

**ETUDE SUR L'HARMONISATION DES POLITIQUES
NATIONALES DE TRANSPORT DES PAYS
DE L'OBK ET DU CORRIDOR NORD**

TABLEAU DE MATIERES

ABREVIATIONS

I	INTRODUCTION	1
---	--------------	---

PREMIERE PARTIE

ANALYSE DE LA SITUATION PAR PAYS

II	BURUNDI	7
III	KENYA	22
IV	OUGANDA	30
V	RWANDA	42
VI	TANZANIE	50
VII	ZAIRE	63

DEUXIEME PARTIE

ANALYSE DE LA SITUATION DE LA SOUS-REGION

VIII	DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DE LA SOUS-REGION	80
IX	INFRASTRUCTURES ET SERVICES DES TRANSPORTS DE SURFACE DE LA SOUS-REGION	91
X	TRANSPORT DE TRANSIT DANS LA SOUS-REGION	97

TROISIEME PARTIE

XI	MESURES POUR LEVER LES OBSTACLES PHYSIQUE ET NON PHYSIQUES ENTRAVANT LE TRANSPORT DE TRANSIT ET POUR HARMONISER LES POLITIQUES NATIONALES ET SOUS-REGIONALES DE TRANSPORT DE SURFACE DES PAYS DE L'O.B.K. ET DU CORRIDOR NORD	121
XII	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	144
	LISTE DES ANNEXES	152

ABREVIATIONS

OBK	Organisation pour l'aménagement et le développement du Bassin de la Rivière Kagera
ACTT	Autorité de Coordination du Transport de Transit
CEPGL	Communauté économique des Pays des Grands Lacs
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CCE	Commission des Communautés Européennes
CEE	Communauté Economique Européenne
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
CNUCED	Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement
MULPOC	"Multinational Programming and Operational Centre", Centre Multinational de Programmation et d'Exécution des projets de la CEA
RAF	Region Afrique
HAD	Honoraires d'agréés en Douane
COMESA	Common market of Eastern Southern Africa, Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe
ZEP	Zone d'Echanges Préférentiels
CEEAC	Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale
OUA	Organisation de l'Unité Africaine
DTDR	Déclaration de Transit Douanier par la Route
CAF	Coût Assurance Fret
FOB	"Free on Board"
TIA (ZEP)	Transport inter-Africain

SATCC	"South African transport and Communications Committee", Commission Technique des Transports et Communications de l'Afrique du Sud.
ESA	"Equivalent standard axle" Essieu standard equivalent
FMI	Fond Monétaire International
CMEAOAC	Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique Centrale sur le transport maritime
THA	"Tanzanian Harbours Authority" Autorité Portuaire Tanzanienne
TRC	"Tanzanian Railway Corporation" Compagnie des Chemins de fer Tanzaniens.
URC	"Uganda Railway Corporation" Compagnie des Chemins de fer d'Ouganda
KRC	"Kenyan Railway Corporation", Compagnie des Chemins de fer Kenyans
SIAM	Système d'information anticipée sur la marchandise
OSCAR	"Operating Statistical Costing for African Railways", Statistique fonctionnelle des coûts pour les Chemins de fer africains
SOCABU	Société d'Assurance du Burundi
SONARWA	Société Nationale d'Assurance du Rwanda
SONAS	Société Nationale d'Assurance du Zaïre
SEP	Société d'Exploitation Pétrolière du Burundi
EPB	Société d'Exploitation du Port de Bujumbura
KPA	"Kenyan Ports Authority", Autorité des Ports Kenyans
ONU	Organisation des Nations Unies
HCR	Haut Commissariat aux Réfugiés
MSA	Mombasa
BJM	Bujumbura

KGM	Kigoma
ONATRA	Office National des Transports
OTP	Office des Transports et Ports
OCN	Office des Chantiers navals
CFMK	Chemins de fer Matadi-Kinshasa
CFL	Chemins de fer des Grands Lacs
SNCZ	Société des Chemins de fer du Zaïre
CORWACO	Société privée Rwandaise de Transport
INTERFREIGHT	Société Multinationale de Transport et de Transit
CTLA	"Central Transport Licensing Authority", Autorité Centrale de délivrance de licences de transport
TRC	"Tanzanian Railway Corporation", Compagnie des Chemins de fer Tanzaniens
TAZARA	"Tanzania-Zambia Railway Authority", Autorité des Chemins de fer Tanzaniens et Zambiens
RRP	"Railways Restructuring Projet", Projet de restrcuturation des Chemins de fer
TANROADS	"Tanzania Roads Authority", Autorité des Routes Tanzaniennes
TCFB	"Tanzania Central Freight Bureau", Bureau Central de Fret de la Tanzanie
OCS	Office des Chemins de fer du Sud
SFE	Société des Chemins de fer de l'Est
CFU	Chemins de fer des Uélés
IER	Initiative d'Entretien des Ports
SSATP	"Sub-Saharan African Transport Programme", Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne

COPTRALAC	Comité Permanent des Responsables Nationaux des Transports sur les Lacs
PME	Petite et Moyenne Entreprise
ONG	Organisation non gouvernementale
ISCOS	"Standing Committee on Shipping", Comité Intergouvernemental de navigation maritime
UNCTAD CNUCED	"United Nations Conference on Trade and Development" Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement.

ETUDE SUR L'HARMONISATION DES POLITIQUES NATIONALES
DE TRANSPORT DES PAYS DE L'OBK ET DU CORRIDOR NORD

CHAPITRE I INTRODUCTION

1.1 Objectif

La présente étude, initiée par l'Organisation pour l'aménagement et le développement du Bassin de la rivière Kagèra (O.B.K.), en accord avec l'Autorité de coordination du Transport de Transit du Corridor Nord (ACTT), vise à identifier un mécanisme d'harmonisation et de coordination des politiques nationales de transport des pays de l'OBK et de l'ACTT et à développer une stratégie commune en vue de lever les obstacles physiques et non physiques, qui entravent le transport des marchandises de et vers les ports de l'Océan Indien.

Il est généralement admis qu'en Afrique les Transports constituent un goulot d'étranglement pour l'intégration socio-économique et pour la promotion du commerce intra et extra-africain. Les systèmes des réseaux des transports sont constitués en grande partie de routes, de chemins de fer et de voies d'eau intérieures qui relient les côtes aux régions intérieures. Ils ont été conçus essentiellement pour faciliter les exportations des matières premières et les importations des biens de consommation et d'équipement. Ils n'ont pas facilité les échanges entre les pays africains, ni même souvent entre les différentes régions d'un même pays.

C'est en raison de l'importance toute particulière du secteur des Transports et des Communications pour l'économie des pays africains qu'ont été proclamées les deux Décennies des Nations Unies pour les Transports et les Communications en Afrique (1978 - 1988) et (1991 - 2000). Les programmes d'action des deux Décennies font partie intégrante de la Stratégie de Monrovia pour le développement économique de l'Afrique dont la mise en oeuvre a fait

l'objet du Plan d'Action de Lagos adopté par le premier sommet économique de l'Assemblée des Chef d'Etat et de Gouvernement de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) les 28 et 29 avril 1980 à Lagos.

Ces programmes et les stratégies suivies pour leur mise en oeuvre ont pour objectifs de mettre en place un système intégré des Transports et des Communications qui servira de base à l'intégration physique de l'Afrique et de faciliter le trafic national et international afin de développer le commerce et de parvenir à un développement économique endogène.

L'OBK est une organisation sous-régionale regroupant le Burundi, l'Ouganda, le Rwanda et la Tanzanie.

L'ACTT regroupe le Burundi, le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda et le Zaïre.

La Communauté Economique des Pays des Grands Lacs (CEPGL) regroupant le Burundi, le Rwanda et le Zaïre, est également intéressée par la présente étude.

Après l'analyse des différentes politiques nationales de transport de surface en vigueur dans les six pays, et des considérations générales sur la Sous-Région, l'étude s'attachera à présenter les différents Corridors de transit, à relever les politiques de Transport de transit adoptées au niveau de la Sous-Région, à recenser les principaux obstacles physiques et non physiques entravant le transport international des marchandises dans les corridors de transport de transit et à proposer des mesures pour lever ces obstacles.

L'étude devrait aboutir à la formulation de recommandations sur une meilleure harmonisation et coordination des politiques nationales de transport de surface, notamment de transport de transit, des six pays et sur des mécanismes de suivi, en tenant compte des mesures déjà préconisées et non appliquées.

1.2 Contexte de l'étude

Le bassin de la rivière Kagéra est une région enclavée et située à une grande distance des ports de l'Océan Indien et trois des cinq pays adhérents à l'Accord de transit du Corridor Nord sont enclavés (BURUNDI, OUGANDA, RWANDA) un semi-enclavé (ZAIRE).

Pour l'O.B.K, l'ACTT et la CEPGL et leurs Etats membres le désenclavement constitue la priorité des politiques en matière de transport. Aussi d'importants efforts ont - ils été fournis par ces organisations inter-gouvernementales et leurs Etats membres afin de réduire le handicap de l'enclavement.

Déjà dans le cadre de la première Décennie des Nations Unies pour les Transports et Communications en Afrique (1978 - 1988), la CEA et l'OBK, à la demande des Chefs d'Etat des pays membres de l'O.B.K et du Gouvernement Autrichien, qui devrait assurer le leadership d'un consortium de bailleurs de fonds potentiels, ont élaboré un document intitulé : "Développement plurisectoriel du bassin de la rivière Kagéra", document qui présente et justifie un ensemble de projets relatifs aux secteurs prioritaires de l'O.B.K, dont les Transports et Communications.

Plusieurs autres études ont été effectuées notamment :

- l'étude par la Commission des Communautés Européennes (CCE) des procédures administratives concernant le trafic frontalier et de transit du Corridor Nord entre le KENYA, l'OUGANDA, le RWANDA et le BURUNDI
- Rapport N°3224 EAF de la Banque Mondiale de décembre 1980 sur les goulots d'étranglement dont souffrent les transports internationaux du RWANDA et du BURUNDI
- Rapports en date de mars 1981 du projet PNUD/CNUCED/RAF/78/015 : Assistance en matière de transit pour la Sous-Région enclavée de la partie orientale de l'Afrique Centrale
- Etude de la CEA en date de décembre 1986 sur l'harmonisation et la coordination des différents modes de transport dans la Sous-Région de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe
- Etude du MULPOC de GISEYNI pour la navigabilité de la rivière Kagéra
- Etude effectuée en septembre 1987 pour la Réunion de cofinancement des projets relatifs aux couloirs de transport de l'Afrique de l'Est.
- Etude de la Banque Mondiale en date de mars 1990 des Corridor des Grands Lacs.
- Rapport final du projet PNUD/CNUCED RAF/88/015 relatif au trafic de transit et à l'appui au secteur des transports en Afrique de l'Est et en Afrique Australe.

Plusieurs projets ont été initiés ou sont en cours d'initiation au niveau de l'O.B.K et de l'ACTT, notamment,

dans le secteur routier :

- asphaltage de la route NTUNGAMO - KAGITUMBA (frontière RWANDA/OUGANDA);
- étude de faisabilité de la construction de la route reliant ISHAKA à ISHASHA (frontière RWANDA/OUGANDA);
- asphaltage de la route MUTUKULA - BUKOBA - KEMONDO BAY - LUSAHUNGA (TANZANIE);
- reconstruction du port de GATUNA;
- réhabilitation de la route MOMBASA - NAIROBI

dans le secteur ferroviaire

- phase 2 du projet de modernisation de la ligne KAMPALA - KASESE
- Construction d'un chemin de fer KEMONDO BAY - RUSUMO FALLS - KABANGA (TANZANIE)
- Lignes de pénétration vers le BURUNDI et le RWANDA

dans le secteur du transport lacustre

- développement du transport lacustre entre KISUMU et KEMONDO BAY à travers le lac Victoria
- construction de dépôts de stockage et de distribution de produits pétroliers à NAKURU, ELDORET et KISUMU

Des mesures pour lever les obstacles non physiques ont été présentées par l'ACTT aux Etats Membres. Une étude sur la gestion routière va être réalisée par l'ACTT, sur financement de la CEE, avec comme objectifs principaux la planification des travaux d'entretien routier et la coordination des politiques d'entretien des pays membres.

Pour désenclaver les territoires de la CEPGL dans le cadre de la Décennie des Nations Unies pour les Transports Communications en Afrique trois projets ont été prévus :

1. Etude de l'utilisation des ferry - boats sur les lacs Tanganyika et Kivu.
2. Etude pour la création d'une Société commune de transport sur les lacs Tanganyika et Kivu.
3. Projet relatif à la création d'une compagnie aérienne commune.

L'ensemble de ces trois projets a figuré parmi les priorités du programme de travail du MULPOC de GISEYNI, qui a réalisé plusieurs autres études dont :

- Etude en date janvier 1991 sur la mise en place d'un réseau intégré de transport routier reliant les pays membres de la CEPGL.
- Etude en date de février 1991 visant à déterminer et uniformiser les droits prélevés sur le transport routier au sein de la CEPGL.
- Etude en date de novembre 1991 pour l'amélioration des opérations du port de Kisangani.
- Etude d'identification pour la gestion de bout en bout du système de transport de désenclavement de la CEPGL

- Etude pour la coordination des plans de transport au sein de la CEPGL
- et diverses études relatives aux lacs KIVU et TANGANYIKA en tant que maillons du réseau du Corridor Nord et du Corridor Central.
- étude en cours pour l'amélioration du système de transport de desserte du port de KISANGANI

C'est compte tenu des nombreuses actions déjà initiées ou en cours d'initiation ou envisagées aux niveaux national et sous-régional qu'il a apparu opportun à l'O.B.K, en accord avec l'ACTT, de demander à la CEA la présente étude relative à l'harmonisation des politiques nationales de transport des pays de l'O.B.K et de l'ACTT, étude qui intéresse également tous les trois pays de la CEPGL.

La fiche de présentation de l'étude présentée par l'O.B.K figure en annexe 1 à l'étude.

1.3 Présentation des couloirs de transport de transit

Il existe deux types de couloirs de transit par voies de surface. Les premiers permettent aux pays sans littoral d'avoir accès aux ports maritimes et aux pays de transit. Les seconds relient les pays sous forme de grille, contrairement aux premiers qui sont de type linéaire. C'est récemment que des efforts louables ont été déployés pour la mise en place de systèmes de grilles, qui non seulement conduisent à une économie régionale intégrée, mais contribuent également au désenclavement des pays sans littoral en leur donnant un plus grand nombre de voies d'accès aux ports régionaux.

Il résulte de cette définition générale que les couloirs de transit peuvent être définis comme des systèmes de transport partant des ports pour desservir les pays enclavés. Ces couloirs comprennent des ports, des routes, des chemins de fer, des pipelines, et un réseau de transport lacustre. L'interdépendance de ces éléments est telle qu'il suffit que l'un d'eux soit déficient pour que l'efficacité de tout le couloir en soit affectée.

Il existe deux voies principales d'acheminement des marchandises de et vers l'Océan Indien, et qui constituent une ceinture presque périphérique au bassin de la rivière Kagéra et deux voies secondaires alternatives.

1. Le Corridor Nord

BUJUMBURA - KIGALI - KAMPALA - NAIROBI - MOMBASA (2040 Km)
avec deux possibilités de transport :

- le transport routier: de BUJUMBURA à MOMBASA
- le transport mixte route/rail : routier entre BUJUMBURA et KAMPALA et ferroviaire entre KAMPALA et MOMBASA

2. Le Corridor Central

KIGALI - BUJUMBURA - KIGOMA - DAR-ES-SALAAM avec trois possibilités de transport.

- le transport routier de KIGALI à BUJUMBURA
- le transport lacustre DE BUJUMBURA à KIGOMA
- et le transport ferroviaire de KIGOMA à DAR-ES-SALAAM

Les deux autres alternatives pour accéder aux ports de DAR-ES-SALAAM et de MOMBASA sont :

3. Le Corridor Central Intermédiaire, qui suit la route :
RUSUMO - LUSAHUNGA - ISHAKA - DODOMA - DAR-ES-SALAAM

4. La traversée du Lac Victoria, à partir de KEMONDO BAY au port de MWANZA (TANZANIE) ou de KISUMU (KENYA) et de là continuer jusqu'aux ports de l'Océan Indien.

1.4 Limite de l'étude

Toute étude nécessite une collecte de données de base fiables et récentes. Les événements du Rwanda n'ont pas permis au consultant de s'y rendre. Malgré l'intervention de la CEA le consultant n'a pu obtenir le visa d'entrée au Kenya et n'a reçu aucune documentation provenant du Secrétariat Permanent de l'A.C.T.T. dont le siège est à Mombasa, au Kenya.

Par ailleurs pour la collecte des données le consultant n'a disposé que de deux jours ouvrables au Burundi et au Zaïre et d'un seul jour ouvrable en Tanzanie. C'est ainsi que le temps imparti ne lui a pas permis de prendre tous les contacts nécessaires, comme il l'aurait souhaité, notamment avec les auxiliaires des transports, les opérateurs économiques et les bailleurs de fonds.

Le consultant n'a pu s'entretenir non plus avec aucun responsable d'organisation inter-gouvernementale, ni même avec les responsables de l'O.B.K. dont le siège est au Rwanda et de l'A.C.T.T., qui ont sollicité l'étude.

