



Conférence Internationale sur la Région des Grands Lacs

Programme d'Action Régional pour le Développement économique et Intégration régionale

Projet No. 3.3.1

Corridor Nord :

**Programme d'amélioration des Projets d'Infrastructures et
Facilités de Transport**

Mars 2006 (Rev.30 août 2006)
Original: Français

Préambule

Dans leur Déclaration de Dar-es-Salaam adoptée en République unie de Tanzanie, le 20 novembre 2004, les Chefs d'Etat et de gouvernement se sont engagés à tout mettre en œuvre pour renforcer la coopération en vue de la relance de la croissance économique, notamment par l'adoption des stratégies de développements des infrastructures et la promotion de la coopération régionale dans les secteurs du commerce..., des transport, ...une attention particulière devant être accordée aux chemins de fer...(para. 45).

Résumé analytique

Le Corridor Nord est défini comme étant l'ensemble des infrastructures et facilités desservant les pays enclavés signataires de l'Accord de Transit du Corridor Nord (ATCN) portant sur le transport des marchandises à destination ou en provenance du Port de Mombasa au Kenya.

Afin de rendre le Corridor efficace et lui permettre de jouer pleinement son rôle de facteur de développement économique et d'intégration régionale, l'ensemble des infrastructures et facilités qui desservent le Corridor être en bon état, du moins celles qui existent déjà. Les maillons manquants doivent être également mis en place pour faciliter l'interconnexion des infrastructures. Les Etats membres font des efforts pour mobiliser les ressources en vue de réhabiliter les infrastructures et des projets de leur réhabilitation sont en cours. Cependant, l'insuffisance de finances appropriées reste un obstacle au financement de certaines infrastructures à même d'assurer la fluidité du transport des marchandises le long du Corridor.

Le tableau-synthèse ci-après reprend les besoins en financement des infrastructures et facilités de transport du Corridor Nord.

A. Les projets d'infrastructures

I. ROUTES

Désignation du tronçon	Longueur (Km)	Intervention requise/Etat d'avancement	Montant requis (\$EU)
KENYA			
1. Maji Ya Cumvi-Bachuma Gate	55	Réhabilitation.	25
2. Southern Nairobi Bypass	42	En cours de concession.	40
3. Northern Nairobi Bypass	20	Option ouverte pour concession.	20
4. Timbora-Eldoret – Malaba	183	Réhab. /Etudes en cours.	16

UGANDA			
5. Jinja-Mbalala	74	Réhab. /Etudes à faire	10
6. Kampala-Gatuna	440	Réhab. /Financement recherché pour 220 Km	42
7. Mbarara-Katunguru	109	Réhab. /Etudes à faire	40
8. Katunguru-Ishasha	90	Asphaltage/ Etudes à faire	45
9. Ntungamo-Kagamba-Rukungiri-Ishasha	95	Asphaltage/Actualisation des études	50
10. Ishaka-Kagamba-Ntungamo-Kakitumba	88	Asphaltage/Actualisation des études	27
RWANDA			
11. Gatuna-Kigali	80	Renforcement/Etudes en cours	10
12. Kigali-Ruhengeri-Gisenyi	95	Réhab./Etudes en cours	62
BURUNDI			
1 Akanyaru-Bujumbura (Bujumbura-Bugarama)	33	Réhab.	15
14. Bujumbura-Ruhwa	80	Réhab./Entretien périodique	10
15 Bujumbura-Gatumba	19	Réhab	3
16. Kirundo-Gasenyi	36	Asphaltage	12
REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO			
1. Bukavu-Kindu-Kisangani	1149	Asphaltage	130
18. Bukavu-Uvira	138	Asphaltage	35
19. Goma-Beni-Kasindi	441	Réhab. /Asphaltage	87
20. Kisangani-Beni	719	Asphaltage	150
21. Bukavu-Walikali-Lubutu	417	Asphaltage	105

II Chemins de Fer

i) Existants			
Réseau du Kenya	1920	En cours de concession.	250-300 pour les prochains 25 ans
Réseau de l'Ouganda en cours de concession	1241 435	En cours de concession	54 pour les prochains 25 ans
ii) Extensions			
1. Extension Mombasa-Kisangani avec les bretelles de raccordement sur Kigali et Bujumbura	Env. 1100	Etude de préfaisabilité	1
2. Extension des lignes de chemin de fer du Kenya et de l'Ouganda respectivement de Nakuru et Pakwach vers le Sud du Soudan		Etude de préfaisabilité	2

III Oléoduc

Eldoret-Kampala	320	Les gouvernements du Kenya et de l'Ouganda sont très avancés dans la négociation avec un investisseur privé.	100
Kampala-Kigali, Bujumbura et R.D. Congo		Voir projet Grands Lacs N° 3.1.9	
Kenya-Sud du Soudan		Etude de préfaisabilité.	

IV Le Port de Mombasa et les ports intérieurs

-Mise en exécution des activités du plan directeur.		Construction d'un deuxième terminal de conteneurs, d'une zone franche et autres.	500
-Ports de Kisangani, Tanganyika etc..		Réhabilitation et autres aménagements	

V Ports secs et dépôts intérieurs de conteneurs

Dépôts de conteneurs de Kampala		Etude de faisabilité et aménagement du dépôt	15
Autre dépôts de conteneurs au Rwanda, Burundi et R.D. Congo		Etude de faisabilité et amélioration	2,5

VI Voies d'eaux navigables intérieures.

