



DISTR.: LIMITÉE

**ECA/GSY/MUL/ICE/IV/10c
Décembre 1996**

Original: Français

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

**Centre Multinational de Programmation
et d'Exécution des Projets
MULPOC de Gisenyi**

**Quatrième Réunion du Comité
Intergouvernementale d'Experts**

**22 - 25 Avril 1997
ADDIS ABEBA (ETHIOPIE)**

**ETUDE POUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS
FLUVIO-LACUSTRES DANS LA SOUS-REGION DE L'AFRIQUE DE L'EST:
MISE EN PLACE DE L'AUTORITE DU LAC VICTORIA**

RAPPORT D'AVANCEMENT

1997(076)063

1. INTRODUCTION

Le programme de restructuration de la CEA intègre la transition du MULPOC de Gisenyi vers le MULPOC de l'Afrique de l'Est, couvrant un plus grand nombre de pays et une aire géographique plus élargie.

La cohérence entre les éléments du programme de l'ex-MULPOC de Gisenyi avec ceux du programme du nouveau MULPOC de l'Afrique de l'Est constitue l'une des conditions de succès de cette transition.

En ce qui concerne le transport fluvio-lacustre, cette cohérence devra se traduire par l'inscription, au programme de travail du MULPOC de l'Afrique de l'Est, d'une étude pour le développement de ce mode de transport.

Deux études similaires, l'une pour le lac Kivu et l'autre pour le lac Tanganyika avaient en effet marqué le point de départ des multiples activités de la CEA axées sur des projets visant l'établissement d'un système de transport efficace sur ces voies navigables intérieures.

Ces projets couvraient tous les aspects du transport par voies d'eau intérieures, à savoir les infrastructures, la flotte des facilités de réparation et construction navale, les opérations de transports et les questions communes à ces différents aspects telles que le renforcement des institutions de tutelle, la réglementation, la préservation de l'environnement, la formation des ressources humaines.

Des diagnostics précis de chacun de ces aspects avaient alors permis d'identifier les projets spécifiques. La bonne coordination de la mise en oeuvre de ces projets avait conduit, suite à une proposition de la CEA, à la mise en place d'un Comité Permanent des Responsables Nationaux des Transports sur les lacs Kivu et Tanganyika (COPTRALACS).

A l'actif du COPTRALAC s'inscrivaient des réalisations concrètes s'appuyant sur des actions de coopération entre les institutions nationales concernées sous l'égide du MULPOC de Gisenyi et du Secrétariat Exécutif Permanent de la CEPGL.

C'est cette expérience positive que le MULPOC de l'Afrique de l'Est voudrait initier dans la sous-région qu'il dessert, d'une part pour démarrer les activités qu'il compte y entreprendre dans le domaine du transport par voies d'eau intérieures et d'autre part, pour poursuivre les actions engagées par l'ex-MULPOC de Gisenyi.

Comme il a été précisé auparavant, cette démarche devra s'appuyer sur des diagnostics précis des différents aspects de ce mode de transport.

L'étude pour le développement des transports fluvio-lacustres dans la sous-région de l'Afrique de l'Est que le MULPOC envisage d'entreprendre consiste essentiellement à établir ces diagnostics.

2. SITUATION ACTUELLE DE L'ÉTUDE

2.1. ELEMENTS DE L'ETUDE

Les éléments de l'étude ont pour essence les directives relatives au transport par voies d'eau intérieures consignées dans le Rapport de la 4ème Réunion de la Commission Tripartite Permanente pour la Coopération Est-africaine tenue au siège de la Commission à ARUSHA (Tanzanie) le 12 Mars 1996.

Ces directives portent notamment sur:

- L'adoption d'une réglementation commune pour la navigation intérieure;
- L'établissement d'une autorité de coordination des tous les aspects de gestion des ressources du lac Victoria;
- L'exploitation et la maintenance conjointes de la flotte;
- L'exploitation conjointe du marché de transport sur le lac;
- L'établissement d'une carte hydrographique du lac Victoria pour la sécurité de la navigation;
- La facilitation de la libre circulation des bateaux;
- L'amélioration du contrôle de la pollution;
- L'assistance mutuelle;
- Le contrôle de la prolifération de la jacinthe d'eau;
- Les échanges d'information.