Aussi les difficultés de collecte de données se refléteront - elles évidemment dans l'étude par le déséquilibre des différents chapitres et par l'insuffisance d'informations sur certains sujets importants qui mériteraient d'être traités d'une manière plus approfondie.

PREMIERE PARTIE

ANALYSE DE LA SITUATION PAR PAYS

CHAPITRE II : BURUNDI

1 Données géographiques et démographiques

Le Burundi est un pays enclavé situé au bord du lac Tanganyika, limité au Nord par le Rwanda, au Sud et à l'Est par la Tanzanie et à l'Ouest par le Zaïre.

La superficie est de 27834km² et la population a été estimée en 1993 à 6 millions d'habitants, soit une densité de 215 habitants/km², l'une des plus fortes densités du continent africain. Le taux d'accroissement annuel moyen de la population a été de 2,8% pour la période 1980 1992. L'espérance de vie est de 48 ans.

2 Données économiques

Les données économiques sont reflétées dans les deux tableaux N°1 et N°2 qui suivent et qui sont extraits des rapports par pays du troisième trimestre 1994 publiés par l'Unité Economique "The Economist Intelligence Unit" et dans les tableaux N°37, N°38, N°39 et N°40 relatifs aux principaux indicateurs économiques de la Sous-Région".

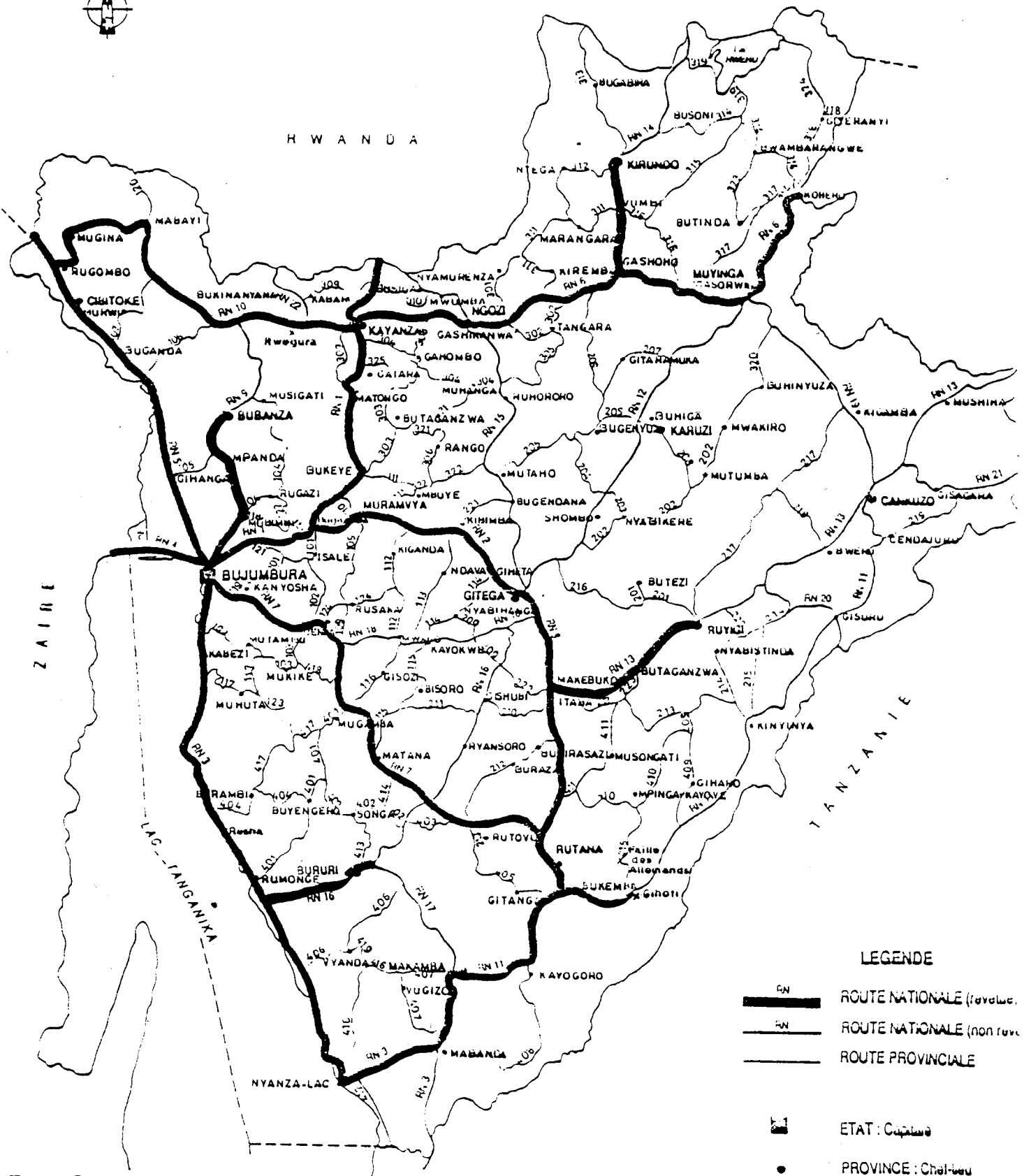
Le PIB du Burundi était de 234,4 milliards de francs burundais en 1993 et se répartissait ainsi : secteur agricole 54,1%, secteur industriel 16,8%, secteur de l'industrie manufacturière 11% et 29,1% pour les services.

Le PNB par habitant était de 210 dollars en 1992 et son taux croissance annuel moyen était de 1,3% pour la période 1980 - 1992.

Le taux d'inflation annuel moyen entre 1970 et 1980 était de 10,7% et de 4,5% pour la période 1980 - 1992.

La consommation du secteur public a augmenté entre 1970 et 1992, le taux de croissance annuel moyen étant passé de 3,5% pour la période 1970/1980 à 4,5% pour la période 1980 - 1992. Par contre la consommation privée a légèrement baissé, le taux de croissance annuel moyen étant passé de 4,5% pour la période 1970/1980 à 4,2% pour la période 1980 - 1992. Le taux d'investissement national brut a beaucoup baissé en passant de 16,3% pour la période 1970 - 1980 à 3% pour la période 1980 - 1992.

BURUNDI



TAIL BUJUMBURA

ECHÉLLE

TABEAU N°1
STRUCTURE ECONOMIQUE DU BURUNDI

Indicateurs économiques	1989	1990	1991	1992	1993
PIB aux prix du marché (milliards Bufr)	179,5	193,9	211,9	226,4	234,4
Taux de croissance réel du PIB %	1,5	3,5	5,0	2,3	-5,0
Inflation mesurée à l'indice des prix à la consommation (%)	11,6	7,1	8,9	4,6	9,7
Population (millions d'habitants)	5,30	5,46	5,62	5,78	5,92
Exportations FOB (millions \$)	93,2	72,9	91,5	80,2	75,0
Importations CAF (millions \$)	151,4	189,0	195,9	181,8	172,8
Solde des opérations courantes (millions \$)	-12,1	-66,2	-31,3	-53,8	-26,3
Reserves, or exclus (millions \$)	99,6	105,0	141,4	174,2	163,0
Encours total de la dette extérieure (millions \$)	889	907	964	1023	1067
Ratio du service de la dette extérieure (%)	36,4	43,4	31,0	39,9	42,6
Production de café vert (milliers tonnes)	32,5	34,9	34,2	37,1	22,5
Taux de change Bufr : \$	158,7	181,5	171,3	208,3	242,8

4 novembre 1994 : 241,2 Bufr = 1 \$

Source : EIU country report (3rd quarter 1994)

TABLEAU No.2
STRUCTURE ECONOMIQUE DU BURUNDI

PIB par branche d'origine	1993 (% total)	Emploi du PIB	1993 (% total)
Agriculture	54,1	Consommation privée	87,4
Industrie	16,8	Consommation publique	17,6
Industrie manufacturière	11,0	Investissements publics bruts	17
Services	29,1	Exportations de biens et services	7,6
PIB aux prix du marché	100,0	Importations de biens et services	-29,5
		PIB aux prix du monde	100

Source : EIU country report (3rd quarter 1994)

Principaux produits exportés en 1993	(millions \$)	Principaux produits importés en 1993	(millions \$)
Café	30,1	Huiles minérales	22,5
Thé	9,2	Equipements mécaniques	22,3
Cuir	1,6	Equipements de transport	21,8
		Biens pour l'industrie de construction	13,6

Source : EIU country report (3rd quarter 1994)

Principales destinations des exportations en 1993	% total	Principales origines des importations	% total
Allemagne	26,4	Belgique/Luxembourg	16,5
Belgique/Luxembourg	11,2	France	11,5
Suisse	4,8	Japon	9,2
Tanzanie	4,8	Allemagne	6,8

Source : EIU country report (3rd quarter 1994)

Globalement les exportations du Burundi ont baissé de 1989 à 1993 en passant de 93,2 millions de dollars à 75 millions de dollars et les importations ont augmenté en passant de 151,4 millions de dollars en 1989 à 172,8 millions de dollars en 1993.

Les principaux produits d'exportation sont le café, le thé et les cuirs avec une prédominance du café qui a apporté en 1993 30,1 millions de dollars. Le thé a apporté 9,2 millions de dollars et les cuirs 1,6 millions de dollars.

Les principales destinations des exportations en 1993 ont été l'Allemagne pour 26,4%, Belgique/ Luxembourg pour 11,2%, la Suisse pour 4,8% et la Tanzanie pour 4,8%. Il est à noter que 4,8% des exportations totales du Burundi sont destinées à la Tanzanie.

Les principaux produits d'importation en 1993 étaient les huiles minérales pour 22,5 millions dollars, les équipements mécaniques pour 22,3 millions dollars, les équipements de transport pour 21,8 millions dollars et les biens pour l'industrie de construction pour 13,6 millions dollars.

Les principales origines des importations sont Belgique/ Luxembourg pour 16,5%, la France par 11,5%, le Japon pour 9,2% et l'Allemagne pour 6,8%.

Les ressources minières dont dispose le Burundi sont le nickel, les phosphates, le vanadium et un peu d'or alluvionnaire. Les droits d'exploitation du nickel ont été concédés récemment à un investisseur étranger et il est prévu une production de 30 000 tonnes de nickel à l'horizon l'an 2005.

Il y a lieu de mentionner que le Burundi connaît une baisse dramatique des activités économiques consécutives à la crise politique profonde issue de l'assassinat le 21 octobre 1991 du premier Président démocratiquement élu lors des élections de juin - Juillet 1993, et de quelques uns de ses plus proches collaborateurs, suite à une tentative de coup d'Etat. Le coût d'Etat avorté a abouti à de très graves violence ethniques qui ont conduit à la mort d'environ 100 000 habitants et au déplacement d'environ 1 millions de personnes dont près de 700 000 réfugiés à l'étranger. La mort accidentelle le 6 Avril 1994 du nouveau Président avec deux de ses ministres lors de l'écrasement de l'avion du Président du Rwanda à Kigali n'a fait qu'aggraver la situation.

Les bailleurs de fonds ont tenu le 28 septembre 1994, au siège de la Banque Mondiale à Paris, une réunion consacrée aux problèmes économiques et surtout budgétaires du Burundi. Il a été constaté que l'économie a connu une diminution d'environ 16% au cours des années 1993/1994, que la situation fiscale du pays s'est détériorée et que les arriérés internes et externes de la dette se sont accumulés. Selon le document présenté par le Ministre burundais des Finances, en 1994 le taux annuel moyen de croissance du PIB sera négatif (-6%), tandis que le taux d'inflation atteindra 17%. Les arriérés de la dette extérieure s'élèveraient à plus d'un milliard de francs burundais en fin 1993 et à la fin de 1994 de nouvelles dettes extérieures évaluées à 3,5 milliards de francs burundais devront arriver à échéance.

La crise budgétaire était particulièrement inquiétante et constituait le principal problème au 4ème trimestre 1994. En 1993 le Burundi a bénéficié d'une subvention budgétaire de 7,8 milliards de francs burundais et ne s'attendait pas à plus de 1,6 milliards de francs burundais en 1994.

Les bailleurs de fonds ont exprimé, lors de la réunion de Paris, leur soutien au Burundi pour l'aider à reconstruire son économie, à résoudre ses difficultés budgétaires, à réinstaller les rapatriés et les déplacés et à remettre le pays sur la voie du développement durable, à condition que le Gouvernement burundais obtienne de bons résultats notamment dans le domaine de "l'établissement d'un Etat de droit et de la démocratie".

4.3 Conditions générales des transports

4.3.1 Le réseau et le transport routiers

Le réseau routier burundais est classé en routes nationales et en routes provinciales. Le tableau suivant donne les longueurs des différentes catégories des routes avec les longueurs correspondantes des routes revêtues et des routes en terre.

TABLEAU N°3
CLASSIFICATION DES ROUTES

	ROUTES NATIONALES	ROUTE PROVINCIALES	TOTAL
ROUTES REVETUES	1006 km	21km	1027km
ROUTES EN TERRE	943km	2502km	3445km
TOTAL	1949	2523	4472km

Source: Direction Générale des Routes

De ce tableau il résulte que le réseau total de routes classées est long de 4472km dont 1949km de routes nationales et 2523km de routes provinciales; 1027km de routes sont revêtues dont 1006km de routes nationales et 21km de routes provinciales et 3445km de routes classées sont en terre dont 943km de routes nationales et 2502km de routes provinciales.

Les caractéristiques géométriques sont données dans le tableau suivant :

TABLEAU N°4
CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES DES ROUTES

RELIEF	VITESSE DE BASE KM/H	RAYON MINIMUM (M)	RAMPE MAXIMUM (%)	LARGEUR PLATE-FORME (M)
PLAT	80	425	4	1,25 + 6,00 + 1,25
VALLONNE	60	240	6	IDEM
MONTAGNEUX	40	120	8	IDEM

Source : Direction Générale des Routes

Pour le dimensionnement des chaussées la charge à l'essieu utilisée est celle de 13 tonnes et l'épaisseur est déterminée par la méthode de l'indice de portance CBR qui considère les sols de fondation S_1, S_2, S_3 ...etc., en fonction des classes de trafic T_1, T_2, T_3 , etc. Le dimensionnement tient donc compte de l'intensité journalière moyenne de trafic dans les deux sens et les classes suivantes de trafic sont définies :

$$\begin{aligned}
 T_1 &< 300 \\
 300 &< T_2 < 1\ 000 \\
 1\ 000 &< T_3 < 3\ 000 \\
 3\ 000 &< T_4 < 6\ 000 \\
 6\ 000 &< T_5 < 12\ 000
 \end{aligned}$$

La structure de chaussée la plus répandue est la fondation et la couche de base en grave latéritique naturelle et le revêtement bitumineux en bicouche.

De l'étude du MULPOC de GISEYNI sur la mise en place d'un réseau intégré de transport routier reliant les pays de la CEPGL on relève les spécifications techniques suivantes :

Spécifications techniques des véhicules

Dimensions des véhicules

Largeur maximale	2,50m
Longueur maximale	
- camion solo	11,00m
- semi-remorque	17,00m
- camion avec remorque	18,00m
Hauteur maximale	4,00m
Charges maximales	
Essieu simple	
- essieu simple à 2 roues isolées	
- essieu simple à 4 roues	
Essieu multiple à 2 roues par essieu	
- essieu tandem (entre axes 2m)	17 tonnes
- essieu tandem (entre axes 2m)	19 tonnes
- essieu tridem (entre axes adjacents 1,35m)	22 tonnes
- essieu tridem (entre axes adjacents 1,35m)	24 tonnes
Essieu multiple à 4 roues par essieu	
- essieu tandem (entre axes 2m)	20 tonnes
- essieu tandem (entre axes 2m)	22 tonnes
- essieu tridem (entre axes adjacents 1,35m)	25 tonnes
- essieu tridem (entre axes adjacents 1,35m)	27 tonnes

Les projets d'infrastructures routières en cours de réalisation ou programmés, ainsi que le programme d'entretien routier sont donnés dans les tableaux suivants avec les coûts des investissements correspondants. Il y a lieu de noter qu'au Burundi il existe un Fonds Routier destiné à l'entretien routier.

TABLEAU N°5

**PROJETS D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES EN COURS DE REALISATION OU
PROGRAMMES-COUTS DES INVESTISSEMENTS :**

Intitulé du Projeta	Période de réalisation	Coût de l'investissement et Financement
Etude d'exécution de la RN12 Gitega - Muyinga	1992	188.000.000fbu (BAD, BDI (6%))
Etude d'exécution de la RN 15 Gitega - Ngozi	1995	187.000.000Fbu (BAD, BDI (6%))
Construction de la RN13 Makebuko - Ruyigi	1994-1995	2.400.000.000Fbu (BAD, FSN, BDI (11%))
Renforcement de la RN3 sur 30Km	1995-1996	600.000.000Fbu (FED)

SOURCE : DIRECTION GENERALE DES ROUTES DU BURUNDI

TABLEAU 6

PROGRAMME D'ENTRETIEN ET COUTS

Intitulé	Période d'intervention	Financement
Couche d'usure sur RN3 et RN11	1996	700.000.000Fbu (Financement en cours de recherche auprès de l'IDA)
Entretien courant des routes en terre	Annuellement	900.000.000Fbu (Fonds routier 50%, le reste autres bailleurs FED, KFW, IDA etc.
Couche d'usure de la RN9	1995	200.000.000 (IDA et OPEC)

SOURCE : DIRECTION GENERALE DES ROUTES DU BURUNDI

Le transport routier joue un très grand rôle dans l'économie burundaise. Le transport des marchandises et des passagers est assuré de plus en plus par des transporteurs privés, qui ne sont malheureusement pas encore bien organisés : Ils se plaignent du coût exorbitant des véhicules dont les prix ont doublé entre 1991 et 1995; du nombre et des montants des taxes à payer trimestriellement et des documents exigés (7 selon un transporteur burundais de passagers) renouvelables trimestriellement.