Lacs Victoria, Tanganyika, Kivu, Albert et Eduard		Etudes sur la navigabilité	0,5
Fleuve Congo		Voir projet Grands Lacs N° 3.1.7	
Rivière Akagera		Etudes sur navigabilité	0,2

B. Les projets de la facilitation du transport.

<i>Les projets de postes frontières 'One stop'</i>		Etudes de faisabilité et amélioration des infrastructures et facilités	
-Ouganda/ R.D.Congo : Mpondwe, Kasindi, Ishasha River et			

<p>Bunagana</p> <p>-Rwanda/ R.D.Congo : Gisenyi ; Cyangugu</p> <p>-Rwanda/ Burundi : Akanyaru Haut</p>		<p>Etudes de faisabilité et amélioration des infrastructures et facilités</p> <p>Etudes de faisabilité et amélioration des infrastructures et facilités</p>	<p>1,8 pour les études ; 24 million pour les infrastructures et facilités</p>
<p><i>Le système régional de suivi du cargo.</i></p>		<p>Mise en oeuvre</p>	<p>1 million</p>

PROJETS D'INFRASTRUCTURE ET DE FACILITATION DES TRANSPORTS DANS LE CORRIDOR NORD

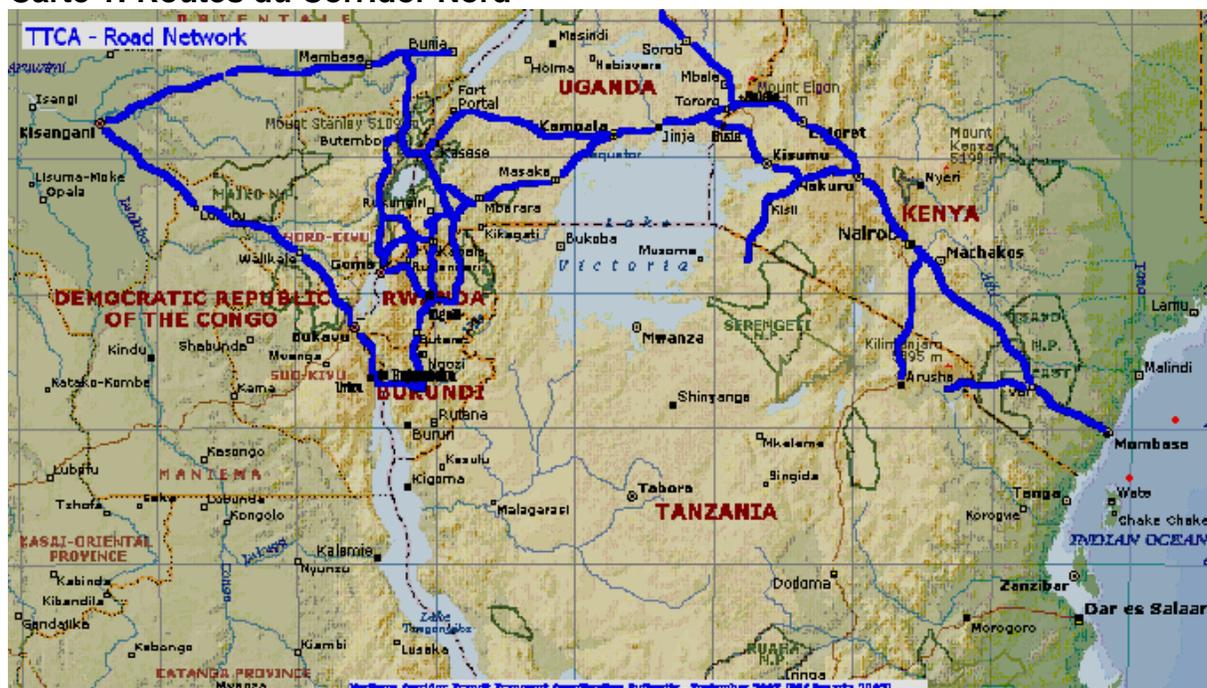
I. INTRODUCTION

Ce document propose un bref examen des projets d'infrastructure et de facilitation des transports dans le Corridor Nord. Il définit ce qui constitue le Corridor Nord, le mandat de l'autorité responsable du corridor (NCTTCA) ainsi que les projets d'infrastructure existants et futurs le long du Corridor.

1.1. Définition du Corridor Nord

Le Corridor Nord est le couloir de transport reliant les pays des Grands Lacs que sont le Burundi, la République Démocratique du Congo, le Rwanda et l'Ouganda au port maritime kenyan de Mombasa. Le Corridor dessert également le nord de la Tanzanie, le sud du Soudan et l'Éthiopie.

Carte 1: Routes du Corridor Nord



1.2. Contexte

L'Autorité de coordination du transport et transit dans le corridor nord (NCTTCA) a été créée au milieu des années quatre-vingts, après la signature du Traité de Transit dans le Corridor Nord (le Traité), par le Burundi, le Kenya, le Rwanda et l'Ouganda. La République Démocratique du Congo est devenu Etat contractant de la NCTTCA en 1987 après avoir ratifié le traité.

La sous-région du Corridor Nord constitue une part considérable de la Région du COMESA avec une population totale de 20 millions d'habitants qui représente environ 30% de la population du COMESA qui est de 380 millions de gens. Le PIB combiné des pays du Corridor Nord représente 18% du PIB du COMESA. Le commerce intra-COMESA des pays du Corridor Nord représentait 30% des importations et 42% des exportations du COMESA en 2003.

