



DISTR: LIMITEE
ECA/EASRDC/ICE/V/10
avril 1998
Original: Français

NATIONS UNIES
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Centre de Développement Sous-Régional
Pour l'Afrique de l'Est

Cinquième Réunion du Comité
Intergouvernemental d'Experts

26-28 mai 1998
Addis Abeba (Ethiopie)

ETUDE SUR L'EVALUATION DES PORTS
DU LAC VICTORIA
RAPPORT D'AVANCEMENT DE L'ETUDE



DISTR: LIMITEE
ECA/EASRDC/ICE/V/10
avril 1998
Original: Français

NATIONS UNIES
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Centre de Développement Sous-Régional
Pour l'Afrique de l'Est

Cinquième Réunion du Comité
Intergouvernemental d'Experts

26-28 mai 1998
Addis Abeba (Ethiopie)

ETUDE SUR L'EVALUATION DES PORTS
DU LAC VICTORIA

RAPPORT D'AVANCEMENT DE L'ETUDE

A. INTRODUCTION

Depuis sa mise en place en mars 1996, le Secrétariat Exécutif de la Commission pour la Coopération en Afrique de l'Est (CEAC) a entretenu avec la Commission Economique pour l'Afrique (CEA) des relations de travail centrées notamment sur la promotion de programmes d'intégration et de coopération sous-régionales visant la réalisation des objectifs fondamentaux de la CEAC et conformes aux orientations du Traité d'Abuja instituant la Communauté Economique Africaine.

C'est dans le contexte de cette coopération que le Secrétariat Exécutif de la CEAC a demandé l'assistance de la CEA pour entreprendre une étude d'évaluation des ports du lac Victoria.

La CEA a convenu de financer l'étude et de confier son exécution au Centre de Développement sous-régional pour l'Afrique de l'Est (CDSR/AE), sur organe d'intervention directe dans cette sous-région. Les termes de référence de l'étude ont été arrêtés conjointement par les Secrétariat Exécutif de la CEAC et le CDSR/AE.

Ces termes de référence ont été ensuite examinés puis adoptés par le Comité de la CEAC sur les transports maritimes et par voies d'eau intérieures lors de sa réunion tenu du 15 au 17 Janvier 1998 au siège de la Commission à Arusha (Tanzanie).

Le Secrétariat Exécutif de la CEAC et le CDSR/AE ont par la suite communiqué ces termes de référence aux administrations concernées des trois Etats membres de la CEAC, le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie.

B. SITUATION D'EXECUTION DE L'ETUDE

1. METHODOLOGIE

Pour l'exécution de l'étude, le CDSR/AE a proposé, tant au Secrétariat Exécutif de la CEAC qu'aux Etats membres de la Commission, la constitution d'une équipe mixte composée:

- d'une part du fonctionnaire du CDSR/AE en charge du secteur des transports et d'un consultant;
- d'autre part de trois experts nationaux des Etats membres de la CEAC qui devront suivre les différentes phases d'exécution de l'étude leur permettant par la suite de se familiariser avec celle-ci et de participer plus efficacement aux activités de suivi.

Prenant en considération les avantages substantiels qui s'en dégagent (interaction et échanges d'expériences et de connaissances entre l'équipe CEA chef de file du projet et les experts nationaux, meilleure maîtrise du projet par les experts nationaux dans ses différentes phases d'exécution...), les parties concernées ont unanimement soutenu cette approche.

Les procédures d'identification du consultant et des experts nationaux ont été engagées conjointement par le CDSR/AE et le Secrétariat Exécutif de la CEAC.

En ce qui concerne le consultant, les deux Organisations ont convenu de privilégier en première priorité des candidats de la sous-région, puis des candidats du bassin du fleuve Nil dont fait partie le lac Victoria (promotion de la coopération technique au niveau du Bassin), avant de prendre en considération les candidats de la Région Afrique et ceux de l'extérieur du continent.

Cette démarche s'inscrit par ailleurs dans la politique de la CEAC qui, entre autre pour les problèmes relatifs à la jacinthe d'eau, recommande que: 1/.

- a) le Secrétariat de la CEAC puisse prendre les mesures visant à associer le Burundi et le Rwanda (on souligne que la Rwanda a formulé son souhait de joindre la CEAC);
- b) le Secrétariat de la CEAC explore aussi la possibilité d'impliquer l'Egypte et le Soudan;
- c) Le Secrétariat de la CEAC puisse prendre contact avec la Commission de l'Océan Indien et la Commission Océanographiques Internationale pour mobiliser leur assistance.

