

3175



Distr.: LIMITEE
ECA/EASRDC/ICE/V/11c
Septembre 1997
Original: Français

**UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR AFRICA**

**Centre de développement sous-régional
pour l'Afrique de l'Est**

**Cinquième Réunion du Comité
Intergouvernemental d'Experts**

**12-14 Mai 1998
Addis Abéba (Ethiopie)**

26-28 May 1998

**NOTE DE SYNTHÈSE SUR LE DÉVELOPPEMENT
DANS LA SOUS-REGION DE L'AFRIQUE DE L'EST:
- TRANSPORT POUR L'INTEGRATION SOUS-REGIONALE -**

1. INTRODUCTION

Les sept Etats de l'Afrique de l'Est membres de l'IGAD (Djibouti, Erythrée, Ethiopie, Kenya, Somali, Sudan et l'Ouganda) couvrent ensemble une superficie de 5.2 de km et disposent d'une population totale de plus de 140 millions d'habitants.

Le taux de croissance moyen de population qui est de 3% est le taux le plus élevé du monde. La moitié de cette population est âgée de moins de 14 ans. La sous-région de l'IGAD manque des infrastructures inter-états développées, à savoir: des réseaux routiers, ferroviaires et des télécommunications pour appuyer le commerce régional, la circulation des personnes et des biens qui constituent un véritable canal d'échange d'information.

Cette sous-région est victime de la sécheresse qui gêne le développement de l'élevage et la production agricole. On constate une rareté de pluies dans plus de 80% des pays de l'IGAD, d'où l'insécurité alimentaire dans ces pays. La dégradation de l'environnement résultant des conditions naturelles et des désastres causés par l'homme rendent improductives plus de 40% de la superficie totale de la sous-région de l'IGAD.

Soucieux de trouver des solutions à tous ces problèmes au niveau sous-régional, les Chefs d'Etats ont confié comme mandat à l'IGAD: **"de coordonner et d'harmoniser les politiques dans les domaines des infrastructures de développement, de la sécurité alimentaire, de la protection de l'environnement, de la prévention, gestion et résolution des conflits et des questions humanitaires.**

Dans le cadre de l'exécution de son mandat, IGAD concentre ses efforts sur la coordination et l'harmonisation des politiques de développement, sur les stratégies et les programmes sous-régionaux émanant des domaines prioritaires de coopération, à savoir: la Sécurité alimentaire et l'Environnement, les infrastructures de Développement et la prévention, la gestion et la résolution des Conflits et des questions humanitaires.

Après avoir examiné l'assistance que le Centre de Développement Sous-régional pour l'Afrique de l'Est pourrait offrir au OIG de la Sous-Région, le Secrétariat de l'IGAD a formulé une demande d'assistance dans les domaines des Transports. Il s'agit de préparer la stratégie IGAD de développement d'un système de transport d'intégration régionale.

2. STRATEGIE IGAD DE DEVELOPPEMENT D'UN SYSTEME DE TRANSPORT D'INTEGRATION REGIONALE

I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Les chefs d'Etat et de Gouvernement de l'IGAD avaient, au cours de leur Sommet tenu à Nairobi (Kenya) le 21 Mars 1996, concrétisé la Déclaration qu'ils avaient prise à Addis Abeba, le 18 avril 1995, portant sur la rénovation et la revitalisation de leur Organisation.

D'importantes décisions prises lors de ce Sommet de Nairobi avaient ponctué cette concrétisation:

- l'IGAD rénovée prendra le nom de IGAD et deviendra une Communauté Economique Régionale (REC) oeuvrant à la promotion de la coopération et de l'intégration socio-économique dans l'esprit du processus défini par le Traité d'Abuja de création de la Communauté Economique Africaine;
- l'adoption et la signature de l'Accord instituant l'IGAD et définissant entre autres ses objectifs et domaines d'intervention.

Les Etats membres de l'IGAD avaient entrepris auprès de l'OUA une démarche visant à formaliser la reconnaissance de leur Organisation en tant que REC.

Le soixante cinquième Conseil des Ministres de l'OUA, tenu à Tripoli (Lybie) du 24 au 28 février 1997, avait accueilli favorablement cette décision prise par les hauts responsables de l'IGAD.

Les priorités d'action de l'IGAD institutionnalisée en REC couvrent le secteur des transports.

Si tout au long du processus de sa mutation, l'IGAD avait initié dans ce domaine les premiers efforts, à travers notamment l'exécution d'une étude sur les coûts des transports financée par l'USAID, deux symposium organisés dans le cadre des activités de mise en oeuvre des plans d'action de cette étude et la constitution d'un paquet de projets d'infrastructures de transport (annexe 1) à soumettre à l'appréciation de ses principaux bailleurs de fonds, il faudra souligner que ces démarches ne répondent que très partiellement aux objectifs de développement des transports de desserte efficace d'une REC. Pour la mise en oeuvre de ces objectifs, l'IGAD doit se référer à une stratégie rationnelle et cohérente et à laquelle viennent par ailleurs s'articuler les actions qu'elle avait déjà engagées.

