

30

27 91

PROJET RAF/89/016 PNUD/CEA
PREPARATION UNTACDA II

DOC/UNTACDA/90/07
23 août 1990

DEUXIEME DECENNIE DES NATIONS UNIES
POUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS EN AFRIQUE
RAPPORT D'EVALUATION INITIALE DU SECTEUR DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS DANS LA SOUS-REGION DE LA CEPGL

I. INTRODUCTION

1. L'évaluation de la situation initiale du secteur des transports et des communications, tant au niveau national qu'à celui sous-régional et régional constitue le point de départ et la base du processus de définition du programme de travail de la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique.

2. Elle est, en effet, destinée à montrer le niveau de développement de ce secteur et à souligner les domaines où doivent être concentrés les efforts pour atteindre le but ultime de la Décennie qui est celui de l'intégration physique de l'Afrique.

3. Le présent document donne donc la situation de ce secteur dans la sous-région de la CEPGL, esquisse les contraintes qui entravent la mise en oeuvre des mesures de développement adoptées dans la Communauté et dresse le tableau d'un programme minimum d'activités prioritaires à entreprendre ou parachever au cours des 3 - 5 premières années de la décennie

1.1. Informations générales sur la sous-région de la CEPGL

a) La sous-région et les objectifs de la CEPGL

4. La sous-région de la CEPGL comprend trois pays : Burundi, Rwanda et Zaïre.

5. Elle s'étend sur une superficie de 2400 030 km², le Zaïre occupant à lui seul les 97,7% et totalise une population d'environ 49 000 000 habitants.

6. La sous-région de la CEPGL compte les pays dont la densité est des plus hautes de l'Afrique, à savoir le Burundi et le Rwanda. La densité de la population s'élevait, en effet, à 172 habitants/km² au Burundi en 1985 et à 241 habitants/km² au Rwanda à la même période.

7. Les taux annuels d'accroissement de la population sont de l'ordre de 2,96% pour le Burundi, 3,6% pour le Rwanda et d'environ 3% pour le Zaïre.

8. Sur le plan macro-économique, le taux de croissance du produit intérieur brut (PIB) aux coûts constants des facteurs (base 1980) s'est nettement réduit au cours de la période 1980-1986. Il est passé de 5,7% entre 1980 et 1981 à 2,8% en 1985-1986. Cette situation est imputable à la sécheresse qu'ont connue certains pays membres de la Communauté en 1984 notamment le Burundi et le Rwanda et aux effets de rattrapage sur cette calamité naturelle qui se sont manifestés en 1985 ainsi qu'au taux de croissance relativement modeste, et nettement inférieur à la moyenne dans les autres pays, enregistré au niveau de l'économie du Zaïre qui a elle seule apporte en moyenne environ 77,5% de la valeur ajoutée totale de la Communauté. Cette sécheresse a entraîné, par exemple au Burundi, une réduction de la valeur ajoutée agricole de 3,4%

Tableau de l'évaluation du PIB exprimé en dollars des Etats-Unis et
aux coûts constant des facteurs en pourcentage par an

Pays	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1980-86
CEPGL	5,7	1,8	1,7	4,2	2,9	2,8	2,3
Burundi	12,3	3,6	1,4	5,3	7,3	3,7	2,4
Rwanda	13,7	5,7	4,2	6,5	3,6	5,4	4,2
Zaire	3,8	0,9	1,3	3,6	2,3	2,2	2,0

Source : Plan quinquennal de développement économique et social de la CEPGL 1987 - 1991.

9. Ces tendances défavorables qui ont affecté la demande intérieure dans les pays de la CEPGL tiennent aussi d'une part à la forte pression démographique qui s'exerce sur les surfaces arables du Rwanda et du Burundi notamment, et d'autre part à la forte détérioration sur le marché international des cours des matières premières exportées entre autres par les pays de la CEPGL pendant cette période.

10. La structure du PIB des trois pays de la CEPGL pris globalement est restée relativement stable. Elle révèle la faiblesse de la part des secteurs fortement capitalistiques tels que les "Bâtiments et travaux publics", l'énergie, et les industries manufacturières, le secteur rural (regroupant l'agriculture, l'élevage, la chasse et la foresterie) et celui des services restant les principales sources de la valeur ajoutée.

Structure du PIB global des pays de la CEPGL en 1980 - 1986
(en pourcentage du PIB)

	1980 - 1986
Secteur rural	81,9
Industries extractives	16,8
Industries manufacturières	6,5
Energie	1,0
Bâtiments et travaux publics	4,2
Services	39,6
dont :	
- Transports et communications	(2,7)
- Commerces et autres services	(36,9)
PIB au coût des facteurs	100,0

Source : Plan quinquennal de développement économique et social de la CEPGL 1987 - 1991.

Objectifs de la CEPGL

11. La Convention portant création de la CEPGL a été signée le 20 septembre 1976, soit dix ans après l'accord de coopération en matière de sécurité signé à Kinshasa par les Ministres des affaires étrangères du Burundi, du Rwanda et du Zaïre.

12. Le souci majeur qui animait la coopération entre les trois pays était au début la "sécurité des frontières". Mais avec le temps, cette coopération s'est élargie pour embrasser tous les autres domaines tant politique qu'économique.

13. La Communauté économique des pays des grands lacs a pour objectifs:

i) D'assurer d'abord et avant tout, la sécurité des Etats et de leurs populations de façon qu'aucun élément ne vienne troubler l'ordre et la tranquillité sur leurs frontières respectives;

ii) De concevoir, de définir et de favoriser la création du développement d'activités d'intérêts communs;

iii) De promouvoir et d'intensifier les échanges commerciaux et la circulation des personnes et des biens;

iv) De coopérer de façon étroite dans les domaines social, économique, commercial, scientifique, culturel, politique, militaire, financier, technique et touristique plus spécialement en matière judiciaire, douanière, sanitaire, énergétique, transports et télécommunications.

b) Situation géographique et rôle de la CEPGL dans le processus de l'intégration économique en Afrique

b.1. Situation géographique

14. La Communauté économique des pays des grands lacs est une région plus ou moins enclavée. En effet, deux de ses pays membres, le Rwanda et le Burundi sont entièrement enclavés.

15. Le troisième pays membre, le Zaïre est considéré comme semi-enclavé. En effet, bien qu'il dispose d'un accès direct à la mer, consistant en une bande de territoire étroite à l'Océan atlantique à l'extrême ouest du pays, et s'étendant sur 37 km deux régions du pays, notamment la région du Kivu et celle du Shaba, à l'est et au sud du pays, sont considérées comme enclavées à cause de leur situation géographique et de leurs voies de communication qui sont semblables à celles du Rwanda et du Burundi.

16. Ces deux régions, comme le Rwanda et le Burundi, utilisent les ports de l'Océan indien pour leurs importations et exportations.

Les quelques distances ci-après illustrent davantage cette situation d'enclavement.

Kigali-Kampala-Mombasa (Route)	1 737 km
Kigali-Kampala-Mombasa (Route + Rail)	1 911 km
Kigali-Isaka-Dar-es-Salam (Route + Rail)	+ 1 500 km
Bujumbura-Kigali-Mombasa (Route)	<u>2 022 km</u>
Bujumbura-Kigoma-Dar-es-Salam (Lac + Rail)	1 428 km
Bukavu-Kigali-Kampala-Mombasa (Route)	2 102 km
Bukavu-Bujumbura-Kigoma-Dar-es-Salam (Route + Lac + Rail)	1 578 km
Bukavu-Kisangani-Kinshasa-Matadi (Route + Fleuve + Route ou route + fleuve + rail)	3 624 km

17. L'état d'enclavement de la sous-région de la CEPGL a pour conséquence principale, le renchérissement des coûts à l'importation et à l'exportation ainsi que de longs délais d'acheminement en provenance ou à destination de la sous-région.