2.2. LE CADRE DE REFERENCE DE L'ETUDE

Sur base de ces directives, le MULPOC a élaboré le cadre de référence de l'étude.

Pour chacun des aspects évoqués ci-dessus, le MULPOC met l'accent pour un développement fondé sur le désenclavement, la coopération et l'intégration sous-régionaux.

Le cadre de référence ainsi conçu, figurant à l'annexe 1 du présent rapport d'avancement, a été communiqué pour commentaires:

- au Kenya,
- à l'Ouganda,
- à la Tanzanie, et
- au Secrétariat de la Commission Tripartite permanente pour la Coopération Est-africaine.

Ce cadre de référence est soumis à l'appréciation de la réunion.

Dans la mesure où les projets concernant les Lacs Kivu et Tanganyika sont à un stade plus avancé si l'on se réfère aux actions déjà engagées conjointement par la CEPGL et l'ex-MULPOC de Gisenyi, le cadre de référence est plutôt focalisé sur les activités de transport du lac Victoria.

Les expériences acquises sur les lacs Kivu et Tanganyika seront utilement exploitées afin d'accélérer le processus de développement de gestion intégrée du système de transport sur le lac Victoria.

L'étude permettra ainsi d'examiner et de proposer des structures de coopération aptes à assurer efficacement cette gestion intégrée.

2.3. LES PROBLEMES LIES A L'EXECUTION DE L'ETUDE

L'étude programmée depuis décembre 1996 n'a pas encore démarré.

Deux difficultés en sont notamment à l'origine:

- (i) L'obtention des accords préalables pour l'exécution des missions sur le terrain;

Le cadre de référence prévoit des missions sur le terrain de collecte de données et d'échange de points de vue avec les responsables nationaux du secteur public et du secteur privé, des transports sur le lac Victoria.

Ces missions prévoient des séances de travail avec les institutions nationales de tutelle et les opérateurs économiques concernés.

Les procédures en vigueur à la CEA exigent que toute mission sur le terrain soit subordonnée à l'accord explicite du pays et de l'OIG concernés pour la recevoir.

Les démarches dans ce sens engagées par la CEA auprès de ces pays et OIG n'ayant pas donné les résultats requis, les missions ont dû être suspendues.

Si la réunion adhérerait au cadre de référence de l'étude, il serait vivement souhaitable que des décisions précises soient prises durant ces travaux pour fixer les dates des missions.

- (ii) La mobilisation de la participation des experts nationaux à des activités d'exécution de l'étude.

La politique actuelle de la CEA en matière d'assistance s'oriente vers une formule de partenariat actif.

Dans cet esprit, le MULPOC de l'Afrique de l'Est a proposé ces Etats et OIG concernés, la désignation des cadres nationaux qui travailleront en collaboration avec le fonctionnaire de la CEA chargé d'entreprendre l'étude.

Si cette formule de partenariat dynamique a été accueilli favorablement par ces Etats et OIG concernés de la sous-région, le financement de ce partenariat par ceux-ci soulève des problèmes de disponibilité budgétaire.

Le MULPOC voudrait inviter la réunion à se pencher sur cette question qui risque de se poser pour d'autres activités futures de celui-ci.

2.4. LA MISE EN PLACE DE L'AUTORITE DU LAC VICTORIA

Selon la Commission Tripartite Permanente pour la Coopération de l'Afrique de l'Est, cette Autorité aura pour fonction:

- de créer et consolider un cadre institutionnel unifié apte à promouvoir le développement du lac Victoria;
- de préparer et négocier des services et tout autre accord par le canal du mécanisme mis en place avec les autres parties;
- d'assister dans la formulation et la coordination des politiques, directives, règlements et stratégies adéquates qui préservent les effets et règlement les aspects du développement sur le lac Victoria des législations adoptées;
- d'examiner et si nécessaire de préparer les conditions requises à l'établissement d'une zone franche du lac Victoria;
- d'évaluer et d'examiner les performances opérationnelles et l'efficacité des différents accords signés pour le développement de la région du lac Victoria;
- d'instaurer un mécanisme d'échange d'experts et de services professionnels y afférents au niveau des pays de l'Afrique de l'Est et de coordonner ces activités;
- d'entreprendre des études et des recherches, organiser des séminaires, élaborer un programme d'action aussi que collecter, analyser et vulgariser les statistiques de performance des différentes institutions dans la région;
- d'harmoniser les règlements et législations institutionnels en vigueur au niveau du lac Victoria de manière à s'assurer de l'uniformité des normes et des procédures recommandées dans le domaine du développement global, de la concurrence équitable et d'utilisation économique des rares ressources disponibles dans la région;
- de traiter des questions relatives à l'environnement.