Au niveau du bassin du Nil, l'Egypte figure parmi les pays ayant de solides connaissances et expériences en matière de navigation intérieure. Pour des raisons autres que techniques, les démarches relativement poussées que le CDSR/AE a initiées auprès de la River Transport Autorité de l'Egypte n'ont pas pu aboutir malgré des résultats encourageants au départ.

Les interventions engagées pour le Secrétariat de la CEAC pour identifier trois experts nationaux ont pris un certain délai mais ont finalement abouti.

L'équipe mixte a ainsi pu être constituée: le CDSR/AE prenant en charge son fonctionnaire et le consultant, le Secrétariat de la CEAC ayant financé le coût de participation des experts nationaux.

Une telle coopération, dynamique et pragmatique, constitue un modèle qu'il faudra promouvoir, renforcer et éventuellement améliorer pour servir de cadre de référence ultérieur.

1/ Rapport on the meeting of EAC on the use and management of Lake Victoria held from 21 to 26 October 1996 at ARUSHA-TANZANIA (page 5).

2. DEROULEMENT DES MISSIONS DE L'ETUDE

Toutes les missions sur le terrain liées à l'exécution de l'étude ont été exécutées suivant le programme indiqué dans le tableau ci-après:

DATE	EQUIPE	LIEU	ACTIVITES
14-17/03/98	CDSR/AE + consultant	ARUSHA (Siège CEAC)	Briefing - Présentation au Secrétariat de la CEAC du programme des missions et du plan général de l'étude - Contacts avec les experts nationaux
18-26/04/98	CDSR/AE + Consultant + expert national Tanzanie	Zone tanzanienne du la Victoria	Consultation et collecte de données relatives aux ports de Mwanza, Muzoma, Kemondo Bay et Bukoba
27-31/04/98	CDSR/AE + Consultant + expert national Ouganda	Zone Ougandaise du lac Victoria	Consultation et collecte de données relatives aux ports de Port Bell et Jinja. Consultation avec le Ministère Ougandais chargé de la tutelle du transport sur le lac Victoria
01-06/4/98	CDSR/AE & consultant & expert national Kenya	Zone Kenyenne du lac Victoria	Consultation et collecte de données relatives au port de Kisumu. Consultation avec le Ministère Kenyen charge de la tutelle du transport sur le lac Victoria
07-08/4/98	CDSR/AE & consultant & expert national Tanzanie	Dar Es Salam	Consultation avec le Ministère Tanzanien chargé de la tutelle du transport sur le lac Victoria
	CDSR/AE & consultant	Arusha	Présentation du rapport de briefing au Secrétariat de la CEAC.

3. LE RAPPORT DE L'ÉTUDE

Mise à part les parties portant sur l'introduction (partie A) et les conclusions et recommandations, l'étude comportera quatre chapitres principaux. Cette structure pourrait être revue dans sa version finale.

Le premier chapitre donne un aperçu sur **"l'Importance du lac Victoria dans le contexte de la CEAC"**.

Le deuxième chapitre se rapporte aux **Descriptions détaillées et au diagnostic de l'état des ports principaux du lac Victoria**.

Dans le troisième chapitre sont traitées les questions plus spécifiques à **La capacité de ces ports à répondre aux exigences du transport de passagers et des produits pétroliers ainsi qu'à leur adaptation aux conditions d'exploitation de la flotte (construction, réparation et maintenance)**.

Le quatrième chapitre regroupe toutes les considérations ayant rapport à **La sécurité de la navigation dans toutes les aires portuaires**.

Les grandes lignes de chacun de ces quatre chapitres sont résumées ci-après.