18. Compte tenu des délais très longs d'acheminement des produits, les entreprises sont amenées à constituer des stocks disproportionnés de pièces de rechange et d'autres biens de production entraînant ainsi une immobilisation des capitaux qui se traduit, pour certaines entreprises, par de sérieux problèmes de trésorerie.

b.2. Rôle de la CEPGL dans le processus de l'intégration économique en Afrique

19. Bien qu'à travers les objectifs de la Communauté économique des pays des grands lacs, tels que rappelés plus haut, l'idée d'intégration n'a pas été évoquée, parce qu'au moment de la constitution de la Communauté les pays membres étaient surtout préoccupés par les problèmes de sécurité sur leurs frontières. On perçoit que dans la suite cette ferme volonté d'arriver à l'intégration économique au niveau de la sous-région a été développée et des mesures pour sa matérialisation ont été prises. Plusieurs actions déjà réalisées et d'autres en cours dans le cadre de la CEPGL en constituent une claire illustration.

20. Les institutions comme la BDGL, l'IRAZ, l'EGL et les projets comme celui de la création d'une compagnie aérienne commune, les accords commerciaux signés, la Convention de libre circulation des biens et des personnes, sont tant d'éléments qui illustrent les efforts déployés pour traduire dans les faits cette volonté d'intégration.

21. Partant du principe selon lequel l'intégration totale de l'Afrique ne se réalisera qu'à partir des groupements sous-régionaux déjà existants, il est clair que le rôle de la CEPGL dans le processus de l'intégration de l'Afrique est bien évident tant qu'elle poursuit le même objectif au niveau sous-régional.

II. SITUATION DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DANS LA SOUS-REGION DE LA CEPGL

2.1. Les systèmes existants : Distribution des Centres d'intérêt et répartition des infrastructures

22. Le but du programme de la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique est la mise en place d'un système intégré des transports et communications qui servira de fondement à l'intégration physique de l'Afrique, améliorer son efficacité et faciliter par là même le trafic national et international, afin de développer le commerce et de parvenir à un développement économique auto-soutenu. Tel que le préconisent donc le Plan d'action de Lagos et les autres programmes de développement régionaux, sous-régionaux et nationaux, tout programme de développement des secteurs d'appui comme les transports et les communications doit, avant tout viser l'accroissement de la production agricole et alimentaire. L'objectif de l'intégration physique devra dès lors se baser sur les pôles économiques de production et de consommation.

2.1.1. Distribution des Centres d'intérêt au sein des pays de la CEPGL

23. En ce qui concerne les pays de la CEPGL, les Centres d'intérêt se confondent avec les différentes subdivisions de leurs territoires respectifs. Ainsi, chaque préfecture du Rwanda, chaque province du Burundi et chaque région du Zaïre constitue en même temps un Centre de production et un Centre de consommation. Le Rwanda est divisé en 10 préfectures, le Burundi en 15 provinces et le Zaïre en neuf régions.

24. Néanmoins, compte tenu de l'immense étendue du Zaïre dont une région est presque 10 fois la superficie de chacun des deux autres pays membres de la Communauté, les neuf régions sont loin d'être les seuls centres d'intérêt. Aussi, les sous-régions constituent-elles à leur tour d'importants centres de consommation et de production

25. L'on constate donc que la planification et la mise en place de systèmes de transport et de communication est souvent fonction de ces centres d'intérêt.

2.1.2. Répartition des infrastructures

2.1.2.1. Routes

A. BURUNDI

26. La longueur du réseau routier national s'estimait à 5 615 km de routes en 1987, se répartissant comme suit :

- 755 km de routes nationales;
- 1 210 km de routes d'intérêt régional;
- 1 490 km de routes provinciales;
- 2 100 km de routes communales.

27. La densité routière, toutes catégories confondues était ainsi de 0,21 km par km² de superficie.

Les routes revêtues se présentaient comme suit :

Bujumbura - Frontière Zaïre	19 km
Bujumbura - Rugombo	74 km
Bujumbura - Akanyaru	114 km
Bujumbura - Muyinga - Kobero	138 km
Bujumbura - Gitabu	141 km
Bujumbura - Gihofr	162 km
Bujumbura - Nyanzo Lac	123 km
Bujumbura - Muzinda	15 km
Bretelle Source du Nil	9 km
Nyanzo Lac - Makamba	45 km

Voir carte routière du Burundi.

B. RWANDA

28. Le secteur routier du Rwanda a connu un développement soutenu au cours des dernières années. Le triple objectif poursuivi dans ce secteur est notamment :

i) La diversification de voies d'accès pour le transport des marchandises et des biens;

ii) La mise en place et l'amélioration d'un réseau fiable de transport et de communication, facilitant ainsi la circulation des biens, des personnes et de l'information;

iii) La contribution à la planification et à la construction des routes inter et intra-régionales en milieu rural pour améliorer les circuits de distribution et d'approvisionnement, afin de faciliter les échanges entre zones de production et zones de consommation, l'organisation et le fonctionnement plus rationnels des services de transport.

29. A l'exception de la route Gitarama-Kibuye dont les travaux de construction viennent d'ailleurs d'être lancés, toutes les préfectures sont reliées à la capitale par des routes asphaltées. Les principaux axes qui relient le pays aux pays voisins sont également asphaltés. En outre, toutes les préfectures et communes adjacentes sont reliées par des routes carrossables et en grande partie du temps en bon état.

30. Le réseau routier du Rwanda atteint une longueur de 12 400 km dont presque 10% sont asphaltés; 5 200 km sont classés routes nationales, 500 km routes de voiries urbaines et 6 700 km comprennent les routes et pistes communales.

31. La densité du réseau routier rwandais est parmi les plus élevées de l'Afrique avec environ 0,47 km/km² (la superficie du Rwanda étant de 26 338 km²).

Réseau routier rwandais d'intérêt international

Axe	Sections	Longueur (Km)
- Kigali-Gatuna (Frontière avec l'Ouganda)		80
- Kigali-Kayonza-Kagitumba (Frontière Est avec l'Ouganda)	Kigali-Kayonza Kayonza-Kagitumba	70 130
- Kigali-Kayonga-Rusumo (Frontière avec la Tanzanie)	Kigali-Kayonza Kayonza-Rusumo	70 95
- Kigali-Ruhengeri-Cyanika (Frontière Nord-ouest avec l'Ouganda)	Kigali-Ruhengeri Ruhengeri-Cyanika	91 23
- Kigali-Ruhengeri-Gisenyi (Frontière Nord-ouest avec le Zaïre)	Kigali-Ruhengeri Ruhengeri-Gisenyi	91 60
- Kigali-Butare-Akanyaru (Frontière avec le Burundi)	Kigali-Butare Butare-Akanyaru	136 40
- Kigali-Butare-Cyangugu (Frontière Sud avec le Zaïre)	Kigali-Butare Butare-Cyangugu	136 156

Source : Les transports internationaux au Rwanda. Evolution et perspectives.

N.B. Toutes ces routes sont bitumées et relativement en bon état.

C. ZAIRE

32. Le réseau routier zaïrois comporte environ 145 000 km de routes; dont 58 385 km classifiés en trois catégories :

- 21 019 km de routes nationales (RN);
- 20 121 km de routes régionales prioritaires (RR1);
- 17 245 km de routes régionales secondaires (RR2).

33. Des 58 385 km de routes classées, seulement 2 801 km sont revêtus, soit 4,8%.

34. La classification de l'état de ce réseau révèle en outre que 55,4% du réseau est en mauvais état.

35. Par ailleurs, les ouvrages de franchissement, tels que les ponts et bacs sont pour une grande part dans un état précaire ou hors d'usage, ce qui souvent constitue un obstacle majeur la continuité de la circulation sur les itinéraires.

36. En conclusion sur cette section, à la différence de leur partenaire le Zaïre, le Rwanda et le Burundi disposent d'un réseau suffisant et relativement en bon état. Les liaisons entre eux existent ainsi qu'avec le Zaïre. Il n'est donc pas prioritaire d'en créer de nouvelles. Les efforts, au niveau des deux pays devraient ainsi être centrés sur le maintien de cet acquis en bon état.