On relevera que les activités d'une autorité qui assume les fonctions ci-dessus dépasse le seul cadre de la navigation sur le lac Victoria.

L'autorité envisagée au cours de la 4ème réunion de la Commission Tripartite Permanente pour la Coopération en Afrique de l'Est est plus spécifiquement chargée des questions relatives au transport sur ce lac.

Ces différences de perception du rôle à confier à l'autorité du lac Victoria révèlent que la démarche qui consiste à chercher à fixer à priori les compétences de l'Autorité, ne s'avère pas appropriée.

D'autre part, une autorité à structure plutôt légère au départ et responsable d'un domaine bien défini tel que le transport par voies d'eau intérieures serait non seulement plus facile à mettre en place mais exigerait des moyens et des délais acceptables pour devenir opérationnelle.

La CEA opérerait pour cette approche plus prudente et plus réaliste, et proposerait dans une première phase la mise en place d'une administration commune de la navigation sur le lac Victoria.

Une étude serait toutefois nécessaire pour définir la forme la plus appropriée pour ce mécanisme de coopération inter-Etats.

Cette étude couvrirait en même temps d'autres biefs fluvio-lacustres communs à plusieurs Etats où la gestion efficace des activités de la navigation intérieure se pose avec la même acuité.

A l'annexe 2, du présent rapport d'avancement, est proposé le cadre de référence de cette étude. Ce cadre de référence est soumis à l'examen de la réunion.

Faisant directement suite à l'étude relative au diagnostic des différents aspects de la navigation intérieure dans la sous-région de l'Afrique de l'Est, elle en constitue par ailleurs le suivi de mise en oeuvre.

3. CONCLUSION

Les expériences que le MULPOC a acquises en matière de création d'une structure institutionnelle commune pour la gestion de la navigation sur les voies d'eau intérieures inter-Etats suggèrent des démarches prudentes et réalistes.

A cet égard, une structure légère au départ et ciblant un domaine d'activités précis tel que le transport sur le lac Victoria s'inscrit parmi les formules les plus convenables.

Les activités proposées par le MULPOC, visant la mise en place d'une autorité pour le lac Victoria, sont axées sur l'analyse en profondeur d'une telle formule avec ses variantes possibles.

Les directives pertinentes de la réunion sur les modalités pratiques d'exécution de ces activités constituent des éléments appréciables que le MULPOC exploitera efficacement pour la bonne exécution de ces activités.

**ETUDE POUR LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS FLUVIO-
LACUSTRES DANS LA SOUS-REGION D'AFRIQUE DE L'EST**

PROJET DE TERMES DE REFERENCE

1. Contexte et justification de l'étude

La sous-région de l'Afrique de l'Est inclut l'aire géographique qui couvre la zone des grands lacs africains.

C'est en même temps la zone de convergence de trois des plus importants bassins hydrographiques du continent: les bassins du Nil, du Congo/Zaïre et de la Zambèze.

Les tronçons de ces systèmes fluvio-lacustres drainant la sous-région ont offert des possibilités naturelles de desserte sous-régionale efficace s'articulant sur le triple objectif d'intégration, de coopération et de désenclavement.

Du temps de la Communauté Economique Est-Africaine (East African Community-EAC) l'organisation des opérations de transport sur le lac Victoria répondait à ce triple objectif: désenclavement de l'Ouganda et de la partie Nord-Ouest de la Tanzanie, facteur important d'intégration et de coopération entre les trois Etats membres de la Communauté: le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie.

L'étude faite par le MULPOC de Gisenyi pour l'amélioration de la navigation sur la rivière Kagera visait à élargir la zone de desserte du lac Victoria pour l'ouvrir à l'accès direct du Rwanda et en faire une variante plus économique de désenclavement du Burundi et du Rwanda.