1.3. Structure de gouvernance de la NCTTCA

Il y a 3 organes principaux dans la NCTTCA, à savoir:

- L'autorité qui est le Conseil des ministres des Etats membres, responsable des transports;
- Le conseil de direction, qui est un comité intergouvernemental des secrétaires permanents et autres hauts fonctionnaires gouvernementaux; et
- Le secrétariat, siégeant à Mombasa, au Kenya, et présidé par un/une secrétaire exécutif, qui en est l'organe exécutif.

Il y a des comités spécialisés, un sur la gestion du développement des infrastructures et un autre sur le commerce et les douanes. Un Forum consultatif des parties prenantes a également été mis sur pied.

1.4. Mandat de la NCTTCA

Le mandat de la NCTTCA est défini dans le Traité de Transit et comporte les éléments suivants :

- Sauvegarder la liberté de transit et le droit d'accès à la mer pour les pays enclavés;
- Veiller à la mise en oeuvre et au respect des dispositions contenues dans le Traité de transit;
- Assurer la promotion et la coordination conjointes du développement des infrastructures de transport régionales;
- Réduire les coûts de transport par la suppression de toutes les barrières douanières dans le Corridor ;
- Harmoniser les politiques de transport et les normes techniques aux fins de faciliter les activités le long du Corridor ;
- Promouvoir le consensus régional sur toutes les matières relatives à la gestion du Corridor et qui présentent un intérêt commun pour les Etats membres ; et
- Coopérer avec d'autres organisations internationales.

La convention actuelle est en cours de révision afin d'y inclure les nouveaux développements dans les Etats membres.

II. PLAN STRATEGIQUE

(a) Programme de développement et de gestion des infrastructures

La TTCA a élaboré récemment un plan stratégique comportant quatre objectifs stratégiques fondamentaux, notamment :

- OS1: Transformation du Corridor nord en un Corridor de développement économique (CDE)
- OS2: Harmonisation des politiques et du cadre juridique relatifs aux transports et au commerce entre les Etats membres, en collaboration avec les groupements économiques régionaux, comme le COMESA et la Communauté de l'Afrique de l'Est;
- OS3: Meilleures infrastructures et services de transport et de communication liés à la route, aux chemins de fer, aux pipelines, aux voies fluviales navigables, aux services de terminaux et de télécommunications ; et
- OS4: Meilleure gestion des connaissances et meilleur suivi des résultats.

Le programme de développement et de gestion des infrastructures s'aligne tout d'abord sur les objectifs stratégiques 1 et 3, et couvre les équipements infrastructurels et les services du Corridor Nord suivants : routes, chemins de fer, oléoducs, ports, voies fluviales navigables et télécommunications. Le Tableau 1 ci-dessous décrit les objectifs du programme, les résultats escomptés et les actions proposées.

Tableau 1: Résumé du Programme de développement des infrastructures – Cadre logique

Objectif(s) stratégique(s) pertinent(s)	Objectif(s) du programme	Résultat	Activités clés
<p>OS1: Transformation du Corridor Nord en un Corridor de développement économique (CDE)</p> <p>OS3: Meilleures services d'infrastructure de chemins de fer, de routes, de pipelines et communications</p>	<p>Etendre et améliorer le rendement des services d'infrastructure de transport du corridor nord (autoroutes, chemins de fer, ports, oléoducs et communications)</p>	<p>Résultats</p>	<p>Activités clés</p>

		<p><u>Routes:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernisation et expansion du réseau d'autoroutes du Corridor Nord ▪ Adoption d'un système de classification commun pour les routes ▪ Adoption d'une norme commune pour la conception, la construction et l'entretien des routes ▪ Harmonisation et application des limites de charge sur essieu et de poids des véhicules ▪ Approche des questions extérieures 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Etablir un comité consultatif pour responsables des routes ▪ Mobiliser les ressources du secteur privé pour le financement et la gestion des avoirs infrastructurels du Corridor Nord ▪ Consultations avec d'autres organisations sous-régionales ▪ Promouvoir la planification et la commercialisation conjointes de projets ▪ Préparer et faciliter l'adoption d'un guide commun sur les limites de charge sur essieux ▪ Développer des mécanismes pour la coopération entre les agences responsables des routes dans les Etats membres ▪ Elaborer des directives harmonisées pour des politiques de financement et des structures de gestion des routes ▪ Promouvoir la recherche à propos de l'utilisation de matériaux de construction locaux ▪ Intégration des questions relatives à la sécurité routière, l'environnement, le VIH/SIDA et la corruption dans les activités liées à la rentabilité des autoroutes
--	--	--	---