2.1.2.2. Transport par voies d'eau

A. BURUNDI

a) Transport lacustre et fluvial

37. Le lac Tanganyika constitue le principal lac où l'on enregistre un trafic le plus important de marchandises et passagers au Burundi. Le principal port sur ce lac revenant au Burundi est le port de Bujumbura.

38. Le volume de marchandises manutentionnées dans ce port est monté de 135 000 tonnes en 1975 à plus de 221 000 tonnes en 1986.

Origine et destination des marchandises manutentionnées dans le port de Bujumbura

Année	Burundi	Rwanda	Zaïre (Kivu)	Total
1984	117 539	12 131	362	130 032
1986	158 231	20 560	3 061	181 852

Exportations en tonnes

Année	Burundi	Rwanda	Zaïre (Kivu)	Total
1984	33 654	226	-	33 880
1986	38 035	139	1 021	39 895

Source : E.P.B.

b) Transport maritime

39. Le Burundi n'a pas non plus d'accès à la mer. C'est ainsi que dans son effort de réduire le coup des rouages du transport maritime, il a inscrit dans ses priorités la construction d'entrepôts propres dans les ports de transit de ses marchandises notamment à Dar-es-Salam.

B. RWANDA

a) Transports lacustres et fluviaux

40. Les transports lacustres et fluviaux sont encore très peu développés et les capacités de chargement actuelles sont limitées.

41. Les grands flux de trafic se constatent sur le lac Kivu. Rappelons que Le lac Kivu se trouve à l'ouest du Rwanda et constitue la frontière naturelle entre le Rwanda et le Zaïre. Il a une superficie de 2 400 km². Du Nord au Sud, il s'étend sur une longueur de 120 km et de l'Est à l'Ouest environ 50 km.

42. Le lac Kivu dessert trois préfectures du Rwanda : Gisenyi, Kibuye et Cyangugu et compte environ 11 embarcadères dont cinq sont aménagées.

43. Selon une enquête origine-destination effectuée en 1981, les échanges sur le lac Kivu se font davantage dans le sens Nord-Sud (échanges inter-régionaux) que dans le sens Est-Ouest (échanges internationaux). Le trafic lacustre de marchandises entre le Rwanda et le Zaïre représente en moyenne 12% du trafic total enregistré sur le lac Kivu.

44. Les tableaux suivants donnent une idée sur le volume du trafic de marchandises et de passagers sur le lac Kivu.

Trafic rwandais de marchandises en tonnes en 1984

Origine	Destination			Total
	Gisenyi	Kibuye	Cyangugu	
Gisenyi	-	6 340	7 160	13 500
Kibuye	5 400	-	4 600	10 000
Cyangugu	5 980	220	-	6 200
Total	11 300	6 560	11 760	29 700

Source : Etude globale pour le désenclavement de la Région des Grands lacs (CEPGL).

Mouvement annuel des passagers sur le lac Kivu

Origine	Destination			Total
	Gisenyi	Kibuye	Cyangugu	
Gisenyi	-	1 880	11 154	13 042
Kibuye	2 002	-	-	2 002
Cyangugu	7 207	2 002	-	9 209
Total	9 209	3 890	11 114	24 253

Source : Etude globale pour le désenclavement de la Région des Grands lacs (CEPGL).

45. En plus du lac Kivu, le Rwanda possède de nombreux lacs non encore suffisamment exploités. Le trafic observé sur ces lacs est généralement assuré par de petites pirogues en bois, fabriquées artisanalement et concerne exclusivement la pêche et le passage de personnes, souvent avec leurs bagages.

b) Transport maritime

46. Le Rwanda est un pays entièrement enclavé. Il n'a pas d'accès sur la mer. Mais, sa lutte continuelle pour son désenclavement devant aboutir à la réduction du coût du transport international qui grève toujours le prix à l'import ou à l'export de ses marchandises, le Rwanda, en accord avec les pays de transit (Tanzanie, Kenya) a lancé deux projets de construction d'un terminal rail-route à Isaka (Tanzanie) et d'un entrepôt à Mombasa (Kenya).

c. ZAIRE

a) Transport lacustre et fluvial

47. Ce genre de transport est plus important sur le lac Tanganyika, sur le lac Kivu et sur le fleuve Zaïre.

48. Les principaux ports sont :

- Le port de Goma (sur le lac Kivu);
- Le port de Bukavu (sur le lac Kivu);
- Le port de Kalemie (sur le lac Tanganyika);
- Le port de Kisangani (sur le fleuve Zaïre)
- Le port de Kinshasa (sur le fleuve Zaïre).
- Le port de Mbandakal (sur le fleuve Zaïre)

49. Nous présentons ici le volume des trafics sur les deux lacs Kivu et Tanganyika.

Trafic zaïrois sur le lac Kivu (en tonnes)

Année	Bukavu - Goma	Goma - Bukavu
1983	14 151	32 524
1984	12 483	26 049

Source : Statistiques SNCZ.

Trafic du port de Kalemie en tonnes

Année	Entrées	Sorties	Total
1983	1 719	88 381	90 100
1984	13 939	100 363	114 302
1985	11 234	117 097	128 331

Source : Etude globale pour le désenclavement de la Région des Grands lacs (CEPGL).

b) Transport maritime

50. Le Zaïre dispose d'une côte maritime sur l'Atlantique s'étendant sur une longueur de 37 km. C'est sur cette côte que se trouve le port de Matadi.

51. Le port de Matadi dessert en grande partie l'Ouest, le centre et le Nord du Zaïre, tandis que les régions de l'Est, du Sud et une partie du Nord utilisent les ports de l'Afrique de l'Est qui sont plus près et où les ruptures de charges sont plus réduites et où il y a moins d'obstacles.

52. Le port de Matadi, comme la plupart des ports de la sous-région de l'Afrique centrale est d'une performance en deça des standards observés dans d'autres parties du monde : la productivité de la main-d'oeuvre portuaire varie entre huit et 15 tonnes de marchandises générales par heure-équipe contre 20 tonnes dans les pays sous-développés de l'Asie et de l'Amérique; ceci suite à la vétusté et à l'inadaptation des équipements portuaires disponibles, ou au manque de pièces de rechange; à l'insuffisance dans la formation de la main-d'oeuvre portuaire ou à l'insuffisance du management portuaire.

2.1.2.3. Chemins de fer

53. Le Rwanda et le Burundi ne disposent pas de voies ferrées, à part un projet de connexion au réseau de chemin de fer de la Tanzanie. Ce projet qui date d'ailleurs de longtemps est inscrit dans le programme d'activités de l'OBK, Organisation dont les deux pays sont membres.

ZAIRE

54. Les chemins de fer du Zaïre comprennent la SNCZ (Société nationale des chemins de fer du Zaïre) et le CFMK (Chemin de fer de Matadi à Kinshasa).

55. La SNCZ qui totalise 5 280 km de lignes est le chemin de fer dominant en Afrique. Il a un écartement de 1,067 m qui permet d'assurer l'interconnexion avec les réseaux voisins de Zambie et d'Angola. Le CFMK est, quant à lui, long de 366 km.

56. Dans une plus grande partie de ces chemins de fer, les superstructures de la voie sont vétustes et hétérogènes. Mais, depuis 1983, ils font l'objet d'un programme de modernisation par tranches touchant aussi bien la superstructure, les tracés, les ouvrages d'art, etc.

57. Les chemins de fer du Zaïre disposent d'ateliers de réparation et d'entretien suffisamment dimensionnés pour faire face aux besoins. Le matériel moteur se compose de 284 éléments. Mais, le taux de disponibilité est faible (environ 50%).

2.1.2.4. Transport aérien

A. BURUNDI

58. Seul l'aéroport de Bujumbura est ouvert au trafic international au Burundi. Il est suffisamment équipé pour fonctionner 24 heures sur 24 et permet la manutention d'avions à grande capacité.