3-1. Importance du lac Victoria dans le contexte de la CEAC.

a) Importance socio-économique

- (i) Le lac Victoria est la plus importante ressource naturelle commune aux trois Etats membres de la CEAC: avec une superficie de l'ordre de 69000 km² (presque les 30% ou le 1/3 du territoire de l'Ouganda qui fait approximativement 235000 km²) et une profondeur moyenne voisine de 40m, il représente un réservoir d'eau potable de 2700 km³. Par sa superficie, c'est le second plus grand lac du monde, ses lignes côtières qui s'étendent sur le plus de 3 400 km sont les plus longues lignes côtières lacustres du monde.
- (ii) Son bassin versant couvrant 258700 km² dépasse la superficie du territoire ougandais.
- (iii) De l'ordre de 75 % soit 192000 km² de l'étendue de ce bassin versant se situent dans l'aire géographique de la CEAC (46000 km² au Kenya, 31 200 km² en Ouganda, 115400 km² en Tanzanie) et sont occupés par une population riveraine comptant au total environ 22 millions d'habitants.
- (iv) l'étude se réfère au tableau résumé ci-après pour cibler l'importance des populations de la CEAC riveraines au lac Victoria.

Kenya	Ouganda	Tanzanie	Bassin CEAC du lac Victoria
28 millions	21 millions	29 millions	22 millions
127 %	95 %	132 %	100 %

- (v) L'agriculture, l'élevage, la pêche (500000 tonnes de capture annuelle en moyenne), l'exploitation minière, l'industrie, le commerce, le tourisme figurent parmi les activités économiques majeures;
- (vi) La partie CEAC du bassin dispose d'énormes potentialités économiques mais est confrontée à une déficience énergétique: l'actuelle station hydro-électrique (barrage de Jinja) dessert des parties du bassin au Kenya, en Tanzanie et principalement en Ouganda où elle est située (Jinja). Malgré les deux stations en cours de construction en aval de Jinja (gestion privée), la couverture énergétique de la partie CEAC du bassin du lac Victoria reste très en deça des besoins.

Ce qui impose l'usage dans une proportion importante de produits pétroliers qu'aucun des trois pays de la CEAC ne produit et dont le transport et la distribution dans la zone du bassin constituent un des éléments stratégiques de tout programme de développement économique.

b) Les strictes conditions à observer

- (i) Par son étendue exceptionnelle, le lac fonctionne comme un régulateur et modérateur climatique de son bassin hydrographique;
- (ii) Pour la CEAC, il constitue la plus importante réserve d'eau potable constamment renouvelée grâce à l'abondance des apports et à l'existence d'un exutoire dont le fonctionnement peut-être contrôlé (vannes du barrage de Jinja).
- (iii) La préservation du lac et de son bassin subordonne strictement toute activité et tout programme de développement qu'on y implante et cela quelle qu'en soit la rentabilité: l'observation de cette règle stricte est valable en ce qui concerne les activités de transport opérant dans le bassin du lac.

c) Importance du système de transport de desserte du bassin du lac.

(i) Ce système de transport répond à trois fonctions majeures:

- **fonction de desserte interne du bassin.**

Le système doit répondre aux besoins de transport d'une population estimée actuellement à 22 millions d'habitant pouvant atteindre le cap de 30 millions vers l'an 2000. Ces besoins devraient générer des trafics de passagers et de produits vivriers de base;

- **fonction de désenclavement du bassin à l'intérieur du territoire de la CEAC.** Le système doit pouvoir assurer l'acheminement efficace des importations à destination et des exportations en provenance du bassin. Une attention particulière concerne l'acheminement et la distribution des produits pétroliers d'une part en raison de leur caractère stratégique et d'autre part à cause des risques de pollution pouvant en résulter;

- **fonction d'axes de transit.** Le lac Victoria constitue le maillon commun aux deux importants corridors de désenclavement (Corridor Nord et Corridor Central) des zones enclavées du territoire de la CEAC (Ouganda, partie Ouest de la Tanzanie dont en particulier la Région^{2/} de la Kagera) ainsi que de celles (extra-CEAC) du territoire de la CEPGL, le Burundi, le Rwanda et la partie Est du territoire de la République Démocratique du Congo. Comme précédemment, le transport des produits pétroliers fera l'objet d'un traitement particulier.

d) Rôle des ports du lac Victoria dans ce système de transport de desserte du bassin du lac

(i) Interfaces intermodaux du transport soumis à des rupture de charges: route/lac/route, conduite/lac/route. Les ports sont des points névralgiques du système où toute déficience des opérations de transbordement (manutention des marchandises notamment) correspond à des risques potentiels de pollution des eaux du lac. L'inadéquation des infrastructures et des équipements, leurs états, l'organisation des opérations portuaires ainsi que les états et les conditions de manoeuvre des navires sont les facteurs primordiaux à analyser;

(ii) Coordination intermodale sans rupture de charge rail-route/lac/rail-route: ports disposant de système "ferry"

La fiabilité et l'état des liaisons "ferry" sont à examiner en détail.