Cadre logique du programme de développement et de gestion des infrastructures

Objectif(s) stratégique(s) pertinent(s)	Objectif(s) du programme	Résultat	Activités clés
<p>OS1: Transformation du Corridor Nord en un Corridor de développement économique (CDE)</p> <p>OS3: Meilleurs services d'infrastructure de chemins de fer, de routes, de pipelines et communications</p>	<p>Etendre et améliorer le rendement des services d'infrastructure de transport du corridor nord (autoroutes, chemins de fer, ports, oléoducs et communications)</p>		
		<p><u>Chemins de fer:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réhabilitation de l'infrastructure existante ▪ Construction des tronçons manquants du réseau ▪ Extension du réseau de chemin de fer pour couvrir le Rwanda, le Burundi et la RDC. ▪ Facilitation des réformes dans la gestion des chemins de fer ▪ Adoption de normes communes pour la construction des voies. ▪ Renforcement de la coopération entre les agences ferroviaires inter-pays. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Travailler avec les sociétés ferroviaires pour établir un inventaire des infrastructures ferroviaires. ▪ Analyser et émettre les recommandations pertinentes à partir de l'étude de restructuration du chemin de fer effectuée par la CAO. ▪ Présenter des projets viables pour que des partenaires au développement en envisagent le financement. ▪ Organiser un forum consultatif avec les parties concernées afin de convenir des actions prioritaires pour le Burundi, le Rwanda et la RDC. ▪ Faciliter l'harmonisation des politiques, des législations et de l'exploitation des chemins de fer dans les Etats membres. ▪ Promouvoir les contrats de concession en cours du Kenya et de l'Ouganda. ▪ Encourager les chemins de fer à adopter des solutions modernes IT pour la gestion de leur matériel roulant et le pistage des expéditions de marchandises.
		<p><u>Ports et voies fluviales navigables</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Extension du port de Mombasa ▪ Mise en oeuvre des réformes institutionnelles dans la gestion des ports avancés et des dépôts de conteneurs à l'intérieur des terres. ▪ Extension du terminal de conteneurs du port ▪ Etablissement des ports avancés selon les besoins ▪ Amélioration de la navigabilité et la sécurité des voies fluviales. ▪ Instauration de l'utilisation des TIC dans la gestion des ports. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Présenter des projets pour les partenariats secteur privé/public ▪ Présenter les projets pour obtenir le support des partenaires au développement. ▪ Rechercher le financement des projets via le cadre du NEPAD. ▪ Rassembler et synthétiser les différentes études sur les réformes et organiser un forum de consultation des parties concernées ▪ Faciliter une distribution élargie des informations et des expériences en matière de restructuration ▪ Promouvoir le pack réforme des ports conçu par la Banque Mondiale ▪ Déterminer le statut et l'état actuel des ports avancés ▪ Collaborer avec les Etats membres pour déterminer le niveau de besoin des ports avancés. ▪ Synthétiser, disséminer et faciliter le dialogue à propos des études existantes y compris celles qui ont été effectuées avec l'aide de la CAO. ▪ Promouvoir le financement du projet via le cadre du NEPAD.

			<ul style="list-style-type: none">▪ Mettre en oeuvre un programme TIC dans la gestion des ports.▪ Etablir un système de feedback des informations des utilisateurs du port afin d'améliorer la prestation des services.
--	--	--	--

Cadre logique du programme de développement et de gestion des infrastructures

Objectif(s) stratégique(s) pertinent(s)	Objectif(s) du programme	Résultat	Activités clés
<p>OS1: Transformation du Corridor Nord en un Corridor de développement économique (CDE)</p> <p>OS3: Meilleurs services d'infrastructure de chemins de fer, de routes, d'oléoducs et communications</p>	<p>Etendre et améliorer le rendement des services d'infrastructure de transport du corridor nord (autoroutes, chemin de fer, ports, oléoducs et communications)</p>	<p>Oléoduc</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amélioration et extension de l'oléoduc vers l'Ouganda ▪ Mise en route de l'extension vers le Burundi, la RDC et le Rwanda. <p>Télécommunications</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Etablissement des infrastructures des télécommunications et des TIC le long du Corridor ▪ Etablissement d'un réseau de communication pour faciliter la navigation, la recherche et les opérations de sauvetage sur les voies fluviales. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Promouvoir le projet via les mécanismes de financement du NEPAD ▪ Etudier les modèles de financement et de gestion des partenariats secteur public/privé. ▪ Établir un inventaire des projets achevés et en cours ▪ Évaluer le statut des systèmes existants ▪ Emettre des propositions pour améliorer/moderniser les systèmes actuels.

III. PROJETS D'INFRASTRUCTURE DU CORRIDOR NORD

A. ROUTES

Le principal réseau routier du Corridor Nord totalise environ 7.000 km de routes, dont 60% avec revêtement et 40% sans revêtement, comme l'indique le tableau ci-dessous.

Tableau 1: Répartition du principal réseau routier, par pays (km)

Pays	Avec revêtement	Sans revêtement	Total
Burundi	320	36	356
RD Congo	721	1.960	2.641
Kenya	1.196	0	1.196
Rwanda	814	0	814
Ouganda	1.042	657	1.669
Total	4.093	2.613	6.706
Pourcentage	61%	39%	100%

Le tableau ci-dessus ne révèle cependant pas l'état réel des réseaux routiers qui est généralement mauvais même pour les sections avec revêtement.

Les Etats membres du Corridor Nord ont réalisé des progrès considérables dans la mobilisation de ressources pour la remise en état des réseaux de routes nationales. Ils sont toutefois encore confrontés à d'importants manques de financement comme le soulignent les sections qui suivent.

KENYA

- **Section Mombasa–Nairobi**

Il faut remettre en état la section Maji ya Chumvi-Bachuma Gate (55 km) pour que toute la section qui va de Mombasa à Nairobi soit remise en état de manière homogène après que les travaux en cours et ceux qui seront entrepris prochainement sur les autres sections grâce au financement de l'Union Européenne et de la Banque Mondiale. Le financement requis est estimé à 25 millions de \$US.

- **Contournement sud et Contournement nord de Nairobi**

- Le Kenya est en phase d'adjudication pour la réalisation du contournement sud de Nairobi (42 km). Trois sociétés ont été présélectionnées.
- En ce qui concerne le contournement nord (20 km), on peut encore librement soumissionner. Le financement nécessaire est estimé à 20 millions \$US.

- **Section Nairobi–Malaba/Busia**

Il faut réhabiliter la section Timboroa-Eldoret-Malaba (183 km). Une demande a été introduite auprès de la Commission de l'Union Européenne pour qu'elle finance les études et ensuite les travaux de réhabilitation.

OUGANDA

- **Jinja–Kampala**

La section Jinja–Mbalala (74 Km) a besoin d'être renforcée. Il faut effectuer des études. Le coût estimé de la remise en état s'élève à 10 millions \$US.