A travers l'accord Belbase liant la Tanzanie, d'une part, et le Burundi, le Rwanda et le Zaïre de l'autre, l'ensemble lacustre Kivu-Tanganyika constituait un maillon important du système de désenclavement du Burundi, du Rwanda ainsi que de la partie Sud-Ouest de la Tanzanie et un élément d'intégration et de coopération entre ces trois Etats.

Une entreprise commune de transport la compagnie des Grands Lacs (CGL) opérait pour le compte du Burundi, Rwanda, Zaïre sur les lacs Tanganyika et Kivu avant les indépendances de ces pays.

L'éclatement de la EAC, les divergences de vue sur les modalités d'application des accords Belbase, la dissolution de la CGL ainsi que des ardeurs suscitées, au lendemain des indépendances, par le principe de souveraineté nationale, avaient abouti à la rupture de ces liens qui auraient pu se développer pour renforcer davantage l'intégration et la coopération sous-régionales en Afrique de l'Est.

Au moment de la mise en place du MULPOC desservant l'Afrique de l'Est, ayant pour mission principale et prioritaire la promotion de l'intégration et la coopération sous-régionales, quoi de plus logique et de plus pressant en matière de transport que d'inscrire, parmi les premières activités du MULPOC dans ce domaine, l'exécution d'une étude pour le développement des transports fluvio-lacustres en Afrique de l'Est, mettant notamment l'accent sur la redynamisation de la coopération inter-Etats, les préoccupations d'intégration et de désenclavement de la sous-région.

2. Objectifs

L'étude pour le développement des transports, fluvio-lacustres dans la sous-région de l'Afrique de l'Est vise l'élaboration d'un programme d'action sous-régional dans ce domaine permettant:

- i) à ce mode de transport de contribuer efficacement au désenclavement interne et vers l'extérieur des zones isolées de la sous-région;

- ii) d'améliorer l'efficacité interne des transports fluvio-lacustres de la sous-région tant aux niveaux national que sous-régional, misant entre autres sur la mobilisation et la redynamisation de la coopération inter-Etats en vue de réduire les coûts;
- iii) d'assurer une meilleure coordination des transports fluvio-lacustres avec les autres modes de transports afin de promouvoir l'intégration sous-régionale.

3. Contenu de l'étude

L'étude pour le développement des transports fluvio-lacustres dans la sous-région de l'Afrique de l'Est comprendra essentiellement trois volets, sans toutefois s'y limiter pour prendre en compte d'autres préoccupations tant nationales que sous-régionales pertinentes. Ces trois principaux volets sont:

3.1. Le développement des transports fluvio-lacustres en Afrique de l'Est pour le désenclavement interne et vers l'extérieur de la sous-région.

- les transports fluvio-lacustres en tant que maillons des systèmes de transport de désenclavement de la sous-région;
- diagnostic de la situation actuelle et identification des problèmes;
- proposition de mesures et actions à prendre pour que les transports fluvio-lacustres contribuent efficacement au désenclavement de la sous-région.

3.2. Le développement des transports fluvio-lacustre aux niveaux national et sous-régional pour améliorer leur efficacité.

- mesures et actions à prendre pour la préservation et le développement des infrastructures (coopération sous-régionale dans les domaines de la maintenance et du développement des infrastructures);
- mesures et actions à prendre dans les domaines de la maintenance et de la construction des équipements de transport (coopération sous-régionale en matière de réparation et construction navales);
- mesures et actions à prendre pour accroître l'efficacité des services de desserte fluvio-lacustre (coopération sous-régionale en matière d'exploitation des liaisons de desserte fluvio-lacustre sous-régionale);
- mesures et actions à prendre pour le développement concerté des ressources humaines de la navigation intérieure dans la sous-région de l'Afrique de l'Est (coopération sous-régionale en matière de formation et de gestion des ressources humaines des transports fluvio-lacustres);
- mesures et actions à prendre pour développement des transports fluvio-lacustres sous-régionaux dans le respect de la préservation de l'environnement.

3.3. Le développement des transports fluvio-lacustres sous-régionaux en coordination avec les autres modes de transports de desserte de la sous-région.

- coordination du réseau et des transports fluvio-lacustres avec le réseau et les transports routiers;

- coordination du réseau et des transports fluvio-lacustres avec le réseau et les transports ferroviaires;
- amélioration de l'efficacité et développement des interfaces eau/route et eau/rail (infrastructures et superstructures portuaires).