(iii) Exigence particulière: le transfert rapide d'un monde à un autre est particulièrement exigé en ce qui concerne les ports du lac Victoria. Ce facteur conditionne plus que

^{2/} Le mot Région est pris où dans le sens des divisions administratives de la Tanzanii

dans d'autres cas l'efficacité de l'exploitation de la flotte: la durée de navigation d'un port à un autre est comparable, sinon inférieure à la durée d'immobilisation des opérations portuaires. Minimiser la durée de ces opérations répond à un impératif de suivie du système de transport de desserte du bassin du lac Victoria.

L'évaluation des états des ports du lac Victoria prend en compte les préoccupations majeures évoquées dans ce chapitre premier de l'étude.

3.2. Etats des ports du lac Victoria

Ce chapitre englobe:

- (i) les descriptions physiques de chacun des ports couverts par l'étude - les sept ports principaux dont quatre en Tanzanie (Muzuma, Mwanza, Kemondo Bay et Bukoba) deux en Ouganda (Port Bell et Juija) et un au Kenya (Kinumu);
- (ii) les Etats de ces ports et l'organisation de leur exploitation;

Ces ports sont en mauvais états dans la plupart. Des défaillances chroniques de leur entretien voire l'absence de programmes d'entretien de ces infrastructures en sont les principales causes. D'autre part les structures organisationnelles des services maintenance sont peu adaptées aux exigences techniques des travaux.

L'exécution en coopération de ces travaux figure parmi les solutions proposées.

En général, l'organisation de l'exploitation des ports du lac Victoria n'est pas propice au développement d'actions agressives de commercialisation des activités des ports. Ce qui implique des délais d'immobilisation des unités au port nettement incompatibles aux périodes de navigations.

Les programmes de restructuration en cours semblent toutefois ne répondre que partiellement à ces exigences spécifiques pour les ports du lac Victoria. Une bonne coordination de ces programme au niveau de la CEAC, des efforts de développement des ressources humaines et des institutions sont requis pour améliorer la productivité des ports du lac Victoria.

3.3. Les ports du lac Victoria face aux exigences particulières du trafic de passager, de produits pétroliers et des facilités de maintenance de la flotte.

(i) Le trafic de passagers

Le bassin du lac Victoria situé dans le territoire de la CEAC est de plus en plus confronté à une pression démographique qui s'accompagnera d'une demande croissante de transport, en particulier de transport de passagers.

Les défaillances structurelles des ports publics du lac favorise l'émergence de ports privés construits d'une manière plus ou moins anarchique et dont la tutelle relève d'autorités (municipalités) différentes de celles des ports publics. Le manque de technicité de ces autorités municipales en matière de construction portuaire se traduit par le peu de contrôle qu'elles exercent sur ces ports privés dont la prolifération augmente d'autant les risques de dégradation de l'environnement du lac: érosion ou sédimentation des zones côtières, pollution, accidents liés en particulier à l'inexistence des aides appropriées à la navigation et aux surcharges. Dans la plupart des cas, ces autorités sont plutôt intéressées par la collecte des redevances générées par ces ports privés. D'autre part, le trafic empruntant ces infrastructures parallèles échappe souvent aux services statistiques et peut ainsi fausser toute prise de décision sur des projets d'amélioration des ports publics.

Le manque de politique commerciale au niveau de la gestion des ports publics évoqué précédemment entretient une certaine passivité se traduisant par la non exploitation rationnelle des données sur le trafic: les prévisions de trafic (passagers, marchandises) à court, moyen et long termes sont pratiquement inexistantes alors que chacune des administrations portuaires disposent plus ou moins d'une cellule de planification.

Ces lacunes plutôt chroniques au niveau de la gestion des ports du lac sont aggravées par des insuffisances des facilités pour passagers dans la plupart de ces ports. Les décisions d'investir dans ce domaine ne sont toutefois pas aisées en l'absence d'une part des données statistiques sur les exploitations des ports privés et d'autre part des prévisions de trafic au niveau des ports publics.