Les résultats bruts sur le trafic routier du Burundi se trouvent en annexe N°2.

4.3.1.1 Le Corridor Nord présente 2 options pour le Burundi :

- l'option route intégrale Bujumbura - Mombasa via le Rwanda et l'Ouganda qui fait 1917km
- l'option route Burundi - Kisumu (environ 900km) et chemin de fer kenyan KISUMU - Mombasa (928km) soit au total 1828km.

L'itinéraire routier est entièrement bitumé et se trouve dans un état relativement bon.

Sur l'itinéraire route/rail l'état de la route est moins bon que celui de l'option route intégrale et sur le tronçon de chemin de fer kenyan Nakuru - Kisumu le poids des trains est limité à cause de l'état de la voie.

Le Corridor Nord représente pour le Burundi un handicap des frontières : les transporteurs doivent traverser trois frontières dans des délais assez longs avant d'arriver au port de Mombasa; un handicap des coûts : le trajet est de 20 à 30 \$US plus cher que la voie routière de Dar-Es-Salaam; un handicap douanier : en plus de la DTDR l'Ouganda et le Kenya exigent leurs propres documents de transit "Transit Entry", il faut un dépôt de caution douanière dans chaque pays traversé avec une commission d'intervention de 0,25% par pays; des documents douaniers C34 et C35 sont exigés au Kenya. Un handicap du tarif portuaire, malgré une réduction de 50% sur les droits de quai accordé au Burundi.

4.3.1.2 Le Corridor Central présente 3 options pour le Burundi :

- l'option route intégrale Bujumbura - Kobero - Nyakasanza - Isaka - Nzega - Dodoma - Dar-Es-Salaam (1529km) dont le tronçon tanzanien bitumé entre Morogoro et Dodoma (261km) et entre Isaka et Frontière Burundi (241km);

- l'option rail/lac via Kigoma : trajet lacustre de 175km effectuée en moins d'une journée entre les ports de Bujumbura et de Kigoma et trajet ferroviaire de 1254km entre Kigoma et Dar-Es-Salaam soit au total 1429km. Ce trajet s'effectue en moins d'une journée;
- l'option route via Isaka et rail - Bujumbura - Isaka (534km) par la route et chemin de fer tanzanien Isaka Dar-Es-Salaam (982km), soit au total 1516km. C'est le même tronçon routier burundais de l'option route intégrale.

Le Corridor Central draine de loin le tonnage le plus important du Burundi : en 1991 il représentait environ 62% du trafic global.

Les avantages du Corridor Central pour le Burundi sont :

- il y a moins de pays à traverser;
- les procédures douanières sont plus simples, moins coûteuses et moins contraignantes;
- les coûts de transport directs sont beaucoup plus faibles;

4.3.1.3 Politique nationale de transport de transit

Pays enclavé, la politique de transport du Burundi est basée sur la diversification des voies d'accès à la mer, la diversification des modes de transport et la maîtrise des coûts. L'instabilité politique dans la Sous-Région (Ouganda d'abord, ensuite le Rwanda) a amené le Gouvernement burundais à décider de ne plus dépendre, ni d'une seule voie d'accès à la mer, ni d'un seul mode de transport. C'est ainsi qu'à l'exportation comme à l'importation les marchandises burundaises empruntent aussi bien les différentes voies du Corridor Nord que celles du Corridor Central et même celles du Corridor Sud, qui conduisent au port Zaïrois de Kalémie à 295km de Bujumbura et au port de Mpulungu en Zambie à 660km de Bujumbura. Au Burundi l'on pense déjà à une possibilité d'intensification des échanges avec l'Afrique du Sud, après le changement politique important intervenu dans ce pays.

4.3.2 Le transport lacustre

Le transport lacustre se fait sur le lac Tanganyika, qui a 660km de longueur et 30 à 40 kilomètres de largeur. Ce lac constitue un lieu d'échange privilégié pour les personnes et le biens et abrite en plus du port de Bujumbura ceux de Kalémie et Kalundu au Zaïre, celui de Kigoma en Tanzanie et celui de Mpulungu en Zambie.

Le transport lacustre sert d'appui au transport par le chemin de fer tanzanien Dar-Es-Salaam - Kigoma. Le complexe portuaire de Bujumbura est un élément essentiel de l'économie burundaise puisque les 3/4 du trafic international du pays passe par ses installations. Il s'agit notamment des produits d'importation en provenance de la Tanzanie, du Zaïre et de la Zambie tels que le ciment, le sucre, le sel, les produits alimentaires, boissons et tabac, les céréales, les matériels agricoles, les engrais et pesticides, les matériaux de constructions et équipements de transport et des produits d'exportation à destination des mêmes pays, à savoir le café, le coton, le thé, le quinquina, les tourteaux, les peaux et des minerais.

Il faut noter qu'une partie du trafic routier transite par les installations du port. En effet, dès 1988 la Douane a imposé la Gare Routière Internationale, située à 0,5 kilomètre des portes du Port, comme lieu de dédouanement des marchandises empruntant la route. Ainsi des marchandises, qui n'empruntent pas la voie lacustre sont quant même manutentionnées à l'intérieur du Port. On a estimé le total concerné en 1989 à 9920 tonnes, soit environ 16% du trafic routier, ce qui montre que la règle n'était pas encore bien respectée.

Le tableau de la page suivante indique le trafic du port de Bujumbura. Ce tableau est établi à partir des statistiques de la Société d'Exploitation du Port de Bujumbura (E.P.A).

TABLEAU N°7
TRAFIC DU PORT DE BUJUMBURA
IMPORTATIONS (TONNES)

PAR LE LAC	1988	1989	1990	1991	1992
DE KIGOMA	63 075	75 758	69 515	106 101	122 394
DU ZAIRE	12 863	14 754	13 226	11 896	7 331
DE LA ZAMBIE	65 797	59 869	70 145	70 422	50 241
TOTAL	141 735	150 381	152 886	188 419	179 966
PAR LA ROUTE	12 572	7 699	9 691	7 719	6 181
TOTAL					
LAC + ROUTE	154 307	158 080	162 577	196 138	186 147
Nb de conteneurs KIGOMA	396	503	344	473	499
Nb de conteneurs routiers en dépôt	152	194	303	253	156

NOTA Les tonnages des conteneurs sont compris dans les chiffres ci-dessus

EXPORTATIONS (TONNES)

	1988	1989	1990	1991	1992
PAR ROUTE : CAFE		2 221	6 539	7 372	6 664
VERS KIGOMA	37 427	31 411	30 038	32 420	23 351
VERS LE ZAIRE	265	1 365	1 637	1 669	543
VERS LA ZAMBIE	713	232	845	1 055	779
TOTAL EXPORT LAC	38 405	33 008	32 520	35 144	24 673
TOTAL EXPORT LAC + ROUTE	38 405	35 229	39 059	42 516	31 337

TRAFIC TOTAL : IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS (TONNES)

	1988	1989	1990	1991	1992
TOTAL IMPORT - EXPORT LAC	180 140	183 389	185 406	223 563	204 639
TOTAL IMPORT EXPORT ROUTE	12 572	9 920	16 230	15 091	12 845
TOTAL GENERAL	192 712	193 309	201 636	238 654	217 484

SOURCE : STATISTIQUES DE LA SOCIETE D'EXPLOITATION DU PORT DE BUJUMBURA (EPA)

De ce tableau il résulte que le trafic total du Port lacustre de Bujumbura a été de 204 639 tonnes en 1992 dont 179 966 tonnes d'importations et 24 673 tonnes d'exportation. Il est à noter que les exportations représentent 13,7% des importations.

Des importations totales de 179 966 tonnes 122 394 tonnes proviennent de Kigoma, soit 68%, 50 241 tonnes soit 28% de la Zambie et 7 331 tonnes soit 4% du Zaïre.

Des exportations totales de 24 673 tonnes 23 351 tonnes, soit 94,6% vont vers Kigoma, 779 tonnes soit 3,2% vers la Zambie et 543 tonnes, soit 2,2% vers le Zaïre. Le trafic du Zaïre par le port de Bujumbura est donc insignifiant.

Pour situer les parts de trafic du port de Bujumbura avec ses voisins, le tableau ci-dessous indique les pourcentages réalisés avec les autres ports du lac au cours des années 1987 à 1991.

TABLEAU N° 8

TRAFFIC DU PORT DE BUJUMBURA AVEC LES
PORTS VOISINS

	1987	1988	1989	1990	1991
avec KIGOMA	53%	56%	59%	54%	62%
avec KALEMIE	11%	10%	9%	8%	6%
avec MPULUNGU	35%	34%	33%	38%	32%

SOURCE : RAPPORT SUR LE COMPLEXE PORTUAIRE DE BUJUMBURA

De ce tableau il résulte que le trafic avec le port tanzanien de Kigoma a augmenté de 53% à 62% de 1987 à 1991 alors que le trafic avec le port Zaïrois de Kalémie a diminué de 11% à 6% de 1987 à 1991.

Les bateaux de commerce fréquentant régulièrement le port de Bujumbura sont au nombre de 39 dont 25 navigant sous pavillon burundais, 11 sous pavillon Zaïrois et 3 sous pavillon tanzanien.

Les mouvements du port sont un peu supérieurs à 600 entrées et 600 sorties par an, ce qui correspond à environ 50 mouvements par mois, soit approximativement deux entrées et deux sorties par jour.

La flotte burundaise a une capacité totale de l'ordre de 8 000 tonnes de marchandises, présentant une surcapacité de l'ordre du tiers, compte tenu des temps de rotation et des immobilisations pour réparations.

Les concessions du port de Bujumbura représentent une vingtaine d'hectares de terre pleins dont huit sont revêtus. Le Port comprend 920 mètres linéaires d'ouvrages d'accostage dont 600m disposent de plus de 4m de tirant d'eau.

On distingue les ouvrages lacustres suivants :

- la jetée Nord de 330m destinée à la protection contre la houle du Nord - Ouest.
- l'estacade Sud de 220m de longueur avec plusieurs postes d'accostage dont le "poste passagers".
- la jetée Sud de 120m de longueur, qui protège partiellement l'estacade Sud et l'avant-port.
- l'avant - port, zone de transition dans laquelle les bateaux peuvent attendre ou manoeuvrer.
- le Bassin long de 350m et large d'une centaine de mètre, où stationnent les bateaux pour les opérations de chargement et de déchargement. Ce bassin est bordé :
 - . au Sud pour un quai de 370m de long dont plus de la moitié dispose de 4m de tirant d'eau;
 - . au Nord - Ouest par un promontoire réduisant à 60m la largeur de la passe d'accès au bassin. Le promontoire est bordé par 180m de quai disposant de 3m de tirant d'eau sur les 3/4 de sa longueur. Ce quai équipé d'un derrick de levage est réservé aux conteneurs.

Le port dispose de divers bâtiments et hangars. L'ensemble des hangars et magasins représente une surface de 18 560m².

Le port est doté d'un outillage important qui lui permet d'assurer des services rapides et de qualité, à savoir :

- un remorqueur de rade
- 4 grues "Titan" sur rail de 5 tonnes de capacité à 28m de portée
- un "Derrick" fixe de 50 tonnes de capacité
- une grue mobile "Pinguely" de 240t/m, destinée à traiter les conteneurs sur bateaux en nimporte quel endroit des quais du bassin
- 2 élévateurs de 25 tonnes, type front loader, équipés de paloniers de 20' pour manutentionner les conteneurs de 20' sur terre-pleins, et charger ou décharger les camions
- 7 petits élévateurs de 2,5 à 4,5 tonnes pour les manutentions sur terre-pleins et dans les hangars et magasins
- 3 sauterelles permettant le gerbage en hauteur, et le chargement ou le déchargement des camions dans de bonnes conditions de rendement et de sécurité pour la marchandise
- 2 grues "Lorrain" très anciennes servent de grues de dépannage.

CHAPITRE V : KENYA

3.1 Données géographiques et démographiques

Le Kenya est limité au Nord par l'Ethiopie, au Nord-Est par la Somalie, au Nord-Ouest par le Soudan, à l'Ouest par l'Ouganda, au Sud-Est par l'Océan Indien et au Sud par la Tanzanie. Le pays est traversé par l'équateur et présente une grande diversité climatique et topographique, en raison notamment de l'altitude. Plus de la moitié du pays est semi-désertique, mais la diversité des climats fait que les terres les plus fertiles du continent africain se trouvent au Kenya.

La superficie est de 580 000km² et la population a été estimée en 1992 à 26 millions d'habitants, soit une densité de 45 habitants/km². Le taux d'accroissement moyen de la population a été de 3,6% pour la période 1980/1992. L'espérance de vie est de 59 ans, la plus élevée de la Sous-Région.

3.2 Données économiques

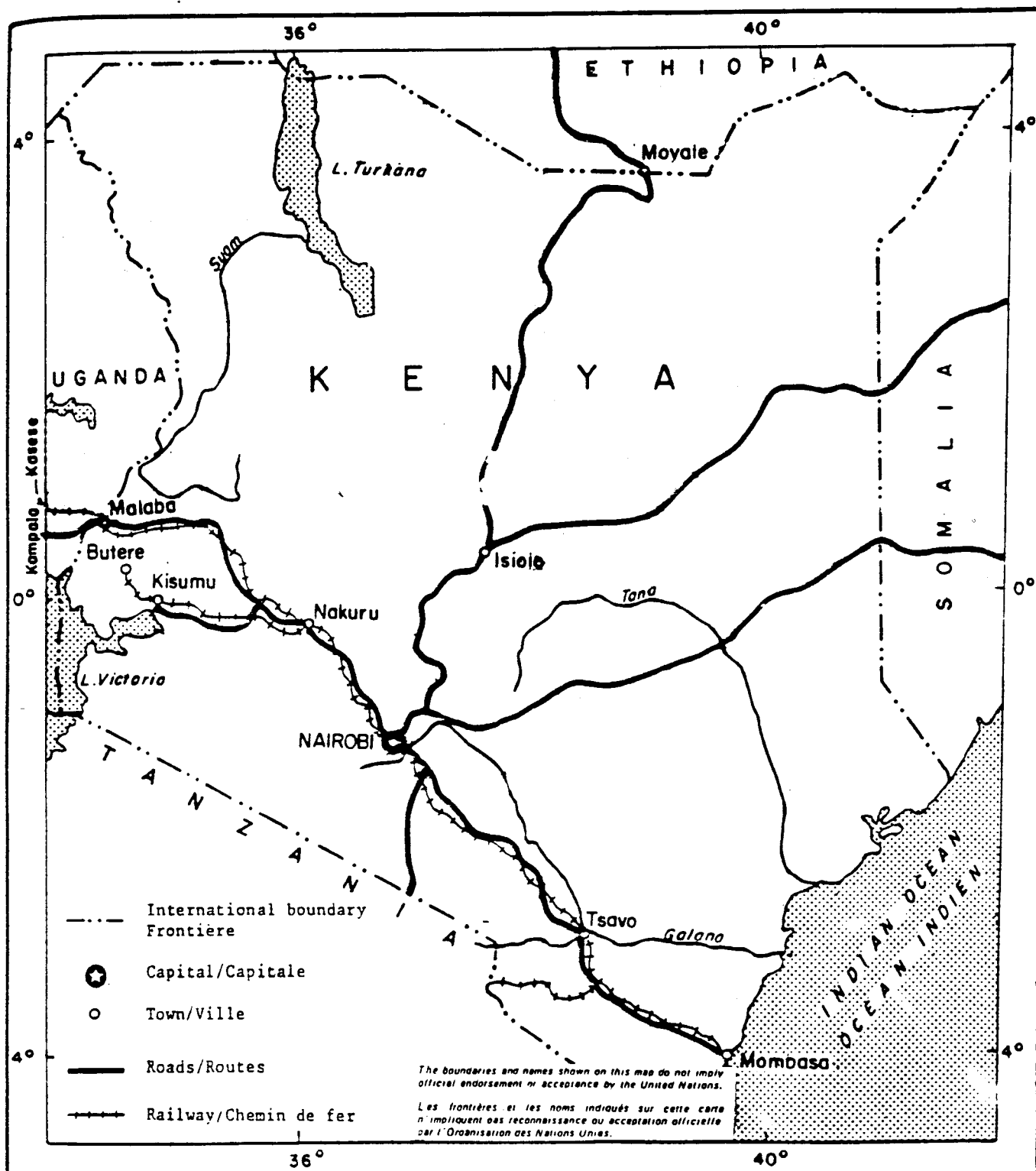
Les données économiques sont reflétées dans les tableaux N°37, N°38 et n°39 relatifs aux principaux indicateurs économiques de la Sous-Région. Le PIB est passé de 1 453 millions de dollars en 1970 à 6 884 dollars en 1992. Le taux de croissance annuel moyen était de 6,4% pour la période 1970/1980 et de 4% pour la période 1980/1992. En 1992 le PIB se répartissait ainsi : secteur agricole 27%, secteur industriel 19%, secteur manufacturier 12% et 54% pour les services.