- **Kampala–Katuna (440 Km)**

L'Union Européenne devrait financer la remise en état de 220 km, entre Kampala et Mbarara, pour un coût de 50 millions de \$US, sur la longueur totale de la route qui est de 440 km. Le financement requis est estimé à 92 millions \$US pour la réhabilitation de la section entière.

- **Mbarara–Katunguru**

La route (109 km) est en mauvais état et nécessite une remise en état. Il faut effectuer des études et les travaux de réhabilitation coûteront environ 40 millions \$US.

- **Katunguru–Ishasha**

La route (90 Km) doit être asphaltée pour un coût de 45 millions \$US.

- **Ntungamo–Kagamba–Rukungiri–Ishasha (95 Km)**

Le programme international comporte l'amélioration de la route avec bitume standard. Les travaux sur la section Kagamba–Rukungiri (45 km) ont commencé en août 2003 et devraient être terminés en octobre 2005, avec financement de l'UE à concurrence de 15 millions d'euros. On doit encore trouver le financement pour la section Rukungiri–Ishasha.

- **Ishaka–Kagamba–Ntungamo–Kakitumba (87.6 Km)**

La route nécessite une amélioration par revêtement bitume standard de manière à créer une route toute saison reliant la tête de ligne de Kasese au Rwanda. La section Ntungamo-Kagamba a été achevée en mai 2003. Il faut trouver le financement nécessaire pour revoir la conception et construire les sections Ishaka–Kagamba et Ntungamo–Kakitumba, estimé à 27 millions \$US.

RWANDA

- **Gatuna – Kigali – Akanyaru**

Il faut renforcer la section Gatuna–Kigali (80 Km) pour un coût de 10 millions \$US.

- **Kigali–Ruhengeri–Gisenyi**

La route (95 Km) relie la République Démocratique du Congo via Goma. Des études sont en cours pour sa réhabilitation grâce au financement de l'UE. Les coûts sont estimés à 62 millions \$US. Il faut mobiliser des fonds pour cette route.

BURUNDI

- **Akanyaru–Bujumbura**

Il faut réhabiliter cette route sur la section entre Bujumbura et Bugarama (33 km). Les coûts de ces travaux de réhabilitation sont estimés à 15 millions \$US.

- **Bujumbura–Ruhwa**

Certaines sections de la route ont besoin d'être remises en état et les autres de bénéficier de travaux de maintenance réguliers. Le coût de ces opérations est estimé à 10 millions \$US.

- **Bujumbura–Gatumba**

La route doit être réhabilitée sur une section de 19 km. Coût estimatif de 3 millions \$US.

- **Kirundo–Gasenyi**

La route est actuellement une route couverte d'oyats. Il faut recouvrir de bitume les 36 km afin d'établir le lien entre Kirundo et Kigali par route. La route sans revêtement qui va de Kicukiro (Rwanda) à Nyamata-Nemba est en phase de devenir une route bitumée puisque les travaux devraient avoir commencé avant la fin de 2005.

RD CONGO

La plupart des routes du Corridor Nord à l'est de la RD Congo sont des routes couvertes d'oyats et en mauvais état.

- **Bukavu–Kindu–Kisangani (1.149 Km)**

Bien que certains travaux soient en cours sur une section de cette route, à savoir la section Lubutu-Kisangani, il s'agit seulement de travaux de réfection afin de pouvoir rouvrir la route au trafic. Il faut dès lors mobiliser le financement pour effectuer des études détaillées et pour les travaux de réhabilitation/modernisation. Les coûts sont estimés à 130 millions \$US.

- **Bukavu–Uvira (138 Km)**

La section Bukavu-Kamanyola doit être modernisée pour un coût de 35 millions \$US.

- **Goma-Beni-Kasindi (441 Km)**

La seule section avec revêtement est celle de Goma-Ndoluwa (140 km), qui a besoin d'être renforcée. Le reste de la route doit être recouvert de bitume. Le montant total requis pour les travaux est de 87 millions \$US.

- **Kisangani-Beni (719 Km)**

Il y a des travaux en cours sur cette route en vue de la rouvrir au trafic. Le financement total nécessaire à la reconstruction de la route est de 150 millions \$US.

- **Bukavu-Walikali-Lubutu (417 Km)**

Des travaux sont en cours pour la réouverture de la route au trafic. Le financement requis pour la reconstruction de la route s'élève à 105 millions \$US.

B. CHEMINS DE FER

Chemins de fer existants

Certaines sections du réseau de chemin de fer existant au Kenya et en Ouganda sont en cours d'attribution pour concession à un investisseur privé pour une période de 25 ans. Le Kenya attribue des concessions pratiquement pour tout l'ensemble de son réseau (1920 km) et l'Ouganda pour 35% du réseau total représentant 1241 km. L'investissement à long terme (25 ans) au Kenya est estimé à \$US 250 – 300 millions avec 30 – 40 millions \$US au cours des 5 premières années. L'investissement à long terme (25 ans) en Ouganda est estimé à 54 millions \$US, dont 18 millions \$US au cours des 5 premières années. Le concessionnaire devrait prendre le contrôle des deux chemins de fer avant la fin de 2005.

Extension des chemins de fer

La TTCA encourage actuellement le développement de deux tronçons manquants importants.

- a. Extension du chemin de fer Kenya-Ouganda de Kasese à Kisangani
- **La ligne de chemin de fer Kasese–Kisangani avec liens ferroviaires jusqu'à Kigali et Bujumbura**

La TTCA a organisé une réunion extraordinaire à Nairobi en août 2004 afin d'examiner le projet d'extension de la ligne de chemin de fer de Kasese vers la RD Congo, le Rwanda et le Burundi.