II. OBJECTIFS IGAD DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Dans ce domaine, l'IGAD en tant que REC devrait avoir pour objectif global et fondamental la mise en place d'un système de transport d'intégration de son espace économique, intégration aussi bien intra-IGAD que de l'IGAD avec son environnement économique extérieur.

Pour atteindre cet objectif fondamental, l'IGAD opte pour une démarche plus pragmatique et entend procéder graduellement. Pour ce faire, elle s'est fixée des objectifs intermédiaires, lesquels sont formulés comme ci-après dans l'Accord portant création de l'Organisation:

- harmonisation progressive des politiques des transports (Articles 7 b et 13j);
- développement et amélioration d'infrastructures coordonnées et complémentaires, plus particulièrement dans le domaine des transports (Article 7 - b);
- élimination des barrières physiques et non physiques aux transports inter-Etats (Article 13 j); et,
- promotion et mise en oeuvre des objectifs du COMESA et de la Communauté Economique Africaine dans le domaine des transports (Article 7-i).

III. OBJECTIFS DE L'ETUDE

L'objectif de développement de l'étude vise l'élaboration d'une stratégie de mise en oeuvre de l'objectif fondamental IGAD en matière de transport.

Dans l'immédiat, l'étude se rattache à la formulation d'une stratégie devant permettre d'abord la réalisation des objectifs intermédiaires IGAD du secteur des transports.

IV. CONTENU DE L'ETUDE

Chacun des points ci-après se référera à chaque mode de transport opérationnel ou en cours de l'être au sein de l'IGAD (transports routiers, ferroviaires, éventuellement par voies d'eau intérieures et par conduites, maritimes, aériens).

4.1 Stratégie IGAD pour l'harmonisation progressive des politiques des transports

- i) Analyse des politiques nationales sectorielles et sous-sectorielles des Etats membres de l'IGAD. L'analyse portera sur les différents aspects des transports sauf les aspects infrastructures et facilitation qui font l'objet des points 4-2 et 4-3 ci-après.

- ii) Les possibilités d'harmonisation de ces politiques, leurs avantages, les contraintes;
- iii) Les stratégies initiées au niveau de l'IGAD en matière d'harmonisation des politiques des transports, notamment dans les cadres COMESA et Communauté Economique Africaine;
- iv) Formulation d'une stratégie IGAD d'harmonisation des politiques de transports;
- v) Les mesures requises pour la mise en oeuvre de la stratégie (aux niveaux nationaux et régional IGAD)

4.2. Stratégie pour le développement et l'amélioration d'infrastructures coordonnées et complémentaires

- i) Les infrastructures de transport: diagnostic et contraintes;
- ii) La maintenance des infrastructures: les problèmes et les solutions;
- iii) Le développement équilibré des réseaux: coordination et complémentarité;
- iv) Les mesures de coordinations modales et inter-modales;
- v) Les stratégies acquises relatives aux aspects infrastructures dans les cadres IGAD, COMESA et Communauté Economique Africaine;
- vi) Stratégie IGAD de développement et d'amélioration équilibrés des infrastructures des transports;
- vii) Les mesures requises pour la mise en oeuvre de la stratégie (aux niveaux nationaux et régional IGAD);

4.3. Stratégie pour l'élimination des barrières non physiques et physiques aux transports inter-Etats: facilitation

- i) Les liaison inter-Etats et de transit IGAD;
- ii) Les procédures de passage aux frontières et de transit: leurs implications et les possibilités de Nationalisation;
- iii) Les documents et les réglementations des transports transfrontaliers et de transit: contraintes et possibilités de simplification;
- iv) Transport multimodal et développement des transports par conteneurs ainsi que des entreprises de transport multimodal: diagnostic, contraintes et solutions possibles;

II. INFRASTRUCTURES DU TRANSPORT PAR VOIES D'EAU INTERIEURES

DEFIS ET PERSPECTIVES

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 enclaves 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.

Transpose 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 dans 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 les synergies 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 a 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 visant notamment la mise en place d'administrations fluviales et/ou lacustres communes de la navigation intérieure opérant sur les voies d'eau inter-Etats de limitées par les principaux biefs des bassins hydrographiques africains. Cet objectif immédiat qui découle de la stratégie sous-sectorielle 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 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 adopte 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'intégrations inter-Etats;
- (iii) la promotion de la coopération et de la sous régionales/régionales (un des cinq programmes prioritaires de la CEA) a 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 la concertée des travaux d'entretien, de rénovation et d de leurs voies navigables communes d'intégration, et se traduisant notamment:

- par l'amélioration de la capacité d'intervention des institutions nationales/sous-régionales 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 opération de transport sur ces voies.

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

a) **STRATEGIE**

- i) Du fait des conditions de relief et des condition économiques (faible niveau de trafic) qui ne permettent pas dans le contexte actuel d'envisager des interconnexions inter-réseaux 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 fournie 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 ciblera 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 Africa Coopération)

2. **LACS KIVU/TANGANYIKA**: bief supérieur du fleuve Congo. 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 sur le Lac Tanganyika;
3. **LE BIEF MOYEN DU FLEUVE CONGO**: 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 la mise en place du dispositif s'adaptant le mieux au bief.