Le PNB par habitant était de 310 dollars en 1992, le plus élevé de la Sous-Région, et son taux de croissance annuel moyen était de 0,2% pour la période 1980/1992.

Le taux d'inflation annuel moyen entre 1970 et 1980 était de 10,1% et pour la période 1980/1992 de 9,3%.

KENYA

EXISTING TRANSPORT LINKS WITH RWANDA, BURUNDI, UGANDA, ZAIRE AND TANZANIA

LIAISONS EXISTANTES ENTRE LE KENYA ET LE RWANDA, LE BURUNDI, L'UGANDA,
LE ZAIRE, LA REPUBLIQUE UNIE DE TANZANIE

Du tableau N°40 il résulte que le taux de croissance annuel moyen de la consommation publique a fortement baissé, presque du triple au simple, en passant de 9,2% pour la période 1970/1980 à 3,1% pour la période 1980/1992. Le taux de croissance annuel moyen de la consommation privée a également baissé, mais plus faiblement, en passant de 6,4% pour la période 1970/1980 à 5,2% pour la période 1980/1992. Le taux d'investissement brut est passé de 2,4% pour la période 1970/1980 à -0,2% pour la période 1980/1992.

Les exportations aussi bien que les importations ont augmenté régulièrement de 1989 à 1993 en passant pour les exportations de 19 904 millions de shillings en 1989 à 77 915 millions de shillings en 1993 et pour les importations de 44 235 millions de shillings en 1989 à 97 521 millions de shillings en 1993.

Les principaux produits d'exportation sont le café, le thé, les produits pétroliers et la viande. Les principales destinations des exportations sont les pays de l'Union Européenne, l'Ouganda et le Rwanda.

Les principaux produits d'importations sont les machines, les matériels de transport, les produits manufacturés et des biens intermédiaires. Les principaux fournisseurs sont, par ordre d'importance les pays de l'Union Européenne, Les pays du Moyen Orient et les Emirats Arabes Unis.

3.3 Conditions générales des transports

3.3.1 Réseau et transport routiers

La longueur totale du réseau routier kenyan était de 150 600km en 1985 dont 54 200km de routes classées. 6 700km des routes classées étaient bitumés. Les routes classées qui relèvent du Ministre Chargé des Travaux, Publics se repartissait en 5 catégories :

1. axes internationaux
2. axes nationaux
3. routes principales
4. routes secondaires
5. routes d'importance mineure

Le réseau routier serait dans l'ensemble en assez bon état, le Gouvernement ayant consenti de grands investissements pour sa réhabilitation et son entretien. En plus du Corridor Nord le Kénia est relié à la Tanzanie par la route Nairobi Namanga, à l'Ethiopie par la route Isiolo - Moyale et à la Somalie par la route Garrisa - Liboi. La limite de la charge à l'essieu est de 10 tonnes dans tout le pays. L'application de cette réglementation poserait d'énormes problèmes aux transporteurs des pays enclavés que sont le Burundi et le Rwanda où la charge à l'essieu est de 13 tonnes et l'Ouganda. Il semble que les camions citernes existant dans ces pays enclavés ne satisfont pas du tout à la limite de la charge à l'essieu de 10 tonnes. Il y aurait surcharge même en appliquant la limite de la charge à l'essieu de 13 tonnes. La question reste posée si les restrictions sur la charge à l'essieu et le poids des véhicules au Kenya ne détournent pas le trafic de transit du Corridor Nord sur le Corridor Central.

Les camions kenyans monopolisaient pratiquement le trafic dans le Corridor Nord, mais l'accroissement des parcs du Rwanda et du Burundi a beaucoup entamé ce monopole. De 25 000 véhicules enregistrés en 1978 pendant le boom du café, ce nombre serait tombé à moins de 15 000 en 1992 selon le profil par pays de l'E.I.U de 1993/1994. Il a été de 18 727 en 1987, 19 524 en 1990, 15 516 en 1991 et 14 784 en 1992.

3.2 Le réseau et le transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire a une longueur totale de 2101km à voie métrique. La ligne principale va de Mombasa à Malaba où elle est interconnectée avec le réseau ferroviaire ougandais et comprend deux embranchements : Nakuru - Kisumu et Voi-Taveta où il est interconnecté avec le réseau ferroviaire tanzanien. La ligne Nakuru - Kisumu, sur laquelle le poids des trains est limité, a besoin d'être améliorée.

La mise en service de locomotives de type 94 semble avoir donné aux chemins de fer Kenyans une capacité suffisante pour faire face aussi bien au trafic interne qu'au trafic international. Les problèmes qui subsistent sont pour la Compagnie des chemins de fer Kenyans (KRC) l'amélioration de l'efficacité et l'orientation commerciale des activités. Il est à espérer que l'accord bilatéral signé entre la KRC et l'U.R.C améliorera les relations de coopération entre les deux compagnies, qui seraient caractérisées par une défiance mutuelle quant aux factures, aux échanges de wagons et aux paiements des locations.

Le trafic marchandises et passagers de 1987 à 1992 est donné par le tableau suivant :

TABLEAU N°9
TRAFIC MARCHANDISES ET PASSAGERS DES KRC

	1987	1988	1989	1990	1991	1992
TRAFIC PASSAGERS (MILLIERS PASSAGERS)	3757	4037	3347	3109	2635	2563
TRAFIC MARCHANDISES (MILLIERS TONNES)	3002	3255	3317	3581	3286	2821

SOURCE : STATISTIQUES DU MINISTRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Il résulte de ce tableau que le trafic passagers a diminué régulièrement de 1987 à 1992 en passant de 3 757 000 passagers en 1987 à 2 563 000 en 1992, exception faite de la pointe de 1988, qui a atteint 4 037 000 passagers.

Quant au trafic marchandises, il a augmenté faiblement et assez régulièrement de 1987 à 1990 en passant de 3 002 000 tonnes à 3 581 000 tonnes et ensuite il a baissé à 3 286 000 tonnes en 1991 et à 2 821 000 tonnes en 1992, en dessous de la performance de 1987. Sur le réseau ferroviaire kenyan les marchandises conventionnelles seraient acceptées aux risques du propriétaire alors que les conteneurs sont transportés aux risques des chemins de fer.

Les principaux problèmes posés par le Kenya dans le Corridor Nord ont été évoqués dans le chapitre précédent relatif au Burundi.

Le réseau routier serait dans l'ensemble en assez bon état, le Gouvernement ayant consenti de grands investissements pour sa réhabilitation et son entretien. Il en est de même du réseau ferroviaire à l'exception de la ligne Nakuru - Kisumu sur laquelle le poids des trains est limité.

L'itinéraire du réseau routier du Corridor Nord est pratiquement parallèle à l'itinéraire ferroviaire : Mombasa - Tsavo - Nairobi - Nakuru - Malaba Frontière Ouganda avec la bretelle Nakuru - Kisumu. La ligne principale Mombasa - Malaba frontière OUGANDA a 1082km.

La préoccupation essentielle des Autorités kényanes serait actuellement la préservation des infrastructures de transport et leur entretien. Aussi le Gouvernement a-t-il décidé le respect strict de la réglementation relative à la charge à l'essieu, aux caractéristiques des véhicules et au péage routier. La limite de la charge à l'essieu est de 10 tonnes, limite acceptée par l'Accord de transit du Corridor Nord. Pour faire respecter cette limite de la charge à l'essieu, les camions subiraient systématiquement deux contrôles à Athi River et à Marakani.

3.3.3 Transport par voies d'eau intérieures

L'éclatement de la Communauté de l'Afrique de l'Est, en 1977, avait fait suspendre le transport international sur le lac Victoria, qui a repris depuis. Avec la construction d'un terminal à conteneurs à Kisumu par l'Autorité des Ports Kenyans (KPA), ce port a pris de l'importance. Il semble que des ferry des KRC et TRC pourraient faire traverser le lac Victoria aux camions et remorques en direction du Burundi, du Rwanda et du Zaïre tout en évitant la traversée de l'Ouganda.

Il existe un service de ferry entre le port Kenyan de Kisumu, le port ougandais de Jinja et le port tanzanien de Mwanza.

3.3.4 Ports et transport maritime

Les principaux ports maritimes du Kenya sont Mombasa, Kilindimi et Reitz. Ils sont gérés par l'Autorité des Ports Kenyans, " Kenyan Ports Authority" (K.P.A).

Le port principal Mombasa est situé à 480km de la capitale Nairobi à laquelle il est relié par route, par chemin de fer et par un oléoduc transportant du pétrole.

Les installations du port sont environ 20 hectare de terre aménagée. Il y a 151 500m² de surface couverte servant de magasins et de hangar et 114 000m² de surface non couverte.

Le chenal d'approche du port a 13km de longueur avec un tirant d'eau de 13,4m et peut recevoir des navires de 250m de longueur; mais cette longueur est limitée à 198m pour la navigation nocturne. Pendant les moussons du Sud-Ouest des restrictions sont apportées à la navigation nocturne.

Le port dispose de 12 quais de 2448m de longueur totale pour le cargo général et de 3 quais de terminal à conteneurs pour une longueur totale de 596m. Deux appontements pour fret liquide dont l'un pour les huiles brutes importées et l'autre pour les produits pétroliers raffinés existent. Il y a 3 quais totalisant 315m réservés aux céréales au ciment et à la chaux et il y a une jetée pour les navires citernes.

Les facilités du Général Cargo comprennent 13 magasins de transit totalisant 105 000m² sur une aire de 114 000m².

Le port de Mombasa dispose d'un chantier de réparation navale capable de réparer des navires de 180m de longueur.

Le trafic du port de Mombasa est donné dans le tableau suivant :

TABLEAU N°10
TRAFIC MARCHANDISES DU PORT DE MOMBASA

	1987	1988	1989	1990	1991	1992
TRAFIC MARCHANDISES (MILLIERS TONNES)	6891	6650	7195	7489	7102	7893

SOURCE : STATISTIQUES DU MINISTRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Il résulte de ce tableau que le trafic a augmenté de 1987 à 1992 en passant de 6 891 000 tonnes à 7 893 000 tonnes, soit une augmentation de 14,54%.

Le trafic de transit du port de Mombasa est donné dans le tableau suivant :

TABLEAU N°11

TRANSIT TRAFFIC 1988 - 1993

Particulars	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Uganda						
Imports	115,860	148,851	152,383	153,872	321,159	336,309
Exports	118,892	147,119	147,888	149,32	145,987	139,659
Total	234,752	296,770	300,271	303,200	467,146	475,968
Tanzania						
Imports	4,308	41,460	29,675	15,904	9,542	17,272
Exports	125	424	2,392	1,865	5,281	6,561
Total	4,433	41,884	32,067	17,769	14,823	23,833
Burundi						
Imports	17,726	30,256	18,833	11,411	33,104	18,365
Exports	70	510	64	1,654	8,565	3,409
Total	17,805	30,766	8,897	13,065	41,669	21,774
Rwanda						
Imports	39,083	67,916	74,320	53,899	76,866	56,455
Exports	36,506	38,081	64,940	47,762	36,592	67,952
Total	75,589	105,997	139,260	101,661	113,458	124,407
Sudan						
Imports	3,869	2,316	969	1,480	35,225	35,822
Exports	623	27	6	10	"	0
Total	4,492	2,342	975	1,490	35,225	35,822
Zaire						
Imports	7,424	10,105	12,602	14,175	80,158	44,142
Exports	13,722	43,940	73,445	56,095	31,460	33,790
Total	21,146	54,045	86,047	70,270	111,618	77,932
Others						
Imports	1,416	18,761	17,140	19,963	425,682	347,285
Exports	502	"	260	0	356	19,410
Total	1,918	18,761	17,400	19,963	426,038	366,695
Total						
Imports	189,686	319,464	305,922	270,704	981,736	855,650
Exports	170,449	230,101	288,995	256,714	228,241	270
TOTAL	360,135	549,565	594,917	527,418	1,209,977	1,126,431

Source : KPA Monthly Review of Port Working

Il résulte de ce tableau que c'est le trafic de transit de l'Ouganda qui est le plus important au port de Mombasa avec 475968 tonnes en 1993. Viennent ensuite par ordre décroissant le Rwanda avec 124407 tonnes, le Zaïre avec 77932 tonnes, la Tanzanie avec 23833 tonnes et le Burundi avec 21774 tonnes. Le trafic de transit des cinq pays intéressés par la présente étude par le port de Mombasa était de 723 914 tonnes en 1993, soit 64,3% du trafic de transit total.

CHAPITRE IV :

UGANDA

4.1 Données géographiques et démographiques

L'Ouganda est un pays enclavé situé dans le bassin du Haut - Nil, de part et d'autre de l'équateur. Il est limité au Nord par le Soudan, à l'Est par le Kenya, au Sud par la Tanzanie, le lac Victoria et le Rwanda et à l'Ouest par le Zaïre.

Sa superficie est de 236 000 Km² dont 1/7 est constitué de marécages et de lacs et le reste essentiellement d'un plateau culminant à 1700 m au-dessus du niveau de la mer.

La population a été estimée en 1993 à 18 million d'habitants, soit une densité de 76 habitants /Km². Le taux d'accroissement annuel moyen de la population a été de 2,6% pour la période 1980-1992. L'espérance de vie est de 43 ans, la plus basse de la Sous-Région.

4.2 Données économiques

Les données économiques sont relevées dans les deux tableaux qui suivent et qui sont extraits des rapports par pays du troisième trimestre 1994 de l'EIU et dans les tableaux N°37, N°38, N°39 et N°40 relatifs aux principaux indicateurs économiques de la Sous-Région.

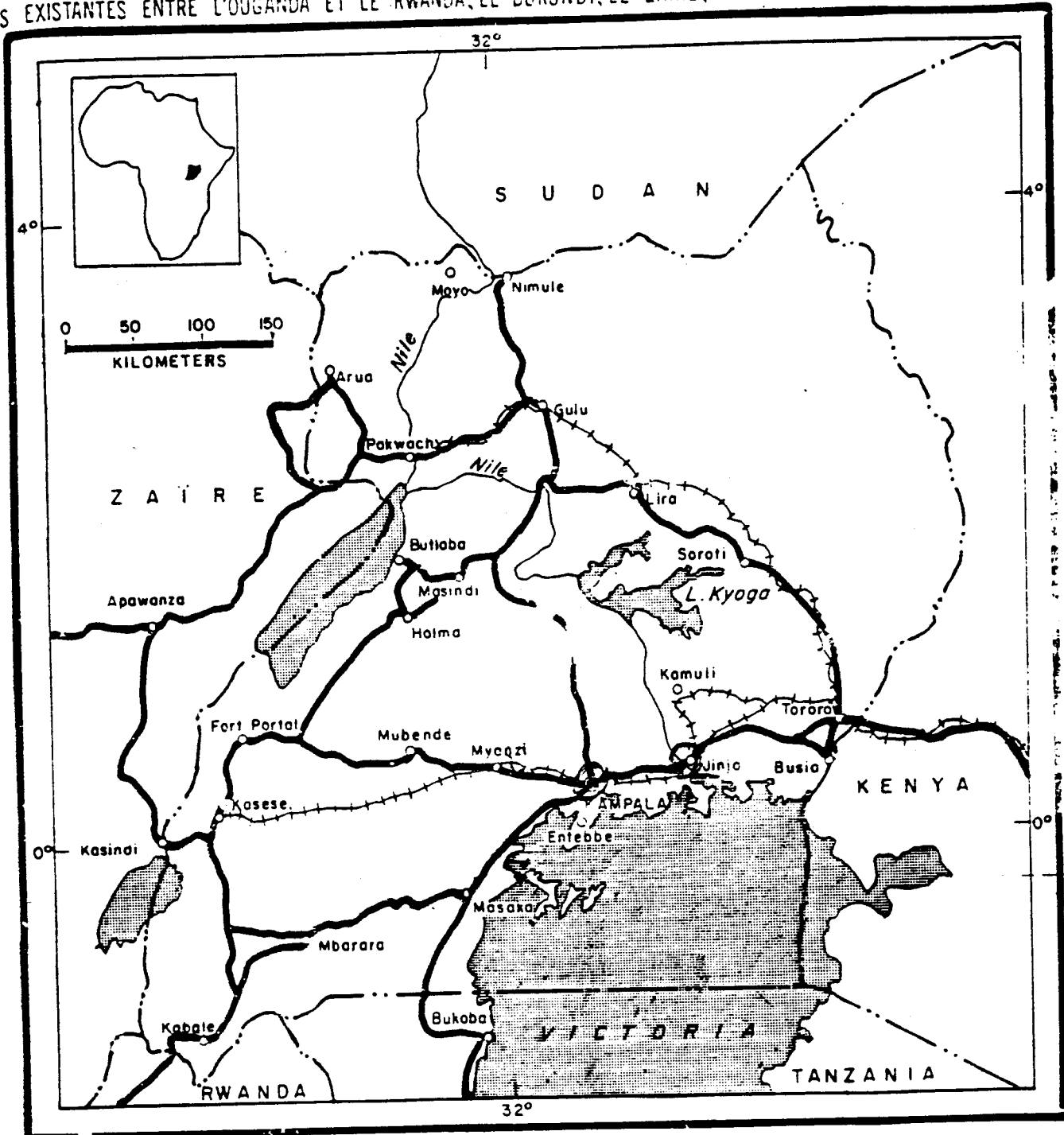
Le PIB de l'Ouganda, au coût des facteurs, était de 4,119 milliards de shillings ougandais en 1993 et se répartissait ainsi: secteur agricole: 50,7%, dont 28,7% d'agriculture non commercialisée et 22% d'agriculture commercialisée, secteur des industries manufacturières 5,7%, services 17,5% autres secteurs monétaires 10,8% et secteurs non monétaires 31,9%.