4. Modalités d'exécutions

4.1. Collecte de données

Des missions de collecte de données sont envisagées par le MULPOC de l'Afrique de l'Est pour l'élaboration de l'étude.

Compte tenu des contraintes budgétaires ces missions couvriront essentiellement le Kenya, la Tanzanie et l'Ouganda.

Les données relatives aux autres pays tels que le Burundi et le Rwanda proviendront des études que la CEA a entreprises dans le domaine de la navigation intérieure intéressant ces pays.

Pour d'autres pays pouvant être concernés (Ethiopie), la collecte de données s'appuyera sur un questionnaire préparé pour l'ensemble de l'étude.

4.2. Analyse des données recueillies et élaboration du rapport de l'étude.

4.3. Examen du rapport de l'étude au niveau des réunions des organes directeurs du MULPOC.

4.4. Suivi de mise en oeuvre du programme d'action retenu.

Ce suivi sera assuré conjointement par le MULPOC les organes concernés des Etats membres et les OIG/ONG opérant dans la zone géographique couverte par le MULPOC.

INFRASTRUCTURES DU TRANSPORT PAR VOIES D'EAU INTERIEURES:

DEFIS ET PERSPECTIVES

PROJET DE CADRE DE REFERENCE

1. CONTEXTE

Les avantages comparatifs classiques que peut dégager le transport par voies d'eau intérieures par rapport aux autres modes de transport de surface (avantages économiques, desserte plus efficace des pays riverains enclavés et des zones rurales d'accès difficile ...) sont restés insuffisants pour freiner le déclin global des activités de la navigation intérieure dans le monde et plus particulièrement en Afrique au lendemain des indépendances.

Une étude récente (1996), entreprise par la Commission Economique pour l'Europe a montré que l'état des voies navigables intérieures constitue l'une des importantes limitations responsables du retard que le développement de la navigation intérieure européenne a subi. L'amélioration fondamentale de ce réseau a été ainsi perçue comme essentielle.

Transposé dans le contexte africain, ce constat débouche sur une situation des plus préoccupantes. Dès les premières années d'indépendance, la segmentation des réseaux de chacun des principaux biefs hydrographiques en leurs éléments nationaux, s'était rapidement traduite par de profondes difficultés de gestion de ces infrastructures fondamentalement caractérisées par leur mobilité et dont l'établissement exige que soit respecté en premier lieu le principe d'unité hydrologique de ces biefs. Autrement dit, le développement des infrastructures de la navigation intérieure inter-Etats ne peut se concevoir qu'à travers des programmes concertés d'ENTRETIEN (première priorité), de REHABILITATION (deuxième priorité) et d'AMENAGEMENT (troisième priorité), misant essentiellement sur la coopération et l'intégration sous- régionales.

L'opportunité de telles actions se justifie par ailleurs car elles contribuent en même temps à soutenir et renforcer la timide reprise générale des activités de la navigation intérieure observée actuellement sous l'influence de nouveaux facteurs tels que l'accroissement rapide, notamment en Afrique, des coûts des facteurs dans la construction d'infrastructures routières ou ferroviaires, ou les préoccupations de plus en plus pressantes de préservation de l'environnement (la navigation intérieure est perçue comme le mode de transport ayant le moins d'impacts négatifs sur l'environnement)

Il découle des considérations précédentes que les vrais défis et perspectives concernant les infrastructures de la navigation intérieure en Afrique s'articulent principalement sur la capacité des Etats, en particulier ceux riverains aux voies navigables communes, à mobiliser effectivement la synergie de groupe par une coopération dynamique afin, d'une part d'agir conformément aux exigences techniques d'établissement de ces infrastructures, et d'autre part d'optimiser tous les coûts récurrents à l'exécution des travaux requis pour leur entretien, rénovation et aménagement

2. OBJECTIFS

De développement: contribuer à la mise en oeuvre de l'objectif global 1 de UNTACDA II.