59. Le Burundi dispose d'autres terrains d'aviation à Kirundo, Gitega, Ngozi, Gihofi et Nyanza lac.

60. Tout comme au Rwanda, il n'existe pas de trafic aérien de marchandises à l'intérieur du Burundi. La participation au transport aérien avec l'extérieur y est aussi faible.

B. RWANDA

61. Le Rwanda a un aéroport ouvert au trafic international : l'Aéroport de Kanombe (Kigali) situé à 12 km du centre ville. Il a une piste de 3 500 m de longueur et 45 m de largeur qui permet la manutention d'avions à grande capacité. Le Rwanda dispose encore de cinq aéroports domestiques : Gisenyi, Kamembe, Ruhengeri, Butare et Gabiro. A cause de la dimension du pays, il n'y a pas de trafic aérien de marchandises à l'intérieur du pays. Par ailleurs, le trafic intérieur de passagers perd progressivement de son importance, suite à la concurrence de la route, suite à l'amélioration de celle-ci. La participation du Rwanda au transport aérien avec l'extérieur est relativement faible suite surtout à la modicité des moyens de transport mais encore à la concurrence farouche des grandes compagnies.

C. ZAIRE

62. Le Zaïre dispose de 21 aéroports principaux dont seuls quatre disposent de piste de longueur suffisante permettant l'accès aux gros porteurs. Il s'agit des aéroports suivants :

- Kinshasa (N'Djili);
- Kisangani;
- Lubumbashi;
- Goma.

63. D'autres aéroports importants sont ceux de : Gbadolité, Kalémie, Bukavu, Beni, Kananga, Gemena, Mbuji-Mayi, Mbandaka, Isiro, Bunia.

64. Le Zaïre est le seul pays de la CEPGL disposant d'un réseau intérieur dense. Tandis que les réseaux intérieurs du Burundi et du Rwanda sont exclusivement en monopole par les compagnies nationales, le transport aérien du Zaïre est libéralisé.

2.1.2.5. Télécommunications

A. BURUNDI

65. Au Burundi, les services des télécommunications sont assurés par l'Office national des télécommunications (ONATEL), créé en 1980.

66. Le Burundi est relié à ses voisins de la sous-région (le Rwanda et le Zaïre) par des systèmes VHF exploités dans la bande de 450 MHz. La liaison vers le Rwanda est exploitée en automatique avec quatre circuits mixtes.

67. Quant à la liaison avec Bukavu (Zaïre) mise en service en 1980, elle ne fonctionne plus depuis 1983 à cause des problèmes d'énergie à la station relais de Bukavu.

68. A part le trafic vers le Rwanda qui est relié par une liaison directe, tout le trafic téléphonique et télex sortant du Burundi vers les autres pays de la sous-région de l'Afrique centrale est acheminé via la France. Les possibilités existantes de transit par la Belgique sont rarement utilisées à cause du coût élevé de la taxe de transit.

B. RWANDA

69. Depuis 1982, le sous-secteur des télécommunications a connu des réalisations significatives en rapport avec des objectifs principaux assignés aux télécommunications, notamment :

- L'automatisation du réseau national;
- Le désenclavement du pays par la fiabilisation du réseau international.

70. Ainsi, à titre d'exemple :

- Le nombre d'abonnés s'est accru de 40,6% entre 1989 et 1987 et de 22,8% entre 1987 à 1988, passant de 4 666 abonnés en 1983 à 6 561 en 1987 et à 8 059 en 1988;
- La capacité des lignes principales installées des centraux était de 6 700 en 1984 et est passée à 9 000 en 1987 et à 13 000 en 1988;
- Le nombre de circuits interurbains est passé de 86 en 1984 à 236 en 1987 et à 580 en 1988.

71. En outre, l'automatisation du réseau a conduit à la réduction des trafics télégraphique et télex. Par exemple, le nombre des télégrammes transmis est passé de 1 664 en 1987 à seulement 1 198 en 1988 et celui des télégrammes reçues est passé de 20 746 à 13 498; tandis que pour les télex, le nombre de communications au départ est tombé de 45 057 en 1987 à 21 793 en 1988.

72. Sur le plan des liaisons PANAFTEL,

i) Il existe une liaison VHF entre le Rwanda et le Burundi, dont il est prévu le remplacement par une liaison FH vers la fin de 1990;

ii) La liaison Cyangugu (Rwanda) - Bukavu (Zaïre) n'est pas opérationnelle, par manque de câble BF entre la frontière et la station terrienne de Bukavu et de circuits par satellite entre Bukavu et Kinshasa;

iii) Il existe une liaison de voisinage entre Gisenyi (Rwanda) et Goma (Zaïre). La position d'opératrice au centre manuel de Goma est, en effet, reliée par deux paires de câbles BF au central automatique de Gisenyi, comme un abonné de ce central;

iv) A l'heure actuelle, le Rwanda dispose d'une station terrienne du type standard B orientée sur le satellite positionné à 60° E sur l'Océan indien. Cela ne permet malheureusement pas d'établir des liaisons par satellite avec les autres pays de la sous-région de l'Afrique centrale (sauf le Burundi), dont les stations terriennes sont toutes orientées sur les satellites positionnées sur l'Océan atlantique.

73. Le Rwanda a en outre, signé un contrat pour l'installation d'une nouvelle station terrienne du type Standard A qui sera orientée sur un satellite sur l'Océan atlantique positionné à 335.5° E. La mise en service de cette station était prévue pour 1990.

C. ZAIRE

74. Le service des télécommunications au Zaïre est assuré par l'Office national des postes et télécommunications du Zaïre. Les services des télécommunications dans les régions (12 au total) sont assurés par les directions régionales.

75. La liaison PANAFTTEL avec le Burundi passe par la station terrienne domestique de Bukavu qui est reliée à Bujumbura par un système VHF. Concernant la liaison avec le Rwanda, deux liaisons par câbles BF ont été établies, d'une part entre Bukavu et Cyangugu, d'autre part entre Goma et Gisenyi. Mais la liaison Bukavu-Cyangugu n'est pas fonctionnelle, car, le câble BF n'est pas prolongé de la frontière jusqu'à la station terrienne de Bukavu.

76. Le Zaïre exploite une station terrienne du type Standard A orientée sur le satellite positionné sur l'Océan Atlantique.

77. Le Zaïre exploite également un réseau domestique par satellite, avec une station maîtresse du type Standard B implantée à Kinshasa et 12 autres stations réparties dans le pays. Le réseau utilise entre autres, 14 circuits SCPC entre Kinshasa et Lumbubashi et quatre circuits SCPC entre Kinshasa et Bukavu.

2.2. Cadres organisationnels et institutions existantes

B. BURUNDI

a) Organisation

78. Les transports et les communications au Burundi sont placés sous la tutelle du Ministère des transports, postes et télécommunications, qui est chargé de définir la politique à suivre dans ce secteur.

79. Les autres intervenants au niveau organisationnel sont :

- i) Le Ministère des travaux publics et du développement urbain;
- ii) Le Ministère des finances;
- iii) Le Ministère de la défense;
- iv) Le Premier Ministre - Secrétariat d'Etat au plan;
- v) Le Ministère de la fonction publique;
- vi) Le Ministère du travail et de la formation professionnelle.

b) Exploitation

b.1. Transports

b.1.1. Transports routiers

80. Les transports routiers sont assurés :

- A l'intérieur du pays par l'OTRACO (Office des transports en commun) ainsi que par des transporteurs individuels utilisant leurs propres véhicules;

- Le transport international est quant à lui assuré par l'OTRABU (Office des transports du Burundi) ainsi que par des transporteurs privés qui se sont réunis en une Association des transporteurs internationaux.

b.1.2. Transports lacustres

81. Les transports lacustres au Burundi sont assurés parallèlement par la SOTRALAC, la BATRALAC et les privés disposant de leur propre bateau ou embarcation.

b.1.3. Transport aérien

82. Air Burundi est la compagnie nationale aérienne qui assure le transport aérien au Burundi.

83. Les services aux avions à l'aéroport (tel le Handling, etc) sont fournis par une société mixte Belgo-burundaise la SOBUGEA. La gestion des infrastructures aéroportuaires est assurée quant à elle par la Régie des services aéronautiques du Burundi.

b.2. Télécommunications

84. Les services des télécommunications du Burundi sont assurés par l'Office national des télécommunications (ONATEL) qui est un organisme d'Etat placé sous la tutelle du Ministère des transports, postes et télécommunications.

b.3. Postes

85. Les services des postes sont assurés au Burundi par le Département des postes qui est un sous-organe du Ministère des transports, postes et télécommunications.