Le PNB par habitant était de 170 dollars en 1992. Le taux réel de croissance du PIB est passé de 7,2% en 1992 à 4% en 1993; il était de 5,5% en 1989.

Le taux d'inflation mesuré à l'indice des prix à la consommation est passée de 52,3% en 1992 à 6,2% en 1993; elle était de 82,4% en 1989.

UGANDA

EXISTING TRANSPORT LINKS WITH RWANDA, BURUNDI, ZAIRE, KENYA, AND UNITED REP. OF TANZANIA
VS EXISTANTES ENTRE L'UGANDA ET LE RWANDA, LE BURUNDI, LE ZAIRE, LE KENYA LA REP. UNIE DE TANZANIE



CART-87-22(3/200)

- | | | | |
|-------|-------------------------------------|-------|--------------------------------------|
| ----- | International boundary
Frontière | ———— | Roads/Routes |
| ● | Capital/ Capitale | +++++ | Railway/Chemin de fer |
| ○ | Towns/Ville | | Lakes & Rivers
Cours d'eau & lacs |

The boundaries and names shown on this map do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations.

Les frontières et les noms indiqués sur cette carte n'impliquent pas reconnaissance ou acceptation officielle par l'Organisation des Nations Unies.

La consommation publique ne représentait que 10,8% du PIB en 1993 alors que la consommation privée était de 89,7%. La formation brute du capital fixe représentait 15,7% du PIB.

Pour l'Ouganda l'évolution des exportations comme des importations n'a pas été régulière de 1989 à 1993. Les exportations ont diminué régulièrement de 1989 à 1992 en passant de 217,5 millions de dollars à 157,1 millions de dollars et ont augmenté en 1993 en passant à 237,4 millions de dollars. Les importations également ont baissé de 1989 à 1992 en passant de 591,2 millions de dollars à 532 millions de dollars et ont augmenté en 1993 en passant 696,2 millions de dollars.

Les principaux produits d'exportation de l'Ouganda sont le café, le maïs, le haricot et le thé avec une nette prédominance du café qui a apporté en 1993 106,7 millions de dollars. Le maïs a apporté 19,9 millions de dollars, le haricot 12,5 millions de dollars et le thé 11,1 millions de dollars.

L'Ouganda qui a été le premier producteur africain de café en 1993 /1994 avec une production totale de 174 000 tonnes devait perdre ce rang en 1994/1995 avec une production estimé à 150 000 tonnes. La baisse de production serait due à l'imposition d'une taxe de 32% en Août 1994 sur les exportations de café. La production record de café a été en 1972/1973 de 213 000 tonnes. Avec la privatisation en 1994 une centaine de compagnies privées ont commercialisé 77% de la récolte totale constituée de 85% de robusta et de 15% d'arabica. Les recettes d'exportation du café ont représenté 60% des recettes totales en 1994 contre 90% en 1990.

Les principales destinations des exportations en 1992 ont été la Belgique avec 13,5%, la Grande Bretagne avec 13,3%, le Kenya avec 10,2%, l'Espagne avec 10,1% et les Etats-Unis d'Amérique avec 8,9%.

Les principaux produits importés en 1992 étaient les machines et matériels de transport pour 169 millions de dollars, les produits manufactures pour 114,7 millions de dollars et les combustibles minéraux pour 70,4 millions de dollars.

Les principales origines des importations en 1992 étaient le Kenya pour 22,6% des importations totales, la Grande Bretagne pour 10%, le Japon pour 9,9%, l'Allemagne pour 5,1% et les Etats Unis d'Amérique pour 4,8%. Il est encourageant de noter que le Kenya tient la première place des pays d'origine des importations Ougandaises.

TABLEAU N°12
STRUCTURE ECONOMIQUE DE L'OUGANDA

Indicateurs économiques	1989	1990	1991	1992	1993
PIB au coût des facteurs Nush (a) (milliards)	1.315	1.702	2.562	3.650	4.119
Taux de croissance réel du PIB%	5,5	4,4	2,6	7,2	4,0
Inflation mesurée à l'indice des prix à la consommation %	82,4	33,1	28,0	52,3	6,2
Population (b) (en millions. habitants)	16,2	16,6	17,1	17,5	18,0
Exportations FOB (millions \$)	217,5	175,4	172,1	157,1	237,4
Importations CAF (millions \$)	591,2	545,0	450,6	532,6	696,2
Solde des opérations courantes (millions \$)	-248,5	-187,4	-131,6	-141,1	-103,5
Reserves. or exclus (millions \$)	14,1	44	58,9	94,4	146,4
Encours total de la dette extérieure (millions \$)	2252	2660	2861	2991	"
Ratio du service de la dette extérieure (%)	62,0	57,2	70,6	41,0	"
Exportation de café (milliers tonnes)	176	141	125	119	114
Indice de la production manufacturière (... 1987 = 100)	155,5	178,2	191,2	214,2	
Taux de change Nush	223,1	428,9	734,0	1133,8	1195,0

(a) L'année fiscale commence le 1er juillet;

(b) Source nationale - l'estimation des Nations Unies porte sur une population de 18,7 millions d'habitants à mi-1992;
Le 4 novembre 1994 : 948,9 Nush = 1 \$;
Source : EIU country report (3rd quarter 1994).

TABEAU N° 13
STRUCTURE ECONOMIQUE DE L'OUNGANDA

PIB PAR BRANCHE D'ORIGINE 1993 % TOTAL	EMPLOI DU PIB 1993	% DU TOTAL
Agriculture commercialisée 22,0	Consommation privée	89,1
Industries manufacturières 5,7	Consommation publique	10,8
Commerce 12,1	Formation brute de capital fixe	15,1
Services rendus par le Gouvernement et les collectivités 17,5	Variation des stocks	0,1
Autres secteurs monétaires 10,8	Importation des biens et services	-15,2
Secteurs non monétaires 28,7	PIB au prix du marché	100,0
Agriculture non commercialisée 28,7		
Autres secteurs non monétaires 3,2		
PIB au coût des facteurs 100		

Source : EIU Country report (3rd quarter 1994)

PRINCIPAUX PRODUITS EXPORTES EN 1993 (millions \$)	PRINCIPAUX PRODUITS IMPORTES EN 1992 (millions \$)
Café 106,7	Machines et matériels de transport 169,0
Maïs 19,9	Produits manufacturés 114,7
Haricot 12,6	Combustibles minéraux 70,4
Thé 11,1	

Source : EIU Country report (3rd quarter 1994)

PRINCIPALES DESTINATION DES EXPORTATIONS EN 1992 % DU TOTAL	PRINCIPALES ORIGINES DES IMPORTATIONS EN 1992 % DU TOTAL
Belgique 13,6	Kenya 22,6
Grande Bretagne 13,3	Grande Bretagne 10,0
Kenya 10,2	Japon 9,9
Espagne 10,1	Allemagne 5,1
Etats-Unis d'Amérique 8,9	Etats-Unis d'Amérique 4,8

Source : EIU country report (3rd quarter 1994)

En matière de ressources minières il existe en Ouganda un grand gisement de minerai de fer à Muko dans le Sud-Ouest et le Plan de Réhabilitation et de Développement 1990/1991 prévoit que l'exploitation du cuivre et du cobalt de Kilembé permettra une production annuelle de 110 000 tonnes à partir de l'année 2010.

4.3 Conditions générales des transports

4.3.1. Le réseau et le transport routiers

Le réseau des routes classées de l'Ouganda a une longueur totale de 8898 km dont 2096 Km de routes revêtues, soit 23,5%, et 6802 Km de routes en terre. Le tableau suivant donne ce réseau ainsi que son état.

TABLEAU N°14
ETAT DU RESEAU CLASSE DES ROUTES

ETAT DES ROUTES	ROUTES REVETUES	ROUTES EN TERRE	RESEAU TOTAL (%)
TRES BON	747 KM	313 km	12
BON	825 "	2374	36
PASSABLE	424 "	2166	29
MAUVAIS	55 "	1408	16
TRES MAUVAIS	45 "	541	7
	2096 "	6802	100

Source: Ministère des Travaux Publics des Transports et des Communications.

De ce tableau il résulte que 48% du réseau classé sont en bon et très bon état, 29% dans un état passable et 23% en mauvais et très mauvais état.

Les caractéristiques géométriques sont données dans le tableau suivant:

TABLEAU N°15
CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES DES ROUTES

	ROUTES BITUMEEES			ROUTES EN TERRE		
	CLASSE I	CLASSE II	CLASSE II	CLASSE A	CLASSE B	CLASSE C
VITESSE DE BASE EN (KM/H) :						
1. TERRAIN PLAT	110	100 (90)				
2. EN TERRAIN VALLONNE	100	90				
3. TERRAIN MONTAGNEUX	80	60				
LARGEUR PLATE-FORME	11 m	10 (9) m	8,6 (7,6) m	10 (9) m	8,6 (7,6) m	6,4 m
LARGEUR REVETEMENT OU COUCHE DE ROULEMENT	7 m	6 m	5,6 m	6 m	5,6 m	4 m

Source: Ministère des T.P. , Transports et Communications

Les projets d'infrastructures routières en cours de réalisation et le programme d'entretien routier sont donnés dans les tableaux suivants avec les coût des investissements correspondants.

TABLEAU N°16
PROGRAMME D'ENTRETIEN ROUTIER 1994/1995

	KM	BAILLEURS DE FONDS SHILLINGS (MILLIARDS)	GOUVERNEMENT OUGANDAIS SHILLINGS (MILLIARDS)	TOTAL SHILLINGS (Milliards)
UGANDA ORIENTAL	1375	3,600	1,500	5,100
PROJET DE REHABILITATION	1747	5,775	3,850	9,625
UGANDA SUD-OUEST	1923	3,840	1,310	5,150
ROUTES EN TERRE	966		1,610	1,610
AUTRES ROUTES DU RESEAU	2068	1,280	5,230	6,510
TOTAL	8069	14,485	13,500	27,995

TABLEAU N°17
PROJETS D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES
EN COURS DE REALISATION 1994-1995

PROJETS	QUANTITE KM	DELAI	COUT ESTIMATIF(MILLION S US \$)
1. Amélioration en classe I de routes bitumées:Iganga-Tirinyi-Mbale	43	12	7,357
2. Bitumage de la route wobulenzzi-Kafer	44	12 *	0,7934
3. Réhabilitation la route Kampala- Jinja	72	6	3,002
4. Amélioration de routes en terre Oululu - Acholibur			
Soroti - Liva	83	7	4,032
Atiak - Moyo	112	9	6,860
Soroti - Serere - Kumi	92	6	6,667
	78		5,347
5. Amélioration de la route bitumée Kafu-Karuma	93	12	5,000
6. Renforcement et amélioration de la route Kampala-Entébbé	32,5	16	Le coût estimatif total des projets 6 à 8 est de 10,600
7. Bitumage des routes			
Mbarara -banda	66,5	24	
Gayaza - Begema - Ziobwe	30,9	13	
8. Réhabilitation de routes en terre Ziobwe - Wobulenzzi			
Villa Maria - Sembabule	25	4	
	40	9	

Source: Ministère des T.P., Transports et Communications.

Le trafic journalier moyen sur les tronçons ougandais du corridor Nord figure en annexe N°3.

Les spécifications techniques des véhicules admis sur le réseau routier sont les suivantes.

- largeur maximale 2,50m

- Longueur maximale
.camion seul 12.50m
.semi-remorque 17.00m
.trains de véhicules 22.00m

-Hauteur maximale 4,00m

Les charges maximales autorisées par véhicule ou ensemble routier sont:

-véhicule à essieux: 18 tonnes

-véhicule à 3 essieux: 24 tonnes

-Ensemble routier composé
d'une semi-remorque à un essieu
attelé à un tracteur à 2 essieux 28 tonnes

-Ensemble routier composé d'une
semi-remorque et d'un tracteur
avec un total de 4 essieux 34 tonnes

- Ensemble routier composé d'une semi-remorque et d'un tracteur avec un total de 5 essieux 40 tonnes
- Ensemble routier composé d'une semi-remorque et d'un tracteur avec un total de 6 essieux 48 tonnes
- véhicule et remorque avec un total de 4 essieux: . . . 36 tonnes
- véhicule et remorque avec un total de 5 essieux 42 tonnes
- véhicule et remorque avec un total de 6 essieux 48 tonnes

L'Ouganda est fortement tributaire des camionneurs Kényans pour le transport routier international, le transport routier ougandais ayant été très affecté par les problèmes de sécurité intérieure. Les transporteurs ougandais se plaignent que les camionneurs Kényans reçoivent la totalité de leurs frais de transit en devises, alors que les ougandais n'en reçoivent que la moitié. Les camions -citernes Kenyans transportant des produits pétroliers sont exonérés de taxes de transit ougandaises, alors que les camionneurs Ougandais doivent payer les taxes de transit du Kenya.

L'accès à la profession de transporteur est libre en Ouganda; il suffit de se faire enregistrer sur le registre du commerce et payer les redevances. Les transporteurs se plaignent du nombre et des taux élevés des taxes à payer et aussi des pénalisés pour surcharge.

L'Ouganda est intéressé aussi bien par le Corridor Nord que par le Corridor Central.

4.3.1.1 Le Corridor Nord

Les itinéraires à travers l'Ouganda sont les suivants :

- Malaba - Jinja - Kampala - Masaka - Kabalé - Gatuna -
- Busia - Jinja - Kampala - Masaka - Kabalé - Kagitumba -
- Kasese - Ishaka - Ntungama - ishasha

La route par Malaba constitue la principale artère. Busia a été désigné comme principal point de traversée de la frontière pour les produits pétroliers. C'est ainsi que les camions citernes, après Nakuru, passent par Kisumu et Busia et rejoignent la route principale après Tororo. L'état de la route principale, comme celle de la déviation est assez bon.

La plus grande partie du trafic de transit ferroviaire de l'Ouganda dans le Corridor Nord utilise actuellement le ferry pour traverser le lac Victoria entre Jinja et Kisumu sur 233km en 12 heures environ. La ligne de Malaba est reliée à Nakuru par les chemins de fer Kenyans Nakuru Kisumu. La distance totale sur cet itinéraire est plus courte d'environ 100km et la distance à l'intérieur du Kenya également est plus courte.

La ligne principale de chemin de fer suit l'itinéraire : Kampala - Jinja - Malaba (255km) frontière Kenya.

Les transporteurs ougandais portent les mêmes plaintes que les transporteurs burundais en ce qui concerne la traversée du Kenya. Mais en Ouganda également un document de transit "Transit Entry" est exigé et le dépôt de caution obligatoire avec une commission d'intervention de 0,25%. De même une escorte douanière est organisée pour les marchandises dites stratégiques.

4.3.1.2 Le Corridor Central

L'Ouganda est intéressé par l'itinéraire lac/rail par le port tanzanien du Mwanza. Cet itinéraire comprend 80km de chemin de fer ougandais Kampala Jinja, 359km de traversée du lac Victoria et 1229km de chemins de fer tanzanien du port de Mwanza à Dar-Es-Salaam, soit une distance totale de 1668km.

Les transporteurs ougandais ne partagent pas avec les transporteurs burundais les mêmes avantages du Corridor Central, puisqu'ils ne bénéficient pas des avantages des accords des Belbases au port de Dar-Es-Salaam comme le Burundi, le Rwanda et le Zaïre.

4.3.1.3 Politique nationale de transport de transit

Pays enclavé comme le Burundi et le Rwanda, l'Ouganda a l'avantage de servir de pays de transit pour ces deux derniers. Ce sont d'ailleurs les événements d'Ouganda, qui ont amené le Burundi et le Rwanda à diversifier leurs voies d'accès à la mer. L'Ouganda également essaye de diversifier ses itinéraires de transit en important les marchandises de troc par le port de Dar-Es-Salaam et en exportant une partie du café également au titre du troc par cette même voie.

Etant donné la capacité limitée du parc des camions internationaux, le Gouvernement a tendance à encourager le transport ferroviaire pour tous les transports de longue distance.

La priorité des priorités actuellement pour le Gouvernement ougandais est le problème de sécurité; c'est pourquoi il souhaiterait disposer d'une capacité suffisante pour transporter au moins 60% des importations par d'autres itinéraires que l'itinéraire kenyan. Aussi compte-t-il beaucoup sur l'utilisation des ferries sur le lac Victoria.

4.3.2. Le réseau et le transport ferroviaire

Le chemin de fer ougandais a une longueur totale de 1244km. La voie est métrique: Le système de freinage est à air comprimé. La charge à l'essieu est de 12.5 tonnes pour les wagons et de 14.2 tonnes pour les locomotives. La section Jinja -Kampala présente des pentes très abruptes qui rendent le transport difficile sur la section et la voie est en très mauvais état entre Kasese et Kampala où les rails ont été posés sans ballast. Les parcs locomotives et de wagons figurent dans les deux tableaux suivants.