Dans l'immédiat, il s'agira de poursuivre et intensifier les activités engagées par la CEA dans le sous-secteur de la navigation intérieure en Afrique s'articulant notamment sur la mise en place des administrations fluviales et/ou lacustres communes de la navigation intérieure opérant sur les voies d'eau inter-Etats délimitées par les principaux biefs des bassins hydro-graphiques africains. Cet objectif immédiat qui découle de la stratégie sous-séctorielle établie dans le cadre de UNTACDA II. (Document DOC/UNTACDA/STRAT/91/01) traduit dans les faits:

- (i) les mesures du domaine de concentration immédiate de l'objectif sous-sectoriel de UNTACDA II concernant ce mode de transport et misant sur "l'amélioration des voies d'eau navigables par des actions concertées d'entretien, de rénovation et d'aménagement";
- (ii) la mise en oeuvre du programme d'action pour la période 1995-97 de UNTACDA II adopté par la dixième réunion de la Conférence des ministres africains des transports et communications, en particulier les actions portant sur la coopération pour la maintenance des voies navigables intérieures d'intégration inter-Etats;
- (iii) la promotion de la coopération et de l'intégration sous-régionales/régionales (un des cinq programmes prioritaires de la CEA) à travers l'amélioration de l'efficacité des liaisons inter-Etats par voies d'eau intérieures.

3. IMPACTS ATTENDUS

Les impacts attendus résulteront de l'instauration d'une dynamique de coopération et d'une synergie de groupe entre pays riverains des voies navigables inter-Etats pour l'exécution concertée des travaux d'entretien, de rénovation et d'aménagement de leurs voies navigables communes d'intégration, et se traduisant notamment:

- par l'amélioration de la capacité d'intervention des institutions nationales/ sous-regionales chargées de l'entretien, rénovation et aménagement des voies navigables intérieures inter-Etats;
- par la réduction des coûts d'exécution de ces travaux générant l'amélioration de l'efficacité globale des opérations de transport sur ces voies.

4. **STRATEGIE ET METHODOLOGIE D'EXECUTION**

a) **STRATEGIE**

- (i) Du fait des conditions de relief et des conditions économiques (faible niveau de trafic) qui ne permettent pas dans le contexte actuel d'envisager des interconnexions inter-reseaux des différents bassins hydrographiques même par voies terrestres, et conformément à la stratégie de UNTACDA II en matière de développement des infrastructures de navigation intérieure, on privilégiera l'approche par bassin hydrographique, voire dans des cas spécifiques, par bief d'un même bassin hydrographique;
- (ii) Formulation de solutions pragmatiques d'optimisation en matière d'exécution des travaux d'entretien, de rénovation et d'aménagement des voies navigables intérieures inter-Etats basées sur des expériences et exemples tant en Afrique qu'à l'extérieur de l'Afrique. A cet égard, se référera utilement aux expériences d'assistance dans ce domaine fournies par les autres Commissions Régionales ONU (CEE, ESCAP,) ainsi qu'aux expériences des Commissions fluviales notamment celles chargées plus spécifiquement de l'administration de la navigation intérieure inter-Etats (OMVS - SGEVN en Afrique, Commission Centrale de la Navigation du Rhin - CCNR - et Commission du Danube en Europe, Commission du Mekong en Asie...).

b) **METHODOLOGIE**

- (i) Cibler parmi les biefs principaux des bassins hydrographiques inter-Etats africain (annexe), ceux où se perçoivent de réelles perspectives de développement de la coopération dans le domaine de la navigation intérieure
- (ii) Contacter les institutions africaines et non africaines concernées évoquées au point a(ii) ci-dessus en leur communiquant les TOR pour mobiliser leur concours

à l'exécution de l'étude;

- (iii) Constituer, au vu des résultats de ces contacts, une équipe, composée du focal point et d'un consultant, qui sera chargée d'entreprendre l'étude avec la collaboration des institutions intergouvernementales concernées.

5. CONTENU DE L'ETUDE

L'étude cibera 4 des principaux biefs des bassins hydrographiques africains ci-après choisis suivant le critère défini au point b(i) et représentant convenablement les différentes variantes actuellement rencontrées:

1. **LAC VICTORIA**: bief supérieur du Nil pour lequel la mise en place d'une Administration de la Navigation lacustre figure au plan d'action de l'Organisation sous-régionale concernée (Commission for East African Cooperation)

2. **LACS KIVU/TANGANYIKA**: bief supérieur du fleuve Congo/Zaïre. Il a fait l'objet d'une étude entreprise par la CEA pour la création d'un mécanisme de coopération dans le domaine de la maintenance des infrastructures. Pour ce bief, ont été mis en place:

- d'abord, par la CEA, un Comité Permanent des Responsables nationaux des transports sur les lacs Kivu et Tanganyika(COPTRALAC);
- ensuite, par le COMESA, un Comité Permanent du Transport sur le Lac Tanganyika;

3. **LE BIEF MOYEN DU FLEUVE CONGO/ZAIRE** où opère, pour le compte du Congo et de la RCA, le Service Commun d'Entretien des Voies Navigables(SCEVN);

4. **LE FLEUVE SENEGAL** où l'Organisation pour la Mise en Valeur du bassin du Fleuve Sénégal (OMVS) assure une gestion intégrée du bassin incluant la gestion des infrastructures de navigation(projet IWT-87-01 du programme UNTACDA II).

Pour ces quatre cas l'étude comprendra essentiellement:

- a) Un diagnostic de la situation des infrastructures de la navigation intérieure;
- b) L'analyse détaillée des structures existantes au regard notamment de leur

efficacité sur le plan du développement des infrastructures de la navigation intérieure inter-Etats;

- c) La conception de modèles de dispositifs appropriés d'administration concertée des voies navigables inter-Etats, incluant l'analyse comparative des différentes variantes proposées;
- d) Les modalités pratiques de mise en place du dispositif s'adaptant le mieux au bief.

6. **ACTIVITÉS**

a) **FOCAL POINT:**

- Contacts avec les autres Commissions Economiques Régionales ainsi qu'avec des organisations fluvio-lacustres inter-Etats africaines et non-africaines;

- Couverture des activités de l'étude telles que définies au point 5 (a et b) et relatives à deux des quatre biefs (bief moyen du fleuve Congo/Zaire et fleuve Sénégal);

- Activités conjointes avec le consultant pour l'ensemble des 4 biefs en ce qui concerne les points 5 (c et d).

b) **CONSULTANT** (de formation juriste/économiste ayant de solides expériences sur la mise en place et le fonctionnement d'Administration fluvio-lacustre en matière de navigation intérieure):

- Couverture des activités de l'étude telles que définies au point 5 (a et b) et relatives aux biefs supérieurs du Nil (lac Victoria) et du fleuve Congo/Zaire (lacs Kivu et Tanganyika).

- Activités conjointes avec le focal-point pour l'ensemble des 4 biefs en ce qui concerne les points 5 (c et d);

- Consolidation et synthèse du rapport final.

7. **RESSOURCES REQUISES**

- Focal point : 2h/m , Mission : 3,000 USD
- Consultant : 2h/m 30,000 USD

8. **PLANNING D'EXECUTION**

6

- Elaboration TOR : Février 1997
- Contact avec les institutions spécialisées concernées : Mars 1997
- Procédure de recrutement du Consultant : à partir de Mai 1997
- Missions sur le terrain : Septembre 1997
- Elaboration du document : Octobre - Novembre 1997

ANNEXE

Les principales routes inter-Etats de la navigation intérieure africaine actuelle se rattachent aux biefs des six plus importants bassins hydrographiques ci-après.

Les pays et les institutions spécialisés riverains à ces voies navigables communes d'intégration sous-régionale sont portés entre parenthèses:

- **Fleuve Congo/Zaire:** bief supérieur (système lacustre Kivu - Tanganyika: Burundi - Rwanda, Tanzanie, Zambia, Zaire COMESA); bief moyen (Cameroun, Congo, RCA, Zaire, UDEAC); bief inférieur (Angola, Zaire);
- **Fleuve Niger:** biefs moyen et inférieur (Mali, Niger, Cameroun, Nigeria, OBN);
- **Fleuve Nil:** bief supérieur (système lac Victoria: Kenya, Ouganda, Tanzanie, PTC/EAC, OBK); bief inférieur (Egypte, Soudan);
- **Fleuve Sénégal:** biefs moyen et inférieur (Mali, Mauritanie, Sénégal, OMVS).
- **Fleuve Zambèze:** bief moyen (Zambie, Zimbabwe, Mozambique, SADC); bief inférieur incluant le lac Malawi (Malawi, Mozambique, Tanzanie, SADC).

A un degré moindres pour le moment,

- **Le complexe fluvio-lacustre Chari-Logone-Lac Tchad:** bief inférieur (Cameroun, Niger, Nigeria, Tchad, CBLT)