Au cours de cette réunion, l'autorité a adopté le réseau à envisager dans des études ultérieures, à savoir la ligne Kasese–Kisangani (RD Congo) avec liens ferroviaires vers Kigali (Rwanda) et Bujumbura (Burundi). Le secrétariat de la TTCA a déjà organisé une réunion d'experts ferroviaires des Etats membres aux fins de préparer les mandats/cahiers des charges, qui ont été soumis à la Banque de Développement de l'Afrique, avec demande à la banque de financer les études de préfaisabilité. L'objectif du projet est de relier l'Océan Indien à l'Océan Atlantique par voie ferrée et voies fluviales.

b. Extension du Kenya et de l'Ouganda vers le Sud du Soudan

- **Lignes de chemin de fer reliant le Kenya au Sud du Soudan via Nakuru–Lochichogio et reliant l'Ouganda au Sud du Soudan via Nimule**

Avec la signature des accords de paix au Soudan, plusieurs initiatives sont en cours aux fins de promouvoir les investissements dans ce pays. Relier le Sud du Soudan au réseau ferroviaire d'Afrique orientale commençant à Mombasa, constitue une priorité pour les autorités du SPLM (Mouvement de Libération des Peuples du Soudan). Le gouvernement kenyan a décidé que les études préliminaires concernant la ligne de chemin de fer Nakuru–Lochichogio seraient effectuées dans le cadre régional avec l'assistance du NEPAD.

On propose d'envisager les nouvelles lignes qui manquent dans le cadre régional et qui devraient être inscrites dans le programme du NEPAD.

On recommande que ces projets soient intégrés dans le réseau de chemins de fer des Grands Lacs qui comporte des liens avec la Zambie soutenus par le COMESA, le réseau central étendu à partir de Dar-es-Salaam vers les chutes de Rusumo via Isaka, en vue de promouvoir l'intégration économique régionale, sans oublier le lien ferroviaire vers la Corne de l'Afrique.

C. PIPELINE

Le pipeline existant

Avec la demande en croissance rapide de pétrole de la part des pays enclavés, il faut améliorer la capacité existante des oléoducs. La Kenya Pipeline Corporation a commencé des planifications à cet effet, tout d'abord en étendant le pipeline d'Eldoret à Kampala (320 km). Une étude de faisabilité effectuée a estimé le projet viable. On a engagé les services d'un consultant en juin 2005 pour réaliser une étude sur l'impact environnemental. Le rapport devrait être

disponible en août 2005. On avait déjà terminé l'évaluation des offres soumises par les investisseurs qui avaient exprimé leur intérêt. L'appel d'offres devrait se faire en Octobre 2005. Les travaux sont supposés commencer en 2007. Le projet sera géré dans le cadre du système BOOT (Build, Own, Operate and Transfer – Construire, Posséder, Exploiter et Transférer) en partenariat avec le secteur public/privé, avec la ventilation suivante :

Investisseur privé: 51%
 Gouvernement du Kenya: 24,5%
 Gouvernement de l'Ouganda: 24,5%

L'extension du pipeline de Kampala-Kigali-Bujumbura-RD Congo

Ce projet se révèle essentiel pour les pays enclavés comme le Rwanda, le Burundi et la RD Congo. Dès lors, il faut réaliser des études et ensuite envisager leur mise en œuvre dans un futur proche.

L'extension de l'oléoduc entre le Kenya et le Sud du Soudan

Le Sud du Soudan est connu comme étant un important producteur de pétrole. Le Kenya envisage de relier son oléoduc Sud du Soudan.

D. LE PORT DE MOMBASA

Le port de Mombasa est actuellement équipé de postes d'amarrage de 16 pieds de profondeur, d'un grand terminal pour container, de 2 terminaux pour les cargaisons en vrac et deux terminaux pétroliers. Il s'agit du deuxième port en importance en termes de niveau d'activité d'Afrique orientale et australe après le port de Durban.

Les tableaux 1 et 2 ci-dessous indiquent l'intensité du trafic.

Tableau 1: Intensité du trafic du port de Mombasa: 1998 – 2004 (Millions de tonnes)

Pays	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
National	7,32	6,74	7,47	8,18	8,01	8,87	9,620
Transit	1,13	1,31	1,45	2,12	2,22	2,45	2,891
T/ment	0,11	0,14	0,20	0,30	0,34	0,61	409
Total	8,56	8,16	9,13	10,60	10,60	11,93	12,920

Source : Autorités portuaires du Kenya–Rapport annuel et bulletin de statistiques

Tableau 2: Intensité du trafic de transit du port de Mombasa par pays (000 tonnes)

Pays	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Ouganda	841,9	1.012,6	1.114,6	1.669,8	1.701,1	1.893,7	2.209,9
Tanzanie	57,7	63,3	93,2	145,9	157,0	181,8	229,9
Burundi	1,2	4,2	2,3	6,8	28,8	4,2	19,8
Rwanda	94,4	109,3	71,7	109,1	80,8	176,8	201,8
Soudan	52,2	46,3	45,1	67,4	93,0	75,3	67,2
RD Congo	59,5	52,4	76,3	68,5	100,2	71,6	106,9
Autres	20,1	21,8	51,2	49,4	45,1	49,2	55,1
Total	1.126,8	1.310,0	1.454,3	2.116,8	2.214,9	2.452,6	2.890,6

Source : Autorités portuaires du Kenya

Les Autorités portuaires du Kenya (KPA) ont publié récemment le schéma directeur des ports pour les 20 prochaines années. Le schéma directeur a été présenté aux parties concernées à Nairobi et à Mombasa.

