transport, l'Afrique de l'Est possède l'infrastructure de base et les équipements connexes: ports maritimes et lacustres, chemins de fer, routes, navigation intérieure,

transport aérien et conduites. Cependant, la prestation de services doit s'améliorer afin de satisfaire les besoins actuels et futurs du commerce et du transport. Or la prestation de services efficaces constitue un immense défi. La création et l'entretien de l'infrastructure exigent de gros investissements. Les gouvernements et leurs partenaires de développement le savent bien, mais ils savent aussi que les ressources des gouvernements sont très limitées. Dans ces conditions, on aura besoin: a) d'une meilleure gestion des projets par les gouvernements afin d'optimiser l'emploi des ressources; b) de crédits budgétaires plus étoffés pour le développement et l'entretien de l'infrastructure; c) d'une APD sensiblement augmentée; d) de la mobilisation de financement et de moyens de gestion du secteur privé.

C. Amélioration de la coordination intermodale

73. L'Afrique de l'Est possède une chaîne de moyens logistiques, c'est-à-dire des ports, des chemins de fer, des routes et des centres de groupage de conteneurs, mais la coordination intermodale laisse à désirer. Depuis que les réseaux ferroviaires de l'Ouganda et du Kenya ont été confiés à un concessionnaire unique, il y a de meilleures possibilités d'améliorer la coordination intermodale dans le Couloir septentrional. Un service plus rapide et plus fiable de transport ferroviaire depuis le port de Mombasa jusqu'à un centre de conteneurs de Kampala aurait non seulement pour effet de diminuer le coût du transport, mais aussi de fortes chances de convaincre les compagnies maritimes d'émettre des connaissements directs.

D. Mise en place et amélioration des technologies de l'information

74. La mise en service en 2005 de Simba, système informatisé des douanes au Kenya, a comblé une lacune dans l'action menée depuis dix ans pour informatiser les procédures douanières en Afrique de l'Est. L'application de Simba dans le port de Mombasa a eu tant de succès que le port a été incité à mettre en place deux nouveaux systèmes, un système de gestion des activités à quai, et un système informatique pour l'administration portuaire. Le premier est conçu pour faciliter les opérations portuaires, le deuxième doit constituer un outil de collecte et de partage d'informations entre les usagers (administration portuaire, compagnies maritimes, aconiers, douanes, transporteurs et transitaires).

E. Utilisation efficace des cadres réglementaires

75. Chacun sait que les conventions internationales et les accords régionaux et bilatéraux sont applicables aux pays qui ont pris des mesures pour les signer, les ratifier ou y adhérer. Mais on ne se rend pas toujours compte que la bonne application de ces instruments juridiques exige davantage car il faut les incorporer dans les législations nationales et faire en sorte que les agents nationaux de contrôle tels que les fonctionnaires des douanes ou la police comprennent et appliquent les règlements, documents et formalités nouveaux.

76. La mise en place d'instruments régionaux comme les documents communs de déclaration en douane entraîne souvent des difficultés pratiques. Ainsi, le numéro d'enregistrement est important pour le contrôle douanier. À noter que l'informatisation a été très utile pour résoudre ces problèmes et d'autres encore.

77. L'action menée jusqu'à présent en Afrique de l'Est pour résoudre les problèmes techniques liés à la mise en œuvre de nouveaux instruments régionaux est appréciable mais il reste encore

beaucoup à faire. À l'avenir, il faudra mettre en application à la fois la formule unique de déclaration des marchandises du COMESA, qui remplacera le document de transit douanier, et le régime de garantie du cautionnement douanier.

F. Renforcement des systèmes d'appui institutionnel

78. Dans le cadre de leurs réformes, les gouvernements ont délégué aux instances de réglementation et aux organismes de financement des routes certaines des fonctions remplies auparavant par le Ministère des transports. On estime que des fonctions comme l'entretien des routes, la délivrance de licences et la collecte de recettes seraient mieux exercées par les organismes autonomes spécialisés. Cependant, si l'on veut que cet objectif soit véritablement atteint, les ministères des transports doivent respecter l'autonomie de leurs organes subsidiaires et de leurs organes de réglementation qui, pour leur part, doivent s'acquitter de leurs fonctions avec diligence et assurance.

79. Le secteur privé a créé des organismes professionnels, tels que les associations de transporteurs et les associations de commissionnaires en douane et transitaires, qui facilitent le dialogue, la coopération et la collaboration entre les pouvoirs publics et le secteur privé. Cependant, beaucoup des activités des associations sont limitées aux grandes villes. Pour justifier l'affirmation qu'ils sont représentatifs, les organismes professionnels doivent étendre leur composition au-delà des grandes villes. Ils doivent tenir des réunions périodiques avec leurs membres et leur fournir des services d'information ou de perfectionnement, par exemple des renseignements commerciaux et des moyens de formation professionnelle (ateliers et séminaires).