Des améliorations sont formulées pour corriger ces faiblesses.

ii) Le trafic de produits pétroliers

La tendance croissante de la demande du bassin du lac en produits pétroliers, le coût et des conditions peu satisfaisantes des services des transports publics sur le lac (tous les risques de manutention et de transport incombent presque exclusivement aux chargeurs, les transporteurs n'acceptent aucune responsabilité ni sur les délais de transport, ni sur les dommages ou les pertes de marchandise) donnent naissance au développement des services privés de transport de produits pétroliers sur le lac. Les unités mise en exploitation par ces entreprises sont loin de respecter les normes techniques exigées pour le transport de ces produits. D'autre part bon nombre des ports du lac ne dispose ni d'infrastructures ni d'équipements appropriés pour la manutention en toute sécurité de ces produits. Les matériels nécessaires pour la prévention des incidents pouvant provenir de la manipulation de ces produits (incendie, pollution...) sont pratiquement inexistantes.

Différents scénarios sont formulés pour améliorer la situation dans ce domaine.

(iii) les facilités de construction, de réparation et de maintenance de la flotte

Les ports publics du la Victoria offrent des capacités fortement excédentaires de chantiers navals. Ce qui se traduit par des sous-utilisations permanentes et chroniques de ces facilités, débouchant sur des coûts élevés et des qualités peu satisfaisantes des services

qu'elles s'offrent à elles-mêmes mais aussi de ceux qu'elles fournissent aux tiers. Et paradoxalement, elles s'exposent ainsi à la concurrence farouche des chantiers navals privées de dimensions industrielle) ou artisanales.

La réorganisation des entreprises publiques de chantiers navals du lac est impérative.

4. La sécurité de la navigation dans les aires des ports du lac Victoria

Elle assume que différentes conditions sont exigées et simultanément remplies.

a) Les manoeuvres en toute sécurité de toutes les unités dans toutes les aires lacustres des ports. Ce qui requiert:

- (i) la garantie de la profondeur minimale requise par l'unité de plus grand tirant d'eau opérant sur le lac.
- (ii) l'identification, la localisation et le marquage exacts de tous les obstacles inamovibles ou non existants dans ces aires;
- (iii) l'enlèvement dans les meilleurs délais des obstacles amovibles (unités échouées ou naufragées...);
- (iv) l'existence d'un système approprié d'aides à la navigation (balisage, signalisation) d'approche, dans les chenaux d'accès et les rades portuaires;
- (v) l'existence de cartes bathymétriques détaillées et à jour des passes d'accès et des rades portuaires (hydrographie);
- (vi) la connaissance permanente et précise du niveau du plan d'eau à communiquer aux unités accédant, en chargement ou quittant les ports (stations hydrologiques);
- (vii) la connaissance des conditions météorologiques et de visibilité à communiquer aux unités accédant ou manoeuvrant dans les rades portuaires (stations météorologiques);
- (viii) l'existence d'unités de collecte de traitement et de diffusion (système approprié de télécommunication) de toutes ces informations nautiques à l'attention des navigateurs.

La plupart de ces services ne sont pas assurés actuellement dans les ports du lac Victoria. Certaines actions sont initiées au sein de la CEAC. Elles sont analysées et des propositions sont faites pour améliorer la situation.

b) Des navires aptes à manoeuvrer de façon satisfaisante dans les aires portuaires et des équipés des moyens sécurité à bord.

On soulignera que:

- les manoeuvres dans les aires portuaires s'effectuent toujours à vitesses réduites et que dans ces conditions, les unités répondent mal aux commandes (faible manoeuvrabilité);
- les éléments moteurs et direction sont intensément sollicités.
- l'exiguïté des zones de manoeuvre et la proximité des ouvrages portuaires accentuent les risques d'incidents.

Des unités en bon état de naviguer sont de rigueur.

Des dispositions institutionnelles ainsi que des expertises techniques (inspection des unités) précises et indépendantes des entreprises exploitant ces unités sont requises pour établir le bon état de navigation des unités.

Ce système institutionnel n'existe pratiquement pas dans bon nombre des ports du lac.

- c) **Les ports disposent des moyens de sécurité destinés à prévenir tout incident et à intervenir promptement en cas d'incident.**

Ils sont notamment de deux catégories:

- les moyens de sécurité affectés aux superstructures portuaires: ils ont fait l'objet d'une évaluation dans le chapitre relatifs à l'examen des états des ports;
- les moyens de sécurité affectés aux rades portuaires: vedettes de servitude Certains des ports du lac Victoria en disposent.