L'idée de KPA est que le port de Mombasa devrait se placer parmi les 20 meilleurs ports mondiaux d'ici à 2010.

La KPA a élaboré une stratégie pour le développement du port de Mombasa, qui se subdivise en plusieurs phases:

- **Le terminal à conteneurs de Mombasa**

Phase 1: Amélioration de la capacité de dépôt aux postes d'amarrage No 12 – 18
Certaines des activités de cette phase sont déjà en cours.

Phase 2: Expansion de la capacité de manutention sur quais. Cette phase devrait se poursuivre jusqu'en 2008.

- **Terminal de conteneurs de Kilindini**

Phase 3: Construction d'un second terminal à conteneurs aux postes d'amarrage No 4 – 6

Phase 4: Expansion du Terminal à conteneurs de Kilindini d'ici à 2021

D'autres travaux d'expansion seront effectués pour s'occuper des cargaisons en vrac, des produits pétroliers, de Magadi Soda, du Roll-on/Roll-off et de la section véhicules à moteur. On instaurera également une zone franche près de la section des véhicules à moteur, etc.

On estime qu'en 2025, le trafic au port de Mombasa devrait traiter environ 25 millions de tonnes et que la construction d'un second terminal à conteneurs permettrait au port de traiter environ 1.8 millions d'EVP par an.

Les coûts que représente l'investissement nécessaire sont estimés à environ \$US 490 millions. Le Plan directeur comprend également des propositions pour restructurer la gestion du port grâce à l'introduction d'un partenariat entre le secteur public et le secteur privé.

E. PORTS INTERIEURS ET DEPÔTS DE CONTENEURS

L'investissement consenti pour le port de Mombasa pourrait ne pas avoir un impact positif sur le système de transport régional à moins que l'on mette en œuvre des politiques similaires sur toute l'infrastructure du Corridor Nord. Afin d'absorber le trafic que l'on attend, l'infrastructure qui dessert le port de Mombasa devrait être améliorée et pouvoir ainsi traiter les volumes anticipés et éviter l'encombrement au port.

Il faudrait pour cela améliorer les ports intérieurs, comme celui de Bujumbura, ainsi que les Ports Avancés et les Dépôts de Conteneurs à Nairobi, Kisumu, Eldoret, Kampala et Kigali. Dans le cas de Kampala, il faut créer un port intérieur en tant qu'installation pour utilisateurs communs où les marchandises peuvent être expédiées de l'étranger et à partir desquelles les marchandises peuvent être envoyées vers des destinations étrangères. Il faudra approximativement 2,5 millions \$US pour l'amélioration des dépôts de conteneurs intérieurs, tandis que le développement du port intérieur de Kampala nécessitera environ \$US 15 millions.

F. VOIES FLUVIALES

Les lacs Victoria, Tanganyika, Kivu, Albert et Edward sont utilisés pour le transport des marchandises à l'intérieur et en dehors des pays. Le fleuve Congo joue un rôle semblable aussi. La navigabilité de la rivière Akagera doit être vérifiée. Ces modes de transport sont néanmoins nécessaires pour la chaîne de transport multimodale puisqu'ils sont complémentaires à d'autres modes de transport. D'où la nécessité de mobiliser le financement afin d'améliorer des voies fluviales navigables pour le transport à l'intérieur des terres. Un financement de l'ordre de 250.000 \$US est requis à cet égard pour entreprendre les études nécessaires.

G. LES TIC ET INFRASTRUCTURES DE TELECOMMUNICATIONS

Les TIC et télécommunications sont devenus des outils utiles pour la facilitation du commerce et du transport. Elles comprennent le projet COMESA COMTEL, les fibres optiques ainsi que d'autres projets introduits au sein de la CAO. En dépit de l'extraordinaire expansion de la téléphonie mobile, les

télécommunications dans la sous-région sont non seulement médiocres mais également très coûteuses. L'échange de données nécessite aussi une amélioration.

H. CORRIDOR DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

La TTCA détient le mandat de transformer le Corridor Nord en un Corridor de développement économique. Étant donné les problèmes institutionnels et physiques le long du Corridor Nord, cela ne sera pas une tâche facile ni à orientation unique. Un examen d'autres Corridors, spécialement le corridor Johannesburg-Maputo, montre qu'une des clés importantes de succès a été l'utilisation de grands projets d'ancrage, tels que la fonderie d'aluminium MOZAL, pour aider à créer le trafic dans le Corridor et accélérer des activités de développement économique connexes; avec en plus, un engagement fort des plus hautes autorités des pays adjudicateurs.

La zone de développement économique du Corridor Nord est potentiellement riche et de nombreux petits projets peuvent être développés, dans les domaines aussi variés que l'agriculture commerciale, les industries agricoles, les mines et l'énergie. Il y aurait même de grands projets qui ne sont pas encore exploités, notamment le gaz au Rwanda et les gisements de pétrole au Sud du Soudan, qui pourraient être expédiés à partir du port de Mombasa. La TTCA doit adopter une stratégie de large ouverture pour accroître son pouvoir d'attraction sur les investisseurs étrangers et nationaux qui trouveraient et d'exploiteraient ces opportunités dans un environnement institutionnel propice aux affaires, au moment du démarrage du plan d'action visant à développer le Corridor de développement économique nord.