B. RWANDA

a) Organisation

86. Les transports et les communications au Rwanda sont placés sous la tutelle du Ministère des transports et des communications chargé de la définition de la politique de gestion de ces services.

87. A côté du ministère des transports et des communications, plusieurs départements ministériels interviennent pour assurer la bonne marche des activités des services des transports et des communications au Rwanda. Il s'agit de :

i) Ministère des travaux publics, de l'énergie et de l'eau, pour ce qui concerne les infrastructures (routes, ponts, bâtiments, etc);

ii) Ministère des finances, pour la recherche et la mise à disposition de ressources financières;

iii) Ministère du Plan, pour l'établissement des priorités;

iv) Ministère de la Défense nationale (Gendarmerie), pour le contrôle du respect de la sécurité des usagers de la route;

v) Ministère de la fonction publique et de l'emploi, pour ce qui concerne la main-d'oeuvre.

b) Exploitation

b.1. Transports

b.1.1. Transports routiers

88. Le transport routier au Rwanda est assuré à l'intérieur d'une part par l'Office national des transports en commun (ONATRACOM), qui est un établissement public placé sous la tutelle du Ministère des transports et des communications et par des exploitants individuels, utilisant soit des minibus de 12 à 18 places, soit des voitures (système taxi) soit des motos. Dernièrement, le Ministère des transports et des communications a organisé ces exploitants en associations. C'est ainsi que l'on a pour le moment :

i) L'Association des exploitants de transport en commun (ATRACO) regroupant les propriétaires de minibus;

ii) L'Association des taxis voitures au Rwanda (ATAVORWA);

iii) L'Association des exploitants des taxis motos au Rwanda (ASSETAMORWA).

89. Au niveau international, le transport routier est assuré par plusieurs sociétés de droit rwandais, entre autres :

i) La STIR, Société des transports internationaux du Rwanda;

ii) La CORWACO;

iii) La SOGETTI;

iv) Le TRANSCONTINENTAL.

90. Il faut noter que le transport routier à l'intérieur du pays qui soit organisé est celui des personnes. Celui des marchandises est assuré individuellement par chaque commerçant au moyen de son propre camion ou camionnette.

91. Le transport international routier des voyageurs n'est qu'à sa phase primaire. Ce n'est, en effet, qu'au cours de cette année 1990, que l'ONATRACOM a entamé ses voyages entre Kigali et Kampala (Ouganda) et entre Kigali et Bujumbura (Burundi) suite aux accords qui à peine venaient d'être signés entre le Rwanda et chacun des deux pays voisins.

b.1.2. Le transport par voies d'eau intérieures

92. Le transport par le lac Kivu est assuré principalement par :

i) L'ONATRACOM, pour le transport des voyageurs;

ii) Le TRAFIPRO (Société commerciale à économie mixte). pour le transport des marchandises;

iii) D'autres personnes privées disposant de leurs propres bateaux.

93. L'on rencontre sur ce lac comme d'ailleurs sur d'autres lacs et rivières, une multitude d'autres exploitants individuels utilisant de petites pirogues en bois, surtout pour la pêche ou la traversée.

b.1.3. Transport aérien

94. Au Rwanda, la gestion des infrastructures aéroportuaires a été placée sous la responsabilité de la Régie des aéroports du Rwanda, placée sous la tutelle directe du Ministère des transports et des communications.

95. L'exploitation des services de transport aérien est assuré par la Compagnie aérienne nationale "Air Rwanda", créée en 1975.

b.2. Télécommunications

96. Le service des télécommunications au Rwanda est assuré par la Direction générale des télécommunications, qui est un des organes du Ministère des transports et des communications.

97. Vu que le manque d'autonomie financière ne permet pas à ce sous-secteur d'avoir la crédibilité assez solide au niveau des bailleurs de fonds et que le monopole d'Etat doublé des contraintes budgétaires conduit à son inefficacité, une décision a été prise de changer cette institution en une société d'économie mixte des télécommunications pour mieux rentabiliser les investissements faits dans ce domaine.

b.3. Radiodiffusion

98. Les services de radiodiffusion sont assurés par l'Office rwandais d'information (ORINFOR), qui est un établissement public, placé sous la tutelle du Ministère à la Présidence de la République.

b.4. Postes

99. Tout comme les télécommunications, les services postaux au Rwanda sont assurés par la Direction générale des postes, qui est aussi un organe du Ministère des transports et des communications. Il faut aussi signaler la présence de DHL au Rwanda.

100. Notons que pour pallier aux faiblesses reconnues à la structure actuelle de la Poste au Rwanda, il est envisagé de la transformer en un Office des postes jouissant d'une autonomie administrative et financière pour lui permettre de faire face, à armes égales, à la concurrence bien armée et revêtue du savoir-faire reconnu au secteur privé.

C. ZAIRE

101. Au Zaïre, le secteur des transports est régi par :

i) L'Office national des transports (ONATRA) qui gère les ports de Matadi et de Kinshasa, ainsi que la voie ferrée entre ces deux villes et assure des services de transport fluvial;

ii) La Société nationale des chemins de fer zaïrois (SNCZ), dont relèvent les chemins de fer nationaux et le port de transbordement d'Ilebo sur le fleuve zaïre;

iii) L'Office des routes (OR), principalement chargé de la construction et de l'entretien des routes.

102. Les services de transport routier au Zaïre sont assurés par :

- Des sociétés privées bien organisées;
- Des transporteurs propriétaires de leurs véhicules; et
- Des sociétés assurant des opérations de transport pour leur propre compte.

103. L'Etat limite son intervention au transport urbain.

104. Concernant le transport aérien, Air Zaïre, compagnie nationale est le principal exploitateur des lignes extérieures. L'autre exploitant de taille du transport aérien au Zaïre est la compagnie SCIBE Zaïre.

105. L'on trouve au Zaïre toute une série de petites entreprises de transport aérien, mais dont le rythme intermittent de leur activité ne permet pas la confiance. En 1984, on en dénombrait 46.

106. S'agissant des infrastructures fluvio-lacustres, la responsabilité en incombe à la Régie des voies fluviales.

2.3. Politique suivie en la matière

107. La politique suivie par la Communauté économique des pays des grands lacs dans le secteur des transports et des communications est conforme au souci des autorités supérieures de la CEPGL d'oeuvrer pour le désenclavement de la sous-région.

108. La caractéristique dominante de la sous-région étant donc son enclavement interne et externe, tous les efforts des Etats membres de la CEPGL tendent à réduire l'impact de cet enclavement.

109. Ainsi, pour assumer le rôle primordial de services de soutien aux efforts que la Communauté doit mobiliser et réaliser afin d'atteindre les objectifs globaux qui constituent le fondement principal de sa création, les transports et les communications de la CEPGL doivent être organisés :

i) Sur le plan intra-communautaire, de façon :

- A appuyer efficacement les autres secteurs économiques pour le développement des activités d'intérêts communs;
- A promouvoir et intensifier le commerce et les échanges en facilitant la libre circulation des personnes et des biens;
- A assurer le désenclavement interne de la sous-région de façon à rendre effective l'intégration physique, une des préalables à l'intégration socio-économique;

ii) Sur le plan extra-communautaire, de façon :

- A mettre en place des systèmes de transport de désenclavement moins onéreux et efficaces.