G. Formation de la main-d'œuvre

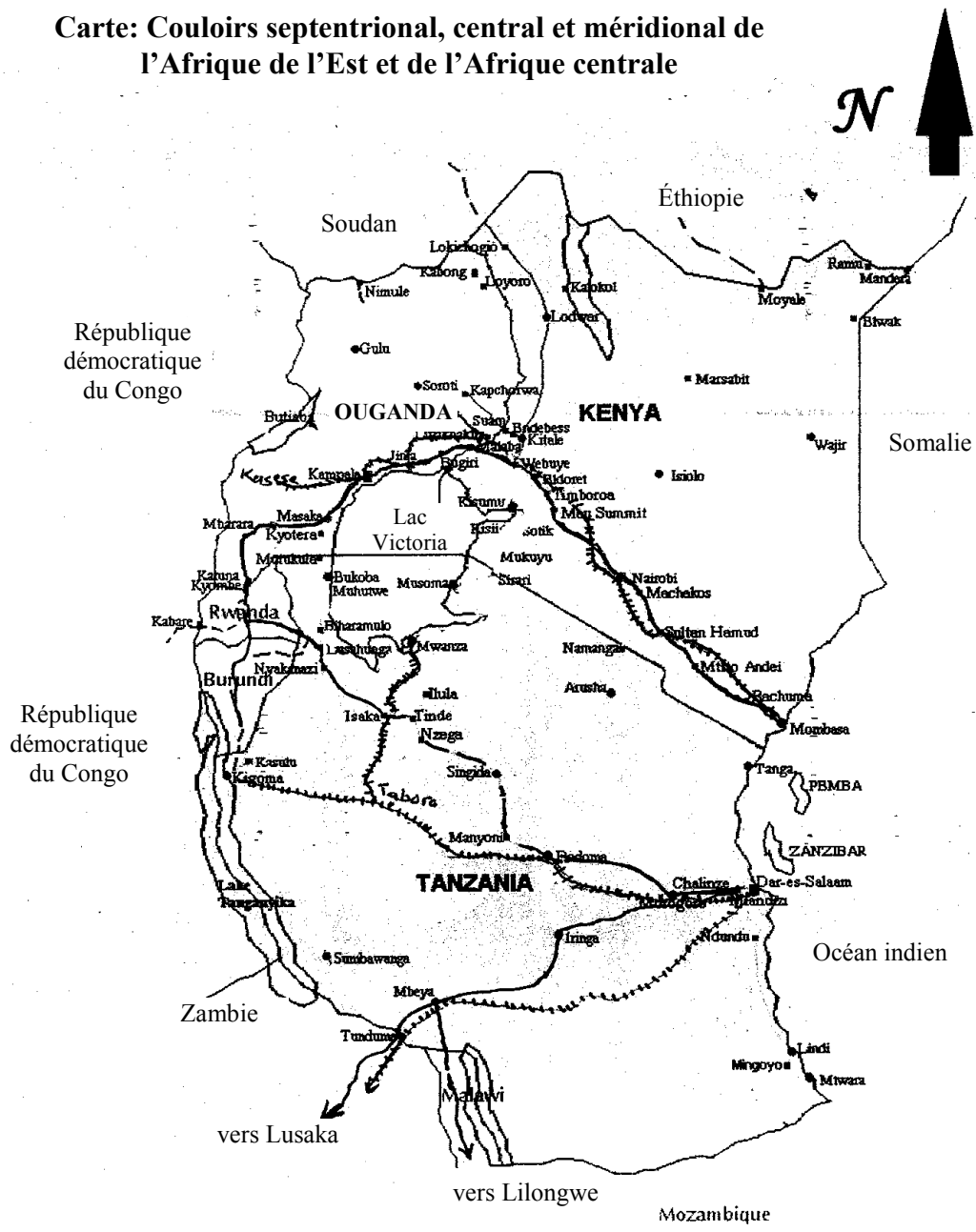
80. Ces dernières années, le secteur de l'éducation a fait de grands progrès en Afrique de l'Est. L'enseignement primaire est pratiquement universel, et les enseignements secondaire et supérieur ont bien progressé. Cependant, il existe de grandes lacunes dans la formation de personnel d'encadrement qualifié, tant dans les services de gestion que dans les services d'exploitation. Il est donc nécessaire d'instaurer une meilleure collaboration entre l'école et l'entreprise afin de modifier les programmes scolaires en fonction des besoins des employeurs.

H. Incidence cumulée de mesures et d'actions visant à améliorer les réseaux de transport en transit et leur viabilité


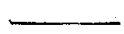
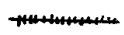
81. Chacune des mesures et des actions évoquées dans le présent chapitre contribue beaucoup à améliorer l'utilisation rationnelle du réseau de transit en Afrique de l'Est. La paix et la sécurité sont indispensables, mais le développement de l'infrastructure de transport exige aussi des investissements, et pas uniquement des investissements de grande envergure, mais aussi des mesures de facilitation des échanges et du transport. En outre, les efforts visant l'utilisation plus efficace des moyens de transport en transit ne doivent pas rester sans lendemain. Ainsi, il convient d'affecter des ressources suffisantes à l'entretien du rail et de la route afin d'exploiter pleinement leur durée de vie utile. Par ailleurs, les systèmes informatiques doivent être modernisés constamment afin de répondre à l'évolution des besoins du commerce et du transport et les stratégies de formation de la main-d'œuvre doivent faire l'objet d'un examen permanent et être adaptées de manière à assurer la formation de personnel hautement qualifié.

Annexe

Carte: Couloirs septentrional, central et méridional de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique centrale



Légende:

-  Routes revêtues en dur
-  Routes non revêtues en dur
-  Lignes ferroviaires