La stratégie globale est d'identifier en premier lieu le large éventail de possibilités de développement économique pour le secteur privé, ensuite d'épingler les principales contraintes à l'exploitation de ces possibilités par le secteur privé, troisièmement, d'élaborer une stratégie susceptible d'alléger ces contraintes, et quatrièmement d'adopter un plan d'action cohérent pour réunir tous ces éléments dans un cadre institutionnel qui, une fois les contraintes levées, fera connaître aux investisseurs privés potentiels les perspectives d'investissement existant dans le large éventail de possibilités de projets viables. Arrivée à ce point de son plan d'action, la TTCA devrait organiser une conférence des investisseurs et présenter les résultats d'un nombre d'études de pré-faisabilité. Pour les investisseurs intéressés à des projets spécifiques, la TTCA travaillerait avec des partenaires au développement qui pourraient subventionner les coûts complets des études de faisabilité que les investisseurs potentiels seraient désireux d'effectuer eux-mêmes. Grâce à un juste équilibre entre réformes institutionnelles et promotion du projet, la TTCA devrait réussir à convaincre des investisseurs privés à développer beaucoup de ces projets, ce qui constituera un réel point de départ à la transformation du Corridor Nord en un couloir de développement économique.

Les stratégies qui s'offrent à la TTCA consistent à collaborer avec les donateurs, les gouvernements, les intérêts privés, et les groupes coopératifs régionaux, comme le COMESA et le CAO, afin d'éliminer les contraintes et rendre ainsi les zones plus attractives aux investisseurs. Cela amènera la TTCA dans le domaine plus large du développement économique régional lié au transport, mais bien au-delà de la focalisation sur les questions de transport. Entre autres stratégies, la TTCA devra travailler avec les institutions en place aux fins de réduire le risque politique pour les investisseurs potentiels, de lever des obstacles sectoriels, d'exercer une pression pour parvenir à un développement des infrastructures de transport et à un programme de maintenance plus intégrés, lever les barrières judiciaires et améliorer les marchés financiers. Tout cela vise à rendre la zone concernée plus attractive aux yeux des investisseurs.

Le Plan d'action souligne la nécessité d'obtenir l'aval de la présidence, la participation du secteur privé, des acteurs locaux intéressés, et d'approcher les gouvernements régionaux et les institutions régionales en vue de parvenir à amener le secteur privé à gérer au tant que possible le secteur des transports et à développer des projets dans les « secteurs d'ancrage » identifiés. Le calendrier proposé pour la mise en œuvre de ce plan d'action semble être réaliste, étant donné l'énergie de la TTCA et de ses partenaires, ainsi que les perspectives de développement attendues dans les zones attenante du Corridor Nord.

IV. PROJETS DE FACILITATION DES TRANSPORTS

a. Projets des postes frontières 'One Stop'

Le projet des postes frontières 'one stop' a été lancé en 1996, voir la Décision No TTCA/A/9/96 du 25 octobre 1996 établissant les modalités pour l'établissement et l'organisation de contrôles communs à des postes frontière adjacents.

Les plans de la TTCA visant à convertir tous les principaux postes frontières en postes frontières 'one stop', sont les suivants:

Kenya/Ouganda	:	Malaba, Busia
Ouganda/Rwanda	:	Katuna, Kagitumba
Ouganda/DR Congo	:	Mpondwe, le fleuve Ishasha, Bunagana
Rwanda/DR Congo	:	Gisenyi, Cyangugu
Rwanda/Burundi	:	Akanyaru

Grâce à l'aide financière de l'USAD/REDSO et du Centre d'Affaires d'Afrique Orientale et Centrale, les études de faisabilité pour Malaba, Busia, Katuna et Kagitumba ont été effectuées. Ces postes frontières sont susceptibles d'obtenir le financement de la Banque Mondiale et du Projet de facilitation du commerce et du transport est africain. Il faut des fonds

pour entreprendre les études de faisabilité pour les postes frontières restants, soit 0,3 million de \$US, et ultérieurement, pour l'amélioration de l'infrastructure et des équipements. Les coûts sont de 2 à 4 millions de \$US environ par poste frontière, selon les estimations.

b. Le système régional de pistage de fret

Les progrès accomplis dans le domaine des TIC (Technologies de l'information et de la communication) ont permis aux partenaires du Corridor Nord, notamment les ports, les chemins de fer, les agents maritimes et les transporteurs routiers, d'acquérir cette technologie et d'en faire un outil de gestion utile. Le système de modernisation de la KPA, qui est destiné à transformer le port de Mombasa en un port sans papier d'ici 2010, joue un rôle essentiel dans l'introduction du Système basé sur la communauté portuaire. Les partenaires de la KPA ont adhéré au système et un consultant a été recruté pour faciliter la mise en oeuvre du système. De même, la KPA a lancé son programme de réforme et de modernisation avec un objectif semblable. Le succès du système de CBS dépendra en grande partie des résultats engrangés par le système de la KPA.

Au niveau régional, la TTCA, la PMAESA et la CCE/SRDO Kigali collaborent à l'élaboration du Système régional de pistage de fret pour les Corridors Nord et Centre. L'étude de faisabilité envisage que le Système régional de pistage de fret utilise des données provenant des différents partenaires, notamment les agents maritimes, les ports, les douanes, les transporteurs par route et par fer, afin de faciliter le pistage électronique de la cargaison du bureau d'origine au bureau de destination. La participation de ces partenaires, y compris des douanes, est essentielle pour le succès du projet. Les estimations préliminaires indiquent qu'il faudra un minimum d'1 million de \$US pour mettre en oeuvre le Système régional de pistage de fret dont l'exploitation devrait être financée par un mécanisme de type 'utilisateur-payeur'.