2.4. Réglementation et accords conclus par les Etats membres

a) Sur le plan intra-communautaire, les instances de la CEPGL ont entrepris un certain nombre d'actions susceptibles de promouvoir les transports et les communications dans la sous-région par la mise en place de mécanismes de facilitation, tel que :

- i) Le protocole relatif aux normes de transit des transports routiers entre les pays membres de la CEPGL;
- ii) L'accord relatif à l'assurance de la responsabilité civile automobile;
- iii) L'arrangement postal relatif à l'acheminement des colis postaux aux postes frontaliers et à la réorganisation de la circulation des mandats postaux intra-communautaires;
- iv) L'accord technique de coopération dans le domaine des télécommunications;
- v) L'accord d'exploitation des télécommunications au sein de la CEPGL;
- vi) L'arrangement monétaire de la CEPGL.

b) Sur le plan extra-communautaire, l'on citerait l'adhésion à l'accord de transit du Corridor nord. Cet acquis permettra d'assurer, entre autres, la sécurité et la fluidité des services de transport le long du Corridor nord.

2.5. Equipements et pièces de rechanges

110. L'on ne dispose pas d'information sur l'existence d'unités de fabrication d'équipement et de pièces dans le domaine des transports et des communications au sein de la Communauté. Le matériel nécessaire à ce secteur continue à être amené de l'extérieur. Ce qui est à la base de la faible qualité de services offerts par le secteur, suite à la non-disponibilité de devises pour leur acquisition et d'où le faible taux d'utilisation des moyens et équipements de transports et de communications.

2.6. Sécurité et assurance

111. Le problème de la sécurité du transport au sein de la Communauté est aussi un problème qui préoccupe les instances de la CEPGL. Cela se traduit par les différentes actions déjà amorcées ou envisagées pour l'amélioration des conditions de transport des marchandises et des personnes, tant à l'intérieur de la Communauté que dans les régions avoisinantes. Il y a lieu de citer à titre d'exemple :

- Le protocole relatif aux normes de transit des transports routiers dans les pays membres de la CEPGL;

- L'accord relatif à l'assurance responsabilité civile automobile;

- Au niveau du transport lacustre, l'on peut citer le balisage du lac Kivu, le projet d'installation de systèmes efficaces de télécommunications et d'information nautique;

- Dans le cadre de la prévention et de la sécurité routière, il y a lieu de mentionner l'existence au Rwanda d'un "Conseil national de sécurité routière".

2.7. Problème de ressources humaines et de la formation

112. Le secteur des transports et des communications dans la sous-région souffre lui aussi du manque de main-d'oeuvre qualifiée. L'on ne trouve pas d'instituts spécialisés dans ce secteur d'activité, et les quelques centres de formation technique dans le domaine de la navigation fluvio-lacustre disponible au niveau de la Régie des voies fluviales du Zaïre ou dans le domaine des postes et télécommunications sont loin de satisfaire les propres besoins des services des pays où ils sont implantés.

113. Du reste, la formation se fait sur le tas.

III. PROBLEMES ET CONTRAINTES A PRENDRE EN COMPTE DANS LE CADRE DE LA DEUXIEME DECENNIE

114. La contrainte la plus importante au développement des transports et des communications de la CEPGL se trouve être l'état d'enclavement de la sous-région.

115. Aussi, toute la stratégie et tous les programmes arrêtés dans ce secteur visent avant tout, la réduction des effets de cet enclavement. D'autres facteurs relatifs aux insuffisances d'organisation et d'infrastructures de transport constituent aussi un frein au libre drainage des échanges intra et extra-communautaires.

116. Mais au niveau national, on relève certains problèmes et contraintes sous-sectoriels, auxquels le programme de la deuxième Décennie devra faire face, pour assurer un développement continu et certain du secteur.

117. A titre d'exemple, nous présentons ici la situation du Rwanda qui, du reste, est, à quelques différences près, la même pour les deux autres pays. Les principales contraintes rencontrées sont au niveau :

a) Routes et transports routiers

- Manque d'entreprises nationales dans le secteur;
- Coût élevé des matériaux importés;
- Relief accidenté qui renchérit les coûts d'investissement et d'entretien;
- Budgets insuffisants;
- Insuffisance des ressources humaines nationales, d'où recours à l'assistance technique trop onéreuse;
- Dépendance trop accentuée de l'extérieur pour le financement d'exécution et d'entretien;
- Détérioration constante et prématurée des routes asphaltées, construites avec les préoccupations financières qui passent avant la solidité.

b) Transport lacustre et fluvial

- Manque d'équipement des infrastructures portuaires;
- Liaisons avec les transports routiers non assurées de façon satisfaisante;
- Faiblesse des trafics jointes à la vétusté des équipements.

c) Transport aérien

- Marché domestique restreint suite à la préférence des voies routières aux voies aériennes, en raison des distances courtes entre les aéroports intérieurs. D'où régression du transport aérien intérieur.

- Insuffisance de matériel volant adapté;

- Insuffisance de matériel d'entretien des infrastructures aéroportuaires;

- Insuffisance des moyens d'entreposage et de traitement du fret;

- Insuffisance d'infrastructure de maintenance des aéronefs.

d) Télécommunications

- Relief accidenté non propice à la pose de câbles sur de longues distances;

- La dispersion de l'habitat ne permet pas une pénétration aisée des moyens de télécommunications dans tous les ménages;

- L'insuffisance du personnel qualifié handicape la planification, l'exécution et l'exploitation du réseau de télécommunications;

- La faiblesse de l'économie nationale ne permet pas de dégager l'épargne nécessaire au financement du programme d'investissement du sous-secteur.

c) Postes

- Insuffisance du personnel technique pour l'exploitation du réseau;

- Insuffisance de moyens matériels et financiers.

IV. STRATEGIE PROPOSEE

118. Pour pallier à ces contraintes, il s'impose, au niveau communautaire, une stratégie axée sur :

- La mobilisation d'une coopération dynamique en vue de mettre en place des services de transports mieux organisés et structurés pour répondre aux intérêts communs de la Communauté. Cela nécessite la mise en application des accords et résolutions de coopération arrêtés en vue du développement continu de ce secteur;

- L'appui collectif aux actions de réhabilitation et de mise en place d'infrastructures de transports adéquats desservant les axes d'échanges et de développement intra-communautaires.

119. Sur le plan des relations de la Communauté avec l'extérieur, cette stratégie sera axée principalement :

- Sur l'amélioration de l'efficacité ainsi que la réduction des coûts des transports sur les axes de désenclavement existants, notamment en cherchant à rendre effective la coopération avec les pays de transit;

- Sur des interventions adéquats pouvant offrir une plus grande sécurité du transport de désenclavement de la Communauté vers l'extérieur. La diversification des voies de désenclavement constitue le point focal de cette stratégie.

V. DEFINITION DU PROGRAMME INITIAL

5.1. Identification des projets

5.1.1. Transport routier

120. Au niveau de la sous-région de la CEPGL, le programme routier préconise, la construction des axes d'intérêt communautaire, notamment :

- i) Bukavu - Walikale - Kisangani (604 km);
- ii) Ngozi - Muyinga - Kobero - Rusumo.

121. La route Bukavu-Walikale-Kisangani est considérée comme une bretelle de la route transafricaine Lagos-Mombasa. Elle constitue néanmoins aussi pour la CEPGL une voie de désenclavement vers l'Océan atlantique par la voie fluviale à partir de Kisangani (fleuve Zaïre) jusqu'à Kinshasa et de Kinshasa à Matadi (rail - route).

122. L'état d'exécution de cette voie se présente comme suit :

- Kisangani - Pene - Tundu (103 km), asphalté;
- Lubutu - Osokari (80 km) - asphalté;
- Osokari - Walikale - Musenge (35 km), en construction;
- Musenge - Hombo (68 km), à construire;
- Hombo - Bukavu (125 km), à réhabiliter, car, construit avant l'indépendance du Zaïre et se trouve actuellement dans un très mauvais état.