TABLEAU N°18
PARC DE LOCOMOTIVES

CLASSE	TYPE	DATE DE MISE EN SERVICE	PARC EFFECTIF	PARC TOTAL
82XX	DE	1980/1981	5	6
73XX	DH	1981/1983/1990	28	33
71XX	DE	1986	2	2
62XX	DH	1977/1978	6	7
61XX	DH	1972	5	5
36XX	DH	1978	4	6
TOTAL			50	59

SOURCE: U.R.C. La compagnie des chemins de Fer ougandais.

Il résulte de ce tableau que les locomotives les plus anciennes ont 23 ans et les plus récentes 5 ans. 69% du parc locomotives a moins de 10 ans. 84,7% du parc est disponible. Le parc total est de 59 locomotives dont 50 sont disponibles.

TABLEAU N°19
PARC DES WAGONS

WAGONS	EN ATTENTE DE REPARATION	EN ACTIVITE
COUVERTS	158	708
PLATS	5	378
CITERNES	15	188
A BALLAST	-	51
A BESTIAUX	-	8
TOTAL	178	1333

Source: URC -La compagnie des chemins de Fer ougandais.

Il résulte de ce tableau que le parc de Wagons comprend 1333 wagons dont 178, soit 13,3% en attente de réparation. Les wagons couverts sont au nombre de 708 soit 53,1% du parc total, les wagons plats au nombre de 378, soit 28,3% et les wagons-citernes au nombre de 188 soit 14,1%.

Le trafic marchandises et passagers du chemin de fer ougandais est donné dans le tableau suivant.

TABLEAU N°20
TRAFFIC MARCHANDISES ET PASSAGERS

ANNEES	TRAFFIC MARCHANDISES		TRAFFIC PASSAGERS	
	TONNAGE	TONNES/KM	NOMBRE PASSAGERS	PASSAGERS/KM
1992	363 923	19 133 516	397 654	62 506 842
1993	485 790	129 513 632	375 099	59 505 705
1994	780 001	208 000 000	221 608	34 869 000

Source: U.R.C. Compagnie des chemins de fer ougandais.

De ce tableau il résulte que de 1992 à 1994 le tonnage de marchandises transporté par les chemins de Fer ougandais sont passés de 363 923 tonnes à 780 001 tonnes, soit une augmentation de 114,3%; par contre le nombre de passagers transportés est passé de 397 654 passagers à 221 608 passagers, soit une diminution de 44,3%.

Les chemins de fer ougandais ont passé des accords bilatéraux avec les chemins de fer Kényans et les chemins de fer tanzaniens en matière de coopération entre les compagnies de chemins de fer, notamment dans les domaines de trains-blocs, du système d'information anticipée sur les marchandises (SIAM), de statistiques fonctionnelles des coûts pour les chemins de fer africains (OSCAR) et de document commun d'expédition.

Il semble que de plus en plus la Compagnie ougandaise des chemins de fer abandonnent les activités classiques de transport ferroviaire en faveur du transport par le lac par ferry. Avec le nouveau terminal de ferry de Port Bell les deux principaux centres de trafic international, Kampala et Jinja sont desservis directement par ferry.

4.3.3 Le transport lacustre

C'est l'ancienne compagnie "East African Railways", les chemins de Fer de l'Afrique de l'Est, qui regroupait les chemins de fer Kenyans, ougandais et tanzaniens qui assurait le service de ferry entre les ports de Jinja, Kisumu et Mwanza. En 1978 le Gouvernement ougandais a obtenu du Gouvernement belge 3 ferry, qui ont été mis en service sur le lac Victoria.

Pour le Gouvernement ougandais le développement du transport lacustre rentre non seulement dans le cadre de la diversification des itinéraires de transit, mais encore dans le cadre de la recherche de l'amélioration de la sécurité qui reste une préoccupation permanente. La capacité de transport lacustre par les ferry dépendra beaucoup plus de la capacité des chemins de fer que du transport du lac Victoria.

CHAPITRE V : RWANDA

5.1 Données géographiques et démographiques

Pays enclavé situé juste en dessous de l'équateur, le Rwanda est limité au Nord par l'Ouganda, à l'Est par la Tanzanie, à l'Ouest par le Zaïre et au Sud par le Burundi.

D'une superficie de 26338km², la population a été estimée en 1993 à 7,7 millions d'habitants, soit une densité de 292 habitants/km², ce qui lui donne avec le Burundi l'une des densités les plus fortes du continent africain. Le taux d'accroissement annuel moyen de la population a été de 2,8% pour la période 1980/92. L'espérance de vie est de 46 ans.

5.2 Données économiques

Les données économiques sont reflétées dans les tableaux N°21, N°22, N°23 et N°24 qui suivent et qui sont extraits des rapports par pays du troisième trimestre 1994 de l'E.I.U et dans les tableaux N°37, N°38, N°39 et N°40 relatifs aux principaux indicateurs économiques de la Sous-Région.

Le PIB du Rwanda aux prix du marché était de 212,8 milliards de francs rwandais en 1991 et se répartissait ainsi : secteur agricole 40%, secteur industriel 17,8% et les services 41,6%. En 1993 le PIB a baissé à 182 milliards de francs rwandais.

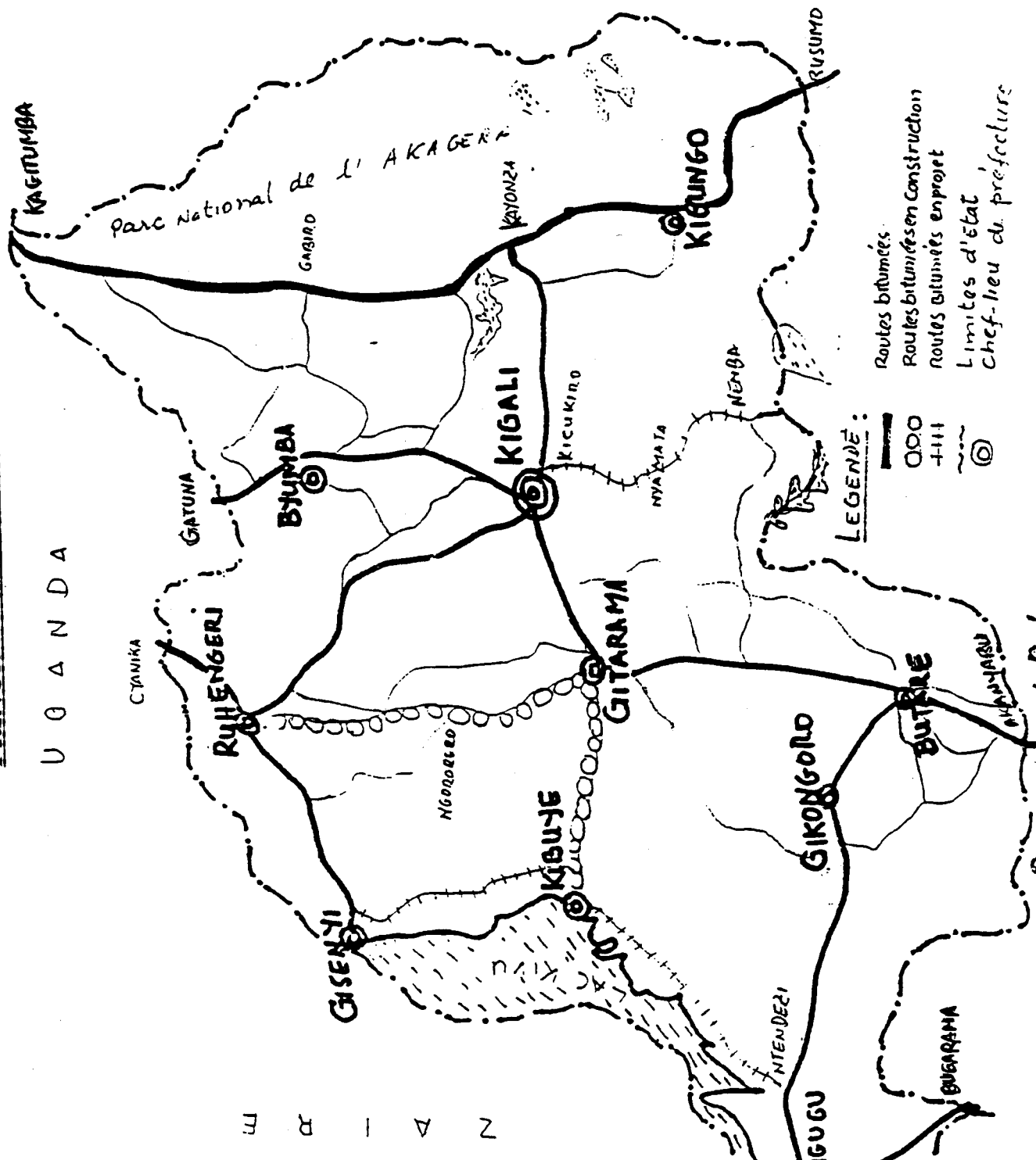
Le PNB par habitant était de 250 dollars en 1992 et son taux de croissance annuel moyen était de -0,6% pour la période 1980-1992.

Le taux d'inflation annuel moyen entre 1970 et 1980 était de 15,1% et de 3,6% pour la période 1980/1992.

Le taux de croissance annuel moyen de la consommation du secteur public est passé de 7,5% pour la période 1970-1980 à 7,3% pour la période 1980/1992. Le taux de croissance annuel moyen de la consommation privée a beaucoup baissé en passant de 4,3% pour la période 1970/1980 à 0,4% pour la période 1980/92. Le taux de l'investissement brut intérieur a également beaucoup baissé en passant de 10,4% pour la période 1970/1980 à 3,7% pour la période 1980/1992.

Les exportations aussi bien que les importations rwandaises ont baissé régulièrement de 1989 à 1993 en passant pour les exportations de 95,4 millions de dollars en 1989 à 44,4 millions de dollars en 1993 avec une hausse exceptionnelle en 1990 avec 111,7 millions de dollars et pour les importations de 333 millions de dollars en 1989 à 248,7 millions de dollars en 1993.

PRINCIPAUX AXES ROUTIERS DU RWANDA 1990



U
R
U
N
D
A

U
R
U
N
D
A

TABLEAU N°21
STRUCTURE ECONOMIQUE DU RWANDA

INDICATEURS ECONOMIQUES	1989	1990	1991	1992	1993
PIB aux prix du marché RW fr. (milliards)	193,3	193,9	212,8	217,3	182,0
Taux de Croissance réelle du PIB (%)	-5,9	-1,7	-3,0	-1,3	-8,0
Inflation mesurée à l'indice du prix à la consommation (%)	1,0	4,2	19,6	9,5	12,4
Population (millions d'habitants)	6,79	7,18	7,27	7,53	7,70
Exportations FOB (millions \$)	95,4	111,7	92,7	66,8	44,4
Importations CAF (millions \$)	333,0	279,2	307,4	286,8	248,7
Solde des opérations courantes (millions \$)	-122,6	-108,8	-34,1	-84,6	
Réserves, or exclus (millions \$)	70,4	44,4	110,1	78,7	47,5
Encours total de la dette extérieure (millions \$)	644	736	833	873	
Ratio du service de la dette extérieure (%)	18,4	14,4	17,7		
Production de café vert (milliers tonnes)	30,6	34,7	34,2	38,8	29,0
Taux de change RW fr.: \$	80,0	82,6	125,1	133,4	146,3

Le 4 Novembre 1991 134,4 RW fr = 1\$

Source: EIV - Country report (3rd quarter 1994)

TABLEAU N°22

PIB par branche d'origine 1991 (% du TOTAL)	Emploi du PIB 1992 (% du TOTAL)
Agriculture 40,0	Consommation privée 76,8
Industrie 17,8	Consommation publique 25,1
Service 41,6	Formation brute de Capital fixe 14,9
PIB aux prix du marché 100	Exportations de biens et de services 7,4
	Importations de biens et de services - 24,2
	PIB aux prix du marché 100

Source: EIV country report (3rd quarter 1994)

TABLEAU N°23
STRUCTURE ECONOMIQUE DU RWANDA

Principaux produits exportés 1993 (millions \$)		Principaux produits importés 1993 (millions \$)	
Café	35	Principaux biens	50
Thé	21	Combustibles et énergie	37
Etain	3	Autres biens intermédiaires	120

Source: EIV country report (3rd quarter 1994)

TABLEAU N°24

Principales destinations des Exportations 1993 (% Total)		Principales origines des Importations 1993 (% du TOTAL)	
ALLEMAGNE	33	BELGIQUE/LUXEMBOURG	14,7
BELGIQUE/LUXEMBOURG	13,8	KENYA	11,5
PAYS BAS	10,6	TANZANIE	9,4
PAKISTAN	8,5	JAPON	9,1

Source: EIV country report (3rd quarter 1994)

Les principaux produits d'exportation sont le café avec des recettes de 35 millions de dollars en 1993, le thé avec 21 millions de dollars de recettes et l'étain avec 3 millions de dollars de recettes.

Les principales destinations des exportations étaient en 1993 l'Allemagne pour 33% des exportations totales, Belgique/Luxembourg pour 13,8%, les Pays Bas pour 10,6% et le Pakistan pour 8,5%.

Les principaux produits d'importation en 1993 étaient les principaux biens pour 50 millions de dollars, les combustibles et énergie pour 37 millions de dollars et autres bien intermédiaires pour 120 millions de dollars.

Les principales origines des importations en 1993 étaient Belgique/Luxembourg pour 14,7% des importations totales, le Kenya pour 11,5%, la Tanzanie pour 9,4% et le Japon pour 9,1%. Il est encourageant de constater que le Kenya et la Tanzanie figurent parmi les quatre principaux pays exportateurs en direction du Rwanda.

En matière de ressources minières des minerais d'étain et de tungstène sont exploités au Rwanda dans la région du bassin de la rivière Kagéra.

Depuis la mort du Président Rwandais le 6 Avril 1994, le Rwanda connaît une situation économique encore plus dramatique que celle du Burundi. Un véritable génocide a conduit à la mort d'environ 500 000 habitants et au déplacement d'environ deux millions d'habitants à l'intérieur du pays et presque d'autant à l'extérieur, notamment au Burundi, en Tanzanie qui abrite 350 000 réfugiés et au Zaïre où 6 camps abritent environ 800 000 réfugiés rwandais.

Le nombre total de réfugiés rwandais revenu du Zaïre au Rwanda depuis la mi-Août 1994 est estimé à 160 000 par les observateurs de l'Organisation des Nations Unies (O.N.U) postés sur les 6 points de passage entre les deux pays dans la Région de Goma. Le Haut Commissariat aux Réfugiés (HCR) estime toutefois que près de 80 000 autres réfugiés rwandais sont rentrés chez eux en traversant la frontière ailleurs qu'aux points de passage officiels. Quelques 100 000 auraient quitté les camps à l'intérieur du Rwanda pour regagner leurs villes et villages entre le 24 septembre et le 14 octobre 1994. Une réunion au sommet a regroupé le 7 janvier 1995 à Nairobi, au Kenya, les Chefs d'Etat du Kenya, de l'Ouganda, de la Tanzanie, du Burundi, de la Zambie, le Premier Ministre du Zaïre et les Hautes Autorités rwandaises autour du problème des réfugiés rwandais.

5.3 Conditions générales des transports

5.3.1 Réseau et transport routier

L'étude du MULPOC de Giseyni sur la mise en place d'un réseau intégré de transport routier reliant les pays membres de la CEPGL donne la composition du réseau routier rwandais en 1988, à savoir :

- routes bitumées	952km
- routes non revêtues	1740km
- routes sommaires et piste	<u>9793km</u>
soit au total	12485km

Selon la même étude le projet de classification du réseau routier prévoit 4 catégories de routes, qui sont :

- routes internationales : réseau du Corridor Nord
- routes nationales
- routes préfectorales : liaisons extérieures des communes
- routes sectorielles : liaisons intérieures secondaires

La liste des routes bitumées du Rwanda est la suivante :
d'abord celles qui étaient déjà bitumées en 1985 :

Kigali - Gatuna	80km
Ruhengéri-Gisenyi	60km
Kigali-Rusumo	153km
Kigali-Butaré	153km
Kigali-Ruhengéri	86km
Ruhengérie-Cyanika	23km
Gisenyi-Braliwa	6km
Butaré-Cyangugu	<u>85km</u>
soit au total	646km
: ensuite les routes bitumées après 1985 :	
Kyanza - Kagitumba	120km
Gitarama - Kibuye	86km
Gitarama - Ruhengéri	<u>100km</u>
soit au total	306km

Le total général fait bien 952km et l'on constate que ce réseau de routes bitumées comprend toutes les routes internationales notamment celles du Corridor Nord et du Corridor Central et dans l'ensemble elles sont en bon état, bien que le problème d'entretien routier et son financement, aussi bien que le problème du respect de la réglementation relative à la charge limite à l'essieu constituent des préoccupations des pouvoirs publics.

Les itinéraires du Corridor Nord en Rwanda sont les suivants :

- Kagitumba - Kigali - Butaré - Haut - Akanyaru (393km)
- Gatuna - Kigali - Butaré - Haut - Akanyaru (273km)
- Cyangugu - Bugarama en direction de Bujumbura (30km)
- Cyanika - Ruhengéri - Giseyni en direction de Goma (83km)

L'itinéraire du Corridor Central intermédiaire est entièrement routier : (1737km dont 153km au Rwanda)
Kigali - Kayanza - Kibungo - Rusumo - Lusahunga - Ishaka - Dodoma - Dar-Es-Salaam.