Pour l'exécution de toutes les tâches évoquées ci-dessus ainsi que pour le contrôle de l'application des mesures de sécurités exigées, l'étude propose une formule de coopération entre les trois Etats membres de la CEAC.

Cette coopération se conçoit entre autre par la mise en place d'une Administration commune de la navigation sur le lac Victoria dont la structure pourrait se présenter comme suit:

- **Une Direction** implantée dans un des ports du lac et assumant la coordination des activités des autres unités de l'Administration. Elle est chargée dans le port du siège à assurer l'inspection des unités, la diffusion des informations nautiques dans le port et de ses environs immédiats (port secondaire);

- **Une Division Hydrographie, Balisage et Maintenance** des profondeurs dans les passes d'accès et rade portuaires; (dragage); elle sera localisée dans un des ports du lac d'un des Etats CEAC différent de l'Etat abritant la Direction. Elle effectue pour le compte des trois Etats les travaux hydrographiques (avec en priorité la cartographie des chenaux d'accès et

rades portuaires), le balisage des ports d'abord et des voies navigables du lac ensuite, l'assainissement des profondeurs là où cela s'avère nécessaire. Elle assurera simultanément les fonctions d'inspection des unités et de diffusion des informations nautiques au niveau de la zone d'influence du port où elle est localisée;

- **Une Division Hydrologie et Météorologie** qui centralise, traite et assure la diffusion de ces données. Elle sera installée dans un des ports principaux de l'Etat membre de la CEAC autres que les deux précédents. Elle y exécutera en même temps l'inspection des unités et la diffusion des informations nautiques.

La structure d'ensemble de l'Administration et les moyens qui lui sont nécessaires (personnel, moyens financiers, équipements, possibilités de financement) sont proposés.

d) Cas particulier de la jacinthe d'eau sur le lac Victoria

L'ampleur de la prolifération de la jacinthe d'eau sur le lac Victoria prend des proportions très inquiétantes. Si cette plante aquatique constitue des obstacles physiques sérieux à la navigation et notamment à l'exploitation des ports du lac (cas du port de Kisumu complètement encerclé par la plante), la navigation et l'exploitation des ports ne sont pas les seuls domaines affectés: la pêche, l'agriculture, le tourisme, l'énergie hydroélectrique, les stations de captage d'eaux domestiques et d'industrielles sont aussi ses méfaits. Elle entretient par ailleurs d'autres effets nocifs tels que la dégradation de la qualité de l'eau (pollution) et la formation de sites propices au développement de parasites dont les mollusques (bilharziose) et le moustiques (paludisme).

Les Etats riverains au lac Victoria sont concernés individuellement (actions nationales inter-sectorielles) et collectivement (programmes coordonnés au niveau de l'ensemble du lac et de la CEAC), mais ils ne devraient pas les seuls à être concernés: les pays riverains aux systèmes hydrographiques en amont du lac (sources potentielles de la jacinthe d'eau) le dont le Burundi et le Rwanda, et en aval du lac (zones de propagation du fléau) dont l'Ethiopie, le Soudan et l'Egypte sont tout aussi concernés.

L'une des propositions faites dans l'étude sur cette question très sérieuse consiste à mobiliser des actions conjuguées au niveau de tous ces pays et à vulgariser les expériences y relatives acquises au niveau de la sous-région de l'Afrique de l'Est.

C. CONCLUSION

L'étude se situe dans un stade d'exécution avancé.

La première version en sera apprêtée dans le courant du mois de juin 1998. Elle sera communiquée au Secrétariat Exécutif de la CEAC ainsi qu'aux experts nationaux qui ont fait partie de l'équipe de l'étude.

La version finale sera ensuite soumise à l'examen du Comité de la CEAC chargé des transports maritimes et fluviaux au cours d'une réunion que le CDSR/AE envisage d'organiser avec l'étroite collaboration du Secrétariat Exécutif de la CEAC.

Pour la question plus urgente relative à l'éradication et au contrôle de la jacinthe d'eau, le CDSR/AE engage dès à présent des démarches pour procéder à l'évaluation globale de la situation au niveau de l'ensemble des systèmes hydrologiques du Nil (état d'invasion, les mesures prises pour l'éradication et le contrôle et les résultats enregistrés, les expériences des autres pays de la sous-région non riverains au fleuve..). Cette étude sera présentée à une première réunion que le CDSR/AE compte organiser conjointement avec le Secrétariat de la CEAC dans les meilleurs délais.