123. La route Ngozi - Muyinga - Kobero - Rusumo quant à elle est asphaltée sur le tronçon Ngozi - Muyinga, reste le tronçon Muyinga - Kobero vers la frontière tanzanienne (40 km).

124. Dans le cadre de la mise en oeuvre de la route transafricaine Lagos - Mombasa, il est recommandé l'asphaltage du tronçon de cette route traversant le territoire de la CEPGL ainsi que les bretelles de ce tronçon. Il s'agit de :

- i) Le tronçon Kasindi - Kisangani (828 km);
- ii) La bretelle Bukavu - Goma - Kasindi;
- iii) La bretelle Walikale - Nasisi - Goma (294 km).

125. Etant donné qu'une partie importante de la sous-région de la CEPGL utilise les ports de l'Océan indien (Mombasa, Dar-es-Salam) pour l'acheminement de ses marchandises, il est inscrit au programme routier de la Communauté :

- i) La réhabilitation de la route Kigali - Butare (136 km) au Rwanda;
- ii) La réhabilitation de la route Bujumbura - Akanyaru (114 km) au Burundi; en vue de réduire les coûts du transport sur les infrastructures du Corridor Nord se trouvant sur le territoire de la CEPGL.

126. Au niveau national, le programme du transport routier comprend :

- a) Au Burundi
 - Renforcement de la route Bujumbura - Kayanza - Akanyaru;
 - Construction de la route Ruyigi - Cankuzo vers la Tanzanie;
 - Modernisation, dont revêtement du tronçon Muyange - Kirundo vers le Rwanda;
 - Le renouvellement du charroi de l'Office des transports du Burundi (OTRABU);
 - Le renouvellement du charroi de l'Office des transports en commun (OTRACO);
 - Construction et équipement d'un garage à Gitega, en vue de la décentralisation de l'OTRACO dont les services sont actuellement concentrés à Bujumbura.
- b) Au Rwanda
 - Construction de la route Gitarama - Kibuye;
 - Construction de la route Kicukiro - Nemba;
 - Réhabilitation de la route Kigali - Butare;
 - Installation de ponts-bascules aux postes frontières pour limiter la surcharge sur les routes nationales;
 - Création d'entreprises d'entretien routier;
 - Construction d'un centre de contrôle technique automobile;

- Création d'un Réseau d'auto-écoles;
- Accroissement de la capacité de transport de l'Office national des transports en commun (ONATRACOM);
- Construction des gares routières dans les principales villes du pays et les centres importants.

c) Au Zaïre

127. Le programme routier au Zaïre vise la remise en état tout d'abord du réseau prioritaire, tandis que le réseau restant ferait l'objet d'interventions de sauvegarde et d'entretien par des moyens d'intervention régionaux redimensionnés et dotés de moyens matériels et financiers redéfinis. Ainsi un réseau prioritaire d'environ 19 000 km a été identifié.

128. La priorisation de ce réseau s'est fondée sur les objectifs suivants :

- Favoriser les échanges inter-régionaux et l'évacuation des produits, tant à l'exportation qu'à l'importation;
- Désenclaver les villes et les centres de production;
- Renforcer les échanges intra-régionaux.

129. Le programme des travaux comprend aussi bien la poursuite des projets en cours de réhabilitation et de modernisation sur des axes routiers revêtues et en terre, que les projets nouveaux ci-après :

i) Projets en cours

130. Les projets en cours couvrent un montant global de US \$ 162,9 millions dont 134,7 millions en devises et US \$ 28,2 millions en monnaie locale.

a) Routes revêtues

Axes	Longueur (km)	Coût total (10 6 US \$)	Source de financement
1. Matadi - Songololo, Maindombe - Maindombe (Grand Libulu)	98 16	23,5	FED
2. Kamanyola - Uvira	85	6,3	Italie
3. Songololo - Mbanza - Ngungu et Madimba - Kinshasa, Matadi - Ango Ango, Kintata - Inga Moanda - Soziri	156 4 25 12	22,3	BAD
4. Lufimi - Kwango - Kenge	100	25,9	FED
Total (a)	496	78,0	

b) Routes en terre

b.1. Modernisation

Axes	Longueur (km)	Coût total (10 6 US \$)	Source de financement
Oso - Osokari	74	65,0	KFW
Osokari - Walikale	47	12,9	BAD
Total (b.1)	121	77,9	

b.2. Réhabilitation

Axes	Longueur (km)	Coût total (10 6 US \$)	Source de financement
Kabondodiomba - Kikondja	150	7,0	USAID
Total (b.2)	150	7,0	

ii) Projets nouveaux

131. Les projets nouveaux couvrent un montant total de US\$ 429,8 millions dont US\$ 380,5 millions sur financement extérieur et US\$ 49,3 millions sur fonds locaux.

132. Les projets pourvus de financements extérieurs s'évaluent à US\$ 112,1 millions dont US\$ 94,7 millions en devises extérieur et US\$ 17,4 millions en monnaie locale. Le solde, soit US\$ 317,7 millions comprend une part en devises de US\$ 285,8 millions qui devraient être recherchée.

133. Le coût du contrôle des travaux a été estimé à 5% de l'investissement, soit US\$ 12,8 millions.

134. Les interventions sur les axes se répartissent comme suit :

a) Routes revêtuesa.1. Entretien périodique de rattrapage sur financement acquis auprès de l'IDA (6ème projet routier)

Axes	Longueur (km)
1. Cité verte - N'sele	107
2. Mosango - Kikwit	157
3. N'sele - Mosango	244
4. Mbuji Mayi - Mwene Ditu	78
5. Lubumbashi - Likasi	53
6. Likasi - Nguba	65
7. Nguba - Kolwezi	133
8. Lubumbashi - Kasumbalesa	108
9. Goma - Sake	32
Total	977

b.2. Entretien périodique de rattrapage sans financement

Axes	Longueur (km)
1. Banana - Moanda	9
2. Boma - Matadi	135
3. Miti - Hombo	93
4. Kimbangu - Tshela	98
5. Kikwit - Batshamba	75
6. Pont Lulua - Kananga	23
7. Mbuji Mayi - Kabinda	5
8. Kisangani - Pene Tungu	100
9. Lubumbashi - Petro	20
10. Uvira - Kamvimvira	10
11. Kindu - Mali	30
12. Mali - Kalima	37
13. Katanda - Luputa	8
14. Kamina - Kamina Base	30
15. Bukavu - Cyangugu (Frontière rwandaise)	4
Total	677

b) Routes en terreb.1. Modernisation classique

135. Cette action ne concerne que le seul axe Batshamba - Pont Loange (116 km) pour un coût global US\$ 37,0 millions en devises et US\$ 10,0 millions en monnaie locale.

b.2. Modernisation par revêtement économiqueb.2.1. Axes routiers couverts par le financement IDA (6ème projet routier)

Axes	Longueur (km)
1. Gona - Rwindi - Beni	380
2. Mbuji Mayi - Kananga	193
Total	573

136. Sur base d'un coût unitaire de US\$ 80 000/km, le coût global de ces deux projets revient à US\$ 45,8 millions dont US\$ 41,3 millions en devises et US\$ 4,5 millions en monnaie locale.

b.2.2. Axes routiers non assortis de financement

Axes	Longueur (km)
1. Boma - Moanda	50
2. Mwenw Ditu - Pont Lubilashi	99
3. Pont Lubilashi - Pont Bukama	428
4. Pont Bukama - Nguabe	280
5. Kasumbalesa - Frontière Zambie	126
6. Mbuji Mayi - Kabinda	60
7. Lubao - Kasongo	183
8. Kasongo - Bukavu	444
9. Kavumu - Sake	150
10. Walikale - Hombo	50
11. Beni - Kasindi	110
12. Kisangani - Komanda	630
13. Komanda - Beni	105
14. Zongo - Boyabo	93
15. Libenge - Gemena	
Lisala - Bumba - Dulia	895
Total	3 713

137. Le coût global ressort à US\$ 297,0 millions dont US\$ 268,0 en devises et US\$ 29,0 en monnaie locale.

b.3. Entretien courant

138. Le programme prévoit pour le financement de l'entretien courant un montant global de US\$ 55,8 millions répartis de la manière suivante :

i) Pour l'entretien de routine des axes routiers répondant aux objectifs 1 et 2;

US \$ 34,5 millions en financement local sur la période 1990 - 1992 dont :

- US\$ 13,9 millions pour les axes routiers répondant à l'objectif 1;

- US\$ 20,6 millions pour les axes routiers répondant à l'objectif 2;

ii) Pour les axes routiers d'objectif 3 et les ouvrages de franchissement :

- US\$ 21,3 millions dont US\$ 16,8 millions en financement extérieur acquis et US\$ 4,5 millions en financement local.