Le tronçon rwandais est entièrement bitumé et en bon état.

Le Rwanda peut également être intéressé par l'itinéraire /lac/ rail du Corridor Central en reliant Bujumbura par la route : Kigali - Gitarama - Butaré - Akanyaru (307km). Traversée du lac Tanganyika entre les ports de Bujumbura et Kigoma sur 175km et chemin de fer de la T.R.C entre Kigoma et Dar-Es-Salaam sur 1253km, soit 1735km.

Les normes de dimensionnement des chaussées et les spécifications techniques des véhicules seraient alignées sur celles du Corridor Nord. Les dimensions des véhicules seraient les suivantes :

Largeur maximale :	2,65m
Longueur maximale :	
camion seul :	11,0m
semi-remorque :	17,4m
camion avec remorque :	18,0m
Hauteur maximale :	4,0m

Au Rwanda, il existe un Fonds routier pour financer l'entretien routier. Pays enclavé ne possédant pas encore de chemin de fer, le transport routier occupe une place de choix dans les transports internationaux du Rwanda. Il existe une Société paraétatique de transports internationaux, la STIR, au capital de 550 610 000 FRW dont 80% sont détenus par l'Etat et 20% par des Privés. Les autres Sociétés sont privées; il y a aussi bien des petits transporteurs particuliers que des grands transporteurs internationaux notamment SOGETTI, INTERFREIGHT, SORWATRACO - TRANSINTRA - INTRASHIP et ETABLISSEMENTS KAYIJURA. La Société INTERFREIGHT, filiale de la Société INTERFREIGHT INVESTMENT, dont le siège est à Nairobi, au Kenya, est le deuxième transporteur après la STIR.

Dans l'étude en date de juin 1993 de la CEPGL relative à l'évaluation de la capacité de l'offre de transport routier international, l'attention est attirée sur le phénomène de sous-traitance dans le marché rwandais des transports. Le propriétaire d'un camion donne en location son camion à une Société de Transport agréée à laquelle il paye une commission de 9% sur le prix du service de transport international qu'il perçoit. Une autre forme de sous-traitance consiste en l'exécution par des transporteurs étrangers des marchés conclus par des transporteurs rwandais.

Au Rwanda 80% du parc automobile international seraient détenu par des particuliers d'origine diverse, selon la même étude : fonctionnaires, militaires et commerçants. En 1990 sur un total de 601 camions, 456 soit 75,87% appartenaient aux petits transporteurs particuliers et seulement 145, soit 24,13% aux entreprises agréées. Le parc se compose de 30,1% de camions citernes, de 58,6% de camions pour cargo général et de 9,8% de conteneurs; le 1,5% restant représente les véhicules pour le transport des voitures "car-carriers". Le tonnage varie entre 30 et 50 tonnes pour les camions cargo et 30 et 60 tonnes pour les camions-citernes, ce qui pose le problème de charge limite à l'essieu. L'âge moyen des véhicules en 1991 variait de 5 à 8 ans, c'est - à - dire que beaucoup de véhicules sont déjà amortis et devraient être renouvelés.

L'une des caractéristiques du trafic international du Rwanda est le déséquilibre entre les importations et les exportations : le volume des importations représente plus de cinq fois celui des exportations, d'où la pratique de voyage à vide de plusieurs camions dans le sens des exportations, situation qui se reflète dans les coûts des transports. L'Etat fixe des tarifs plafonds sur le Corridor Nord pour mieux maîtriser les coûts.

L'accès à la profession de transporteur est subordonné à l'agrément du Ministre chargé des Transports. Il suffit d'avoir 5 camions adaptés au transport et non plus 20 camions et 100 millions de FRW de fonds propres. Depuis le 26 janvier 1991 il est autorisé, dans des cas exceptionnels, de conclure des contrats avec des transporteurs non agréés, y compris des transporteurs étrangers.

Pour les marchandises transitant par le Corridor Nord, la DTDR dispense le passage obligatoire par les Magasins Généraux du Rwanda (MAGERWA), qui est un service para-étatique concessionnaire dans la gestion des entrepôts sous douane. Toutes les marchandises destinées au Rwanda sont entreposées aux dépôts des MAGERWA. Les Transporteurs se plaignent des délais d'entreposage et estiment qu'il y a double emploi avec la Douane.

Il semblerait que le Gouvernement rwandais mène une politique protectionniste dans le Corridor Nord en accordant la priorité aux camions rwandais pour transporter le fret rwandais. Toutes les exportations par route seraient transportées par des camions rwandais

Les textes de loi en vigueur au Rwanda en matière de transports internationaux datent presque tous de la période coloniale. Ils s'agit notamment:

- du décret du 19 janvier 1920 relatif aux commissionnaires et transporteurs;
- du décret du 30 mars 1931 sur la responsabilité des transporteurs;
- du décret du 27 juillet 1934 relatif aux fausses déclarations en matière de transport.

En attendant l'adoption d'une loi sur les transports, ce sont les instructions ministérielles du 7 mai 1986 modifiées par celles du 6 janvier 1989 qui fixent les conditions et les modalités d'exercice du transport routier international au Rwanda.

Il existe une Association des Transporteurs du Rwanda (ATR) qui regroupe et défend les intérêts des transporteurs sous-traitants.

En matière de formation du personnel le Rwanda ne dispose pas de centre de formation du personnel de conduite. La formation se fait sur le tas et le personnel technique provient soit des écoles techniques existantes dans le pays, soit dans les pays limitrophes, soit le personnel est envoyé en stage de perfectionnement dans des pays européens.

5.3.2 Le transport lacustre

Le Rwanda se partage avec le Zaïre les activités du transport lacustre sur le lac Kivu. Les flux de transport transversaux étaient encore assez faibles en 1985. Les volumes des marchandises manutentionnées dans les principaux ports rwandais étaient de : Giseyni: 24880 tonnes; Kibuye : 16560 tonnes; Cyangugu : 17960 tonnes.

CHAPITRE VI : TANZANIE

6.1 Données géographiques et démographiques

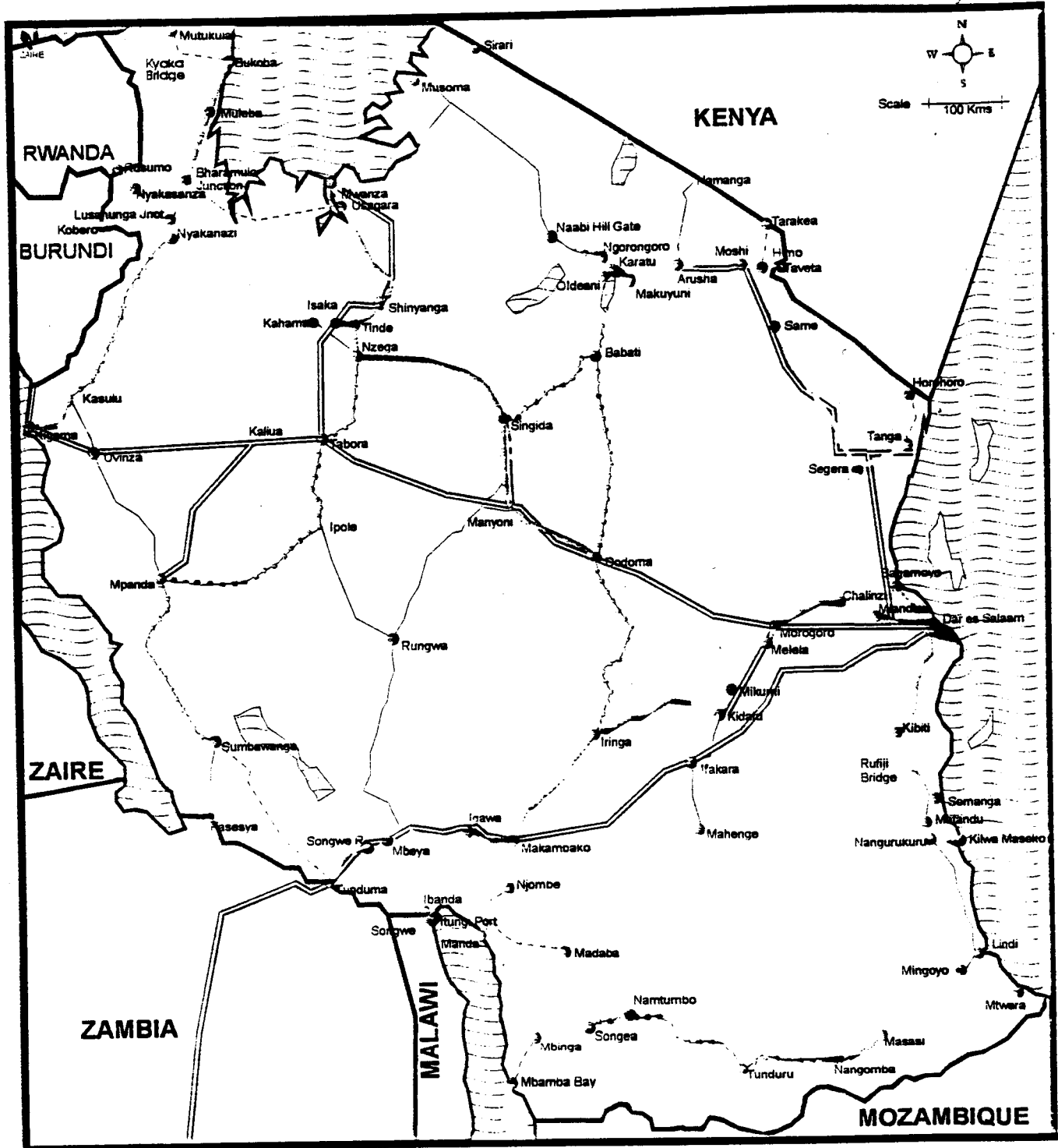
La Tanzanie s'étend juste au-dessus de l'équateur entre les grands lacs d'Afrique de l'Est (Victoria, Tanyanyika et Nyasa) et l'Océan Indien qui le limite à l'Est. Il est limité au Nord-Est par le Kenya, au Nord-Ouest par l'Ouganda, à l'Est par le Rwanda, le Burundi et le Zaïre, au Sud-Est par le Mozambique, au Sud par le Malawi et au Sud-Ouest par la Zambie.

La Tanzanie est formée de la Tanzanie sur le Continent et des îles Zanzibar et Pemba, à environ 32km des côtes. Elle a une superficie de 945 000km²; sa population a été estimée en 1992 à 26 millions d'habitants, soit une densité de 28 habitants/km². Le taux d'accroissement annuel moyen de la population a été de 3% pour la période 1980 - 1992. L'espérance de vie est de 51 ans.

6.2 Données économiques

Elles sont reflétées dans les tableaux N°37, N°38 et N°39 relatifs aux principaux indicateurs économiques de la Sous-Région. Le PIB est passé de 1 174 millions de dollars en 1970 à 2 345 millions de dollars en 1992. Il se répartissait ainsi en 1992 : secteur agricole 61%, secteur industriel 12%, secteur manufacturier 5% et 26% les services. Le taux de croissance annuel moyen du PIB est passé de 3% pour la période 1970/1980 à 3,1% pour la période 1980/1992. Dans le rapport de présentation du budget 1994/95, le Vice-Président de la Commission de Planification a affirmé que le PIB a augmenté de 4,1% en 1993/94. Ce taux devrait atteindre, selon lui, 5% au cours de l'exercice 1994/1995 et 6,3% au cours de l'exercice 1995/1996.

Le PNB par habitant était de 110 dollars en 1992, le plus bas de la Sous-Région, et son taux de croissance annuel moyen était nul pour la période 1980/92.



SCHEMES PRIOR TO AND UNDER IRP I

Bitumen upgrading/rehabilitation
Gravel rehabilitation

SCHEMES UNDER IRP II

Bitumen upgrading/rehabilitation
Gravel rehabilitation
Spot improvements to gravel roads

RAILWAY



The United Republic
of
Tanzania

Le taux d'inflation annuel moyen est passé de 14,1% pour la période 1970/1980 à 25,3% pour la période 1980/1992.

Du tableau N°40 il résulte que le taux d'investissement intérieur brut a augmenté en passant de 3,1% pour la période 1970/1980 à 5,6% pour la période 1980/1992.

Les exportations aussi bien que les importations ont augmenté régulièrement de 1989 à 1993 en passant pour les exportations de 52 777 millions de shillings en 1989 à 180 034 millions de shillings en 1993 et pour les importations de 146 705 millions de shillings en 1989 à 605 459 millions de shillings en 1993.

Les principaux produits d'exportation sont le café, le coton, les noix de cajou, le sisal, le thé et le tabac.

Les principaux produits d'importation sont les équipements de transport, les produits manufacturés et des biens intermédiaires.

En matière de ressources minières la Tanzanie dispose dans le bassin de la rivière Kagéra de minerais d'étain et de tungstène en exploitation et des gisements de fer, de cobalt et d'autres gisements d'étain non encore exploités. Il est prévu que la mine d'étain de Kyerwa aura une production de 320 tonnes de concentré d'étain par année tandis que les grands gisements de nickel et de Cobalt près de Kabanga produiront environ 30 000 tonnes de produits raffinés par année à partir de l'an 2010.

6.3 Conditions générales des transports

6.3.1 Réseau et transport routier

Le réseau routier de la Tanzanie a une longueur totale de 50 000km dont 11 000km de routes principales ou routes nationales, 7 300km de routes secondaires et 31 700km de routes rurales et de pistes.

Il y aurait une nouvelle classification des routes selon laquelle les routes principales sont classées en 5 classes de A à E et sont gérées par le Ministre des Transports, des Travaux Publics et des communications. Les autres routes sont gérées par les Districts.

Du rapport de présentation du second projet intégré des routes (IRP II) il a été relevé le réseau suivant des routes principales avec l'indication des longueurs des routes bitumées. La plupart des Corridors tanzaniens servent de couloirs de transit en direction des pays limitrophes, mais c'est essentiellement le Corridor Central qui est concerné dans la présente étude.

1. Corridor TANZAM :

Ce Corridor relie les principaux ports tanzaniens et le port de Dar-Es-Salaam à la Zambie, au Malawi et au Zaïre : Dar-Es-Salaam - Morogoro - Mikumi - Iringa - Mukambako - Mbeya - Tunduma avec les bretelles Mikumi - Ifakara - Mahenge et Mbeya - Itungi Port.

A l'exception des bretelles ce Corridor est entièrement bitumé sur ses 1324km. Il est prévu dans le cadre du IRP II de réhabiliter 541km pour maintenir la route en bon état.

Ce Corridor draine un trafic international assez important comme il ressort du tableau N°25 suivant :

TABLEAU N°25
TRAFFIC DE TRANSIT ROUTIER PAR LE CORRIDOR TANZAM
1990/91 (TONNES)

ZAMBIE	ZAIRE	MALAWI	TOTAL
66 000	41 000	71 000	178 000

SOURCE : TANZANIA HARBOUR AUTHORITY (T.H.A)

2. Corridor du Nord-Est

Il relie Dar-Es-Salaam au réseau Kenyan à Horo Horo : Dar-Es-Salaam - Chalinzi - Ségéra - Samé - Arusha - Moshi avec la bretelle conduisant au port Tanga.

Ce Corridor a 950km dont 700km bitumés en bon état.

3. Le Corridor Côtier du Sud
Dar-Es-Salaam - Kibiti - Lindi - Mingoyo - Mtwaru, en direction du Mozambique.

Ce Corridor est long de 508km dont 153km de bitumés entre Dar-Es-Salaam et Kibiti et 25km entre Lindi et Mingoyo. Les 330km restants sont en route en terre. Il est prévu de réhabiliter 119km du tronçon bitumé dans le cadre du IRP II. Ce Corridor est relié au Corridor Sud à Mingoyo.

4. Le Corridor Central

Dar-Es-Salaam - Morogoro - Dodoma - Nzéga; à partir de Nzéga 2 bretelles - Nzéga - Tindé - Isaka - Kahama - Nyakanazi - Nyakasanza - Rusumo - (frontière Rwanda) Nyakasanza - Lusahunga - (Frontière Burundi).

- Nzéga - Shinyanga - Mwanza

Le réseau du Corridor Central a une longueur totale de 1584km dont 614km de routes bitumées, à savoir le tronçon Morogoro - Dodoma de 261km, le tronçon Isaka -Lusahunga - frontière Burundi de 241km; le tronçon Lusahunga - Rusumo - frontière Rwanda de 94km et 18km de route suburbaine de la ville de Dar-Es-Salaam.

La bretelle Nzéga - Shinyanga - Mwanza est une route en terre de 233km. Le tronçon entre Dodoma et Nzéga (455km) est une route en terre en mauvais état. Certaines sections sont très difficiles telle la section avec la pente de 14% de Sekendé. Le bitumage de la totalité de l'itinéraire du Corridor Central est prévu dans le cadre du IRP II.

Le trafic international du Corridor Central est donné dans le tableau N°26 suivant :

TABLEAU N°26
TRAFIC ROUTIER INTERNATIONAL DU CORRIDOR CENTRAL
1990/1991 (TONNES)

UGANDA	BURUNDI	RWANDA	TOTAL
1 000	53 000	25 000	78 000

SOURCE : COMMISSION DE LA PLANIFICATION DE LA TANZANIE

5. Le Corridor du Circuit du Lac
Musoma - Mwanza - Bukoba.

Ce Corridor long de 1019Km est relié au réseau routier kenyan au Nord-Est et à l'Ouest à celui de l'Ouganda. Le tronçon Musoma - Mwanza (221km) est bitumé. De Muleba, à 80km au Sud de Bukoba, jusqu'à la frontière de l'Ouganda, soit 148km, le tronçon est en bonne route en terre. Il est prévu de bitumer la section de 80km entre Bukoba et Muléba dans le cadre du IRP II.