5.1.2. Le transport maritime et fluvio-lacustre

139. Le programme retenu au niveau de la CEPGL, concerne les projets de développement du transport sur les lacs Kivu et Tanganyika, à savoir :

i) La création d'une compagnie commune d'exploitation des services de transport sur les lacs Kivu et Tanganyika;

ii) La mise en place et entretien de systèmes de balisage répondant aux normes internationales;

iii) L'installation de systèmes efficaces de télécommunications et d'information nautiques;

iv) Le dragage du lac Tanganyika;

v) La construction d'un chantier naval au Rwanda; et la réhabilitation du chantier naval de Bukavu (Zaïre).

140. Au niveau national, nous avons :

a) Au Burundi

- L'aménagement du port de Bujumbura;
- La construction d'un chantier naval à Bujumbura;
- L'étude de dragage du port de Bujumbura.

b) Au Rwanda

- La construction d'un chantier naval sur le lac Kivu;
- La construction d'embarcadères sur le lac Kivu;
- L'accroissement des capacités de transport sur le lac Kivu ainsi que sur les lacs intérieurs.

c) Au Zaïre

- Réhabilitation de la navigation dans le bief supérieur du fleuve zaïre (Région du Maniema et du Shaba)
- Réhabilitation du port de Kalemie.

5.1.3. Transport ferroviaire

Zaïre

- Construction de chemin de fer Kinshasa - Bandundu (phase I) du projet Kinshasa - Ilebo;
- Réhabilitation du chemin de fer de Benguela (projet en veilleuse à cause de la situation politique en Angola).

5.1.4. Transport aérien

141. Les priorités retenues au niveau communautaire concernent :

i) La création d'une compagnie aérienne commune de la CEPGL. Le retard des études du Fleet-Planning et financière confiées à Lufthansa Consulting empêche le démarrage du projet;

ii) Gestion commune de l'espace aérien CEPGL.

a) Au Burundi

- Etude de remise en état de la piste secondaire de l'aéroport international de Bujumbura;

- Extension du hangar fret;
- Construction d'aéroport à Gihofi et Kirundo;
- Construction d'un hangar technique.

b) Au Rwanda

- Rentabilisation d'Air Rwanda et de la Régie des aéroports du Rwanda, éventuellement par leur fusion;
- Extension de la zone de fret de l'aéroport de Kanombe.

c) Au Zaïre

- Renforcement de la piste de l'aéroport de Kinshasa (N'djili);
- Allongement et renforcement de la piste de l'aéroport de Bunia;
- Allongement et renforcement de la piste de l'aéroport de Bukavu.

5.1.5. Télécommunications

142. La politique de la CEPGL dans ce sous-secteur vise l'interconnexion des réseaux des télécommunications des Etats membres, l'augmentation de la capacité des artères inter-Etats ainsi qu'une exploitation harmonieuse et rationnelle de ces liaisons inter-Etats et au-delà, à partir de leurs capitales.

143. Les projets s'inscrivant dans le cadre de cette politique sont :

i) La liaison Goma - Gisenyi (comprend l'acquisition d'un autocommutateur pour Goma et la réhabilitation du réseau local de Goma) - Coût estimatif : 2 712 000 US\$;

ii) La liaison Bukavu - Cyangugu. Ce projet consiste en :

- Extension du réseau domestique par satellite du Zaïre;
- Acquisition d'un autocommutateur pour Bukavu;
- Extension et réhabilitation du réseau des câbles pour Bukavu;

Coût estimatif : 14 120 000 US\$.

iii) Liaison Buvira - Bujumbura. Ce projet comprend :

- La création de cette liaison : achat et installation d'un autocommutateur et réseau de câbles pour Buvira;
- Faisceau de jonction Buvira - Bujumbura;
- Extension du multiplex Buvira - Bukavu.

Coût estimatif : 1 675 000 US\$.

144. Au niveau national, le programme des télécommunications consiste en :

a) Au Burundi

- Extension du centre de transit international;
- Extension de la station terrienne;
- Installation d'un nouveau central à Bujumbura et extension de celui de Ngagara;
- Installation de 40 postes téléphoniques ruraux;
- Construction d'un nouveau siège de l'Office national des télécommunications (ONATEL).

b) Au Rwanda

- Installation extension des téléphones en zones rurales d'importance socio-économique évidente à travers toutes les préfectures du pays;
- Mise en place des artères de transmission :
 - Kigali - Bujumbura;
 - Kigali - Dar-es-Salam;
 - Kigali - Kampala.

145. Il s'agit d'un projet sous-régional dans le cadre de l'OBK

- Création d'une société d'économie mixte des télécommunications;
- Formation du personnel technique et d'exploitation.

c) Au Zaïre

146. Les seules informations disponibles concernent les projets d'interconnexion avec les deux autres membres de la CEPGL, à partir des centres de télécommunications de Goma, Bukavu et Buvira, tel que cités plus haut.

5.1.6. Postes

147. Le programme de la Communauté économique des pays des grands lacs dans le secteur des postes consistent principalement en :

- i) L'harmonisation et actualisation des documents de base de services postaux des pays membres.

La partie de l'arrangement postal de programme consacrée aux courriers est déjà d'application.

S'agissant de la partie concernant le mandat-poste international, le chèque et virement postaux, sa mise en service est conditionnée par la mise en application effective de la Convention sur la libre circulation des personnes, des biens, des services, des capitaux et le droit d'établissement;

- ii) Projet de régionalisation de l'Ecole supérieure des postes et des télécommunications de Kinshasa.

- a) Au Burundi

- Construction et réhabilitation de bureaux postaux.

- b) Au Rwanda

- Réalisation des infrastructures postales en zone rurale;
- Construction de sous-perceptions aux chefs-lieux de sous-préfectures;
- Formation du personnel technique et d'exploitation;
- Création d'un Office national des postes disposant d'une autonomie administrative et financière;
- Amélioration de la desserte postale à Kigali par la construction d'un centre de tri à Kacyiru et de guichets annexes dans certaines zones de la ville;
- Création d'une Ecole nationale des PTT au niveau de l'enseignement secondaire.

CONCLUSION

148. En général, on a constaté que les pays membres de la CEPGL sont animés par une ferme volonté d'oeuvrer à l'intégration physique et économique de leur sous-région et par voie de conséquence de toute l'Afrique. Ceci se remarque par les conventions et accords mis en place au niveau intra-communautaire, mais aussi en dehors de la Communauté. Aussi leur mise en application rapide s'impose-t-elle avec acuité.

149. Dans le domaine des transports et communications notamment cet effort d'intégration se traduit par l'appui aux projets communautaires, quand bien même la plupart de ces projets sont placés exclusivement sur le territoire d'un seul pays membre de la Communauté.

150. Les projets au niveau national constituent aussi une continuation de la mise en oeuvre de la stratégie communautaire de désenclavement de la sous-région, qui ne pourra pas être réel, sans actions concertées de désenclavement au niveau de chaque pays membre.

151. Cette politique d'intégration suivie au niveau de la CEPGL coïncide donc avec le but ultime de la deuxième Décennie qui est la mise en place d'un système intégré des transports et communications qui servira de fondement à l'intégration physique de l'Afrique.

152. Il est proposé ci-après le tableau d'un programme minimum des actions prioritaires pour les premières années de la Décennie.