6. Le Corridor Sud
Lindi - Mingoyo - Masasi - Tunduru - Songea - Njombé - Mukambako avec une bretelle Mingoyo - Mtwara, en direction du Mozambique.

Ce Corridor long de 1326km dont 491km de bitumés relié Lindi et Mtwara sur la Côte Orientale à Songea et Makamboko à l'Ouest ou la liaison est faite avec le Corridor Tanzanie. Les tronçons bitumés sont : Lindi - Mingoyo (92km) Mingoyo - Masasi (103km) et Songea - Makambako (296km). Entre Masasi et Songea la route en terre de 457km sera réhabilitée dans le cadre du IRP II.

7. Le Corridor du Grand Nord
Namanga - Babati - Arusha - Makuyuni - Babati - Dodoma - Iringa avec les bretelles Makuyuni - Oldeani et Babati - Singinda.

Ce Corridor est long de 1024km dont 214km de bitumés et relié le Corridor Tanzam à Arusha au Nord jusqu'à la frontière du Kenya à Namanga.

8. Le Corridor Occidental

Nyakanazi - Kigoma - Uvinza - Mpanda - Sumbawanga - Tunduna.

Cet itinéraire de 1286km entièrement en route en terre relie la ville de Nyakanazi au Nord au Corridor Tanzam et à la ville de Tundumu au Sud.

Il est prévu de réhabiliter 556km dans le cadre du IRP II.

9. Le Corridor à mi-Ouest

Nzéga - Tabora - Ipolé - Rungwa - Mbeya avec les bretelles
Ipole - Mpanda et Rungwa - Manyoni

Ce Corridor long de 1201km entièrement en route en terre relie le Corridor Central à l'Est avec le Corridor Occidental et le Corridor Tanzam au Sud-Ouest. Il est envisagé de réhabiliter 473km.

Le réseau total de ces 9 Corridors recensés a une longueur totale de 10197km dont 3717km de routes bitumées. Les deux Corridors les plus importants sont ceux qui ont drainé un trafic de transit à partir du port de Dar-Es-Salaam, à savoir le Corridor TANZAM qui a drainé en 1990/1991 178 000 tonnes dont 71 000 tonnes de marchandises du Malawi, 66 000 tonnes de la Zambie et 41 000 tonnes du Zaïre et le Corridor Central par lequel sont passées également en 1990/1991 78 000 tonnes de marchandises dont 53 00 tonnes du Burundi, 25 000 tonnes du Rwanda et 1 000 tonnes de l'Ouganda.

Les caractéristiques géométriques des routes classées et les spécifications techniques des véhicules répondraient aux normes de la ZEP, notamment la charge à l'essieu appliquée est celle de 10 tonnes à l'essieu simple.

Le Gouvernement tanzanien accorde une haute priorité à l'entretien à la réhabilitation du réseau routier et au renforcement de la capacité d'entretien routier du pays. Le projet intégré routier est conçu à cet effet. Outre les activités de réhabilitation et de reconstruction, le projet se penchera également sur des réformes institutionnelles en vue de l'amélioration de la gestion du réseau routier. Il est prévu de mettre en place en 1995/1996 une Autorité à autonomie financière chargée de la gestion de l'entretien, de la réhabilitation et du développement du réseau routier : TANZANIA ROADS AUTHORITY (TANROADS) disposera d'un fonds routier pour mener à bien ses activités.

En plus de l'entretien courant en 1994/1995 174km de routes ont été bitumés et 194km de routes en terre aménagés, constituant 49,7% et 75% respectivement des prévisions annuelles de 350km de routes à bitumer et de 258km de routes en terre à aménager, dans le cadre de IRP II.

D'un coût total de 1,1 milliards de \$U.S. IRP II prévoit de réhabiliter de 1995 à l'an 2000 250km de routes bitumées et 2600km de routes en terre, d'aménager 450km de routes en terre régionales, rurales et des routes de raccordement et de réhabiliter 50 ponts et 300 buses.

La réhabilitation du commerce et les réformes conséquentes des régimes fiscaux et financiers ont eu un effet très positif sur le secteur des transports. Le nombre de véhicules ayant acquis des licences commerciales de l'Autorité Centrale de licences de Transport (CTLA) est passé de 8415 en 1990/1991 à 10624 en 1991/1992 et à 12127 en 1992/1993, soit respectivement des augmentations de 26,3% et de 14,1% ces deux dernières années. Ces chiffres ne tiennent pas compte des licences délivrées dans les Régions.

6.3.2 Le réseau et le transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire tanzanien a une longueur totale de 3570km dont 2600km sont exploités par la Compagnie des Chemins de Fer Tanzaniens (TRC) et 970km par l'Autorité des Chemins de Fer Tanzano-Zambiens (TAZARA).

Le réseau de la TRC suit l'itinéraire suivant : Dar-Es-Salaam - Morogoro - Kilosa - Dodoma - Tabora est de là une première bretelle : Tabora - Shinyanga - Mwanza sur le lac Victoria et une seconde bretelle : Tabora - Kigoma sur le lac Tanganyika. Une troisième bretelle relie Dar-Es-Salaam à Arusha au Nord et est interconnecté avec le réseau ferroviaire Kenya à Tavéta.

Ce réseau relie Dar-Es-Salaam aux régions du centre et du Nord et constitue un maillon important du Corridor Central pour le transport de transit du Burundi, de l'Ouganda, du Rwanda et du Zaïre. La première ligne longue de 1268km reliant Dar-Es-Salaam au lac Tanganyika fut inaugurée en juillet 1914 par les Allemands, à la veille de la première guerre mondiale. La voie est métrique.

Le réseau de la TAZARA a une longueur totale de 1860km dont 970km en Tanzanie. Il relie le port de Dar-Es-Salaam à New Kapiri - Mposhi en Zambie via la gare frontière de Tunduma. Il a été construit en 1975 avec l'assistance technique chinoise et il transporte principalement le fret Zambien, mais également le fret du Zaïre, du Zimbabwe, de la Zambie et du Malawi. Il a une capacité de 2,5 million de tonnes par an. La voie à l'écartement standard européen soit 1,435m.

Le trafic des deux réseaux ferroviaires est donné dans le tableau N°27 suivant :

TABLEAU N°27
TRAFIC DE LA TRC ET DE LA TAZARA

	1986	1987	1988	1989	1990	1991
TRC						
PASSAGERS (MILLIERS)	2291	2672	2485	2154	1046	1713
MARCHANDISES (MILLIERS TONNES)	877	1095	982	1000	1000	896
TAZARA						
PASSAGERS (MILLIERS)	1161	1424	1621	1617	1770	1574
MARCHANDISES (MILLIERS TONNES)	984	1185	1143	1075	996	894

SOURCE : ECONOMIC RESEARCH BUREAU TANZANIA ECONOMIC TRANSPORT

De ce tableau, il résulte que de 1986 à 1989 la TRC a transporté beaucoup plus de passagers que la TAZARA, mais un peu moins de marchandises. En 1990 la tendance s'est renversée la TAZARA a transporté 1 770 000 passagers alors que la TRC n'a transporté que 1 046 000 passagers. La TRC a transporté 1 000 000 tonnes de marchandises alors que la TAZARA n'a transporté que 996 000 tonnes. En 1991 la TRC a transporté aussi bien un peu plus de passagers que de marchandises, respectivement 1 713 000 passagers et 896 000 tonnes de marchandises pour la TRC contre 1 574 000 passagers et 894 000 tonnes de marchandises pour la TAZARA.

Du rapport de politique sectorielle 1994/1995 du Ministère des Travaux Publics, Communications et Transports il résulte qu'en 1992 la TRC a transporté 1 445 000 passagers et 1 746 877 passagers en 1993. Le résultat de 1993 est inférieur de 12,4% à la prévision de 1 995 000 passagers, mais supérieur de 21% à la réalisation de 1992. En 1993, pour une prévision de 1 200 208 tonnes la TRC a transporté 1 205 338 tonnes, soit 29,5% de plus que la réalisation de 1992 qui était de 931 000 tonnes. Il convient de noter qu'en 1995 la TRC a transporté 268 000 passagers de moins qu'en 1991 et 35 000 tonnes de marchandises de plus.

La TARARA a transporté en 1991/92 902476 tonnes de marchandises et 1 924 000 passagers et en 1992/93 1 079 358 tonnes de marchandises et 2 219 000 passagers, ces résultats représentent respectivement 19,6% d'augmentation du trafic marchandises et 15,3% d'augmentation du trafic passagers. Les réalisations de la TAZARA en 1991/1992 sont meilleures à celles de 1991 du tableau aussi bien en trafic marchandises qu'en trafic passager.

Le taux de disponibilité des locomotives de la TRC est passé de 50% en 1992 à 53% en 1993, mais est resté inférieur à la prévision de 59% de 11,3%.

De même qu'il existe un projet routier intégré il existe un projet de restructuration des chemins de fer (RRP) dont les objectifs sont la réhabilitation des infrastructures le renouvellement du matériel et la réforme institutionnelle pour rendre la gestion ferroviaire véritablement commerciale.

6.3.3 Transport lacustre

Le transport lacustre constitue une activité assez importante en Tanzanie. C'est la T.R.C qui gère également ce transport. Des opérations importantes ont lieu notamment sur les lacs Victoria, Tanganyika et Nyasa.

Le transport lacustre sert d'appui au transport ferroviaire. Le principale port lacustre sur le lac Tanganyika est le port de Kigoma dont le trafic est sensiblement égale à celui du pont de Bujumbura soit environ 200 000 tonnes/an. Il y a d'ailleurs un trafic assez important entre les deux ports. Le port a été rénové à partir de 1988 et doté d'équipement de manutention par la Belgique.

La flotte d'Arnolac avec un navire à conteneurs de 350 tonnes a une capacité suffisante pour faire face au trafic.

Les deux principaux ports sur le lac Victoria sont Mwanza et Musoma. Au port de Mwanza les ferry de l'U.R.C assurent la liaison avec la ligne de la TRC et traversent le lac sur 359km jusqu'à Jinja - Mwanza est relié également avec le port de Kisumu au Kenya.

En 1993 le trafic total de marchandises par la flotte lacustre a été de 177 000 tonnes soit 12% de plus que les prévisions et 29,3% de plus que la réalisation de 1992.

Le trafic total de passagers a été de 567 531 passagers en 1993, 8,1% de plus que les prévisions et 13% de plus que la réalisation de 1992.

6.3.4 Ports et transport maritime

Les principaux ports maritimes de la Tanzanie sont : Dar-Es-Salaam, Tanga et Mtwara. Ils sont gérés par l'Autorité des Ports Tanzaniens "Tanzanian Port Authority".

Les installations du port de Dar-Es-Salaam sont situées à l'Ouest du site naturel du port qui s'étend sur 54 hectares environ dont 18 hectares d'aménagés. 156 200m² de terre-pleins comprennent 61700m² de surface couverte servant de magasins et de hangars et 94500m² de surface non couverte.

Le canal d'entrée du port a une longueur de 4km et un tirant d'eau de 7,4m, qu'il est prévu de porter à 9,5m; sa largeur est de 140m. Il peut recevoir des navires conventionnels de 175m de longueur maximale.

Le port dispose de 8 quais de 1464m de longueur totale pour les marchandises conventionnelles et de 3 quais de 550m de longueur totale pour le terminal à conteneurs. Le seul appontement de Buoy Mooring Kurasini est réservé pour le pétrole brut, les huiles et autres fret liquide. Le charbon et les graines sont déchargés sur les quais à marchandises conventionnelles.

Le port ne dispose que d'un petit chantier de réparation navale.

La limitation de la profondeur du canal d'entrée et la limitation de la navigation à la journée constitue des contraintes pour les opérations portuaires.

La capacité du port de Dar-Es-Salaam, après les derniers travaux d'aménagement, est estimée à 4 millions de tonnes, y compris environ 2,1 millions de tonnes de marchandises conteneurisées.

Le trafic marchandises comparé des années 1991/1992 et 1992/1993 des trois principaux ports tanzaniens sont donnés dans le tableau N°28 suivant :

TABEAU N°28
TRAFIC MARCHANDISES COMPARE DES ANNEES 1991/1992 ET
1992/1993 DES TROIS PRINCIPAUX PORTS TANZANIENS (TONNES)

	DAR ES SALAAM		TANGA		MTWARA		TOUS PORTS	
	1992/93	1991/92	1992/93	1991/92	1992/93	1991/92	1992/93	1991/92
1. IMPORTATIONS GENERAL CARGO	1 573 132	1 225 489	36 091	49 706	27 141	26 336	1 636 364	1 301 531
VRAC SEC	100 383						100 383	0
PETROLE EN VRAC	2 047 710	1 857 611	45 394	37 936	12 184	15 977	2 105 288	1 911 524
IMPORTATIONS TOTALES	3 721 225	3 083 100	81 485	87 642	39 325	42 313	3 842 035	3 213 055
EXPORTATIONS GENERAL CARGO	862 404	954 107	112 754	93 592	56 634	41 823	1 031 792	1 089 522
VRAC SEC								
PETROLE EN VRAC	257 148	207 795					257 148	207 795
EXPORTATIONS TOTALES	1 119 552	1 161 902	112 754	93 592	56 634	41 823	1 288 940	1 297 317
TOTAL GENERAL	4 840 77	4 245 002	194 239	181 234	95 959	84 136	5 130 975	4 510 372

De ce tableau il résulte que le trafic total des 3 ports a été de 5 130 975 tonnes en 1992/1993. Ceci représente une augmentation de 620 603 tonnes, soit 13,8% par rapport à la réalisation de l'année 1991/1992 de 4 510 372 tonnes.

Le trafic des 3 ports, Dar-Es-Salaam, Tanga et Mtwara a augmenté respectivement de 595 775 tonnes 13 005 tonnes et 11 823 tonnes.

Les importations ont représenté 3 842 035 tonnes en 1992/1993, soit 74,9% du trafic total et étaient en augmentation de 628 980 tonnes, soit 19,6% par rapport aux importations de 1991/1992 qui étaient de 3 213 055 tonnes.

Quant aux exportations totales elles ont diminué de 8 337 tonnes, soit 0,6% en passant de 1 288 940 tonnes en 1991/1992 à 1 297 317 tonnes en 1992/1993.

Le trafic de transit par le port de Dar-Es-Salaam comparé des années 1991/1992 et 1992/1993 figure sur le tableau N°29 suivant.

TABLEAU N°29

TRAFIC DE TRANSIT PAR LE PORT DE DAR-ES-SALAAM COMPARE
DES ANNEES 1991/1992 ET 1992/1993 (EN TONNES)

	TANZANIA		ZAMBIA		ZBR		MALAWI		UGANDA		ZIMBABWE		TOTAL	
	1992/93	1991/92	1992/93	1991/92	1992/93	1991/92	1992/93	1991/92	1992/93	1991/92	1992/93	1991/92	1992/93	1991/92
IMPORTATIONS GENERAL CARGO	720 916	661 330	580 315	247 496	208 970	186 474	57 253	121 593	2 964	4 937	2 714	3 659	1 573,1 32	1 225,4 89
VRAC SEC	52 631	-	11 476	-	7 178	-	29 098	-	-	-	-	-	100,38 3	-
VRAC LIQUIDE	1 360 712	1 029,71	540 893	542 146	83 182	188 391	43 773	95 718	19 150	2 085	-	-	2 047 710	1 857 611
IMPORTATIONS TOTALES	2 134 259	1 690 601	1 132 684	789 642	299 330	374 865	130 124	217 311	22 114	7 022	2 714	3 659	3 721 225	3 083 100
EXPORTATIONS GENERAL CARGO	296 649	337 023	406 886	371 904	112 592	123 620	40 770	43 865	5 507	37 695	-	-	862 404	954 107
VRAC LIQUIDE	257 148	207 795	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	257 148	207 795
EXPORTATIONS TOTALES	553 797	584 818	406 886	371 904	112 592	123 620	40 770	43 865	5 507	37 695	0	0	1 119 552	1 161 902
TOTAL GENERAL	2 688 056	2 275 419	1 539 570	1 161 546	411 922	498 485	170 894	261 176	27 621	44 717	2 714	3 659	4 840 777	4 245 002

De ce tableau, il résulte que le trafic de transit par le port de Dar-Es-Salaam a augmenté de 9,3% en passant de 1 969 583 tonnes en 1991/1992 à 2 152 721 tonnes en 1992/1993.

Le trafic total du seul port de Dar-Es-Salaam en 1992/1993 a été de 4 840 777 tonnes, soit 94,3% du trafic total des 3 ports réunis.

Le trafic conteneurs a augmenté également aussi bien en nombre de conteneurs qu'en tonnage. Les 3 principaux ports ont accueilli en 1991/1992 82 120 conteneurs et en 1992/1993 91 601, soit une augmentation de 9 481 conteneurs (11,5%). Le tonnage correspondant a augmenté de 11,4% en passant de 957 962 tonnes en 1991/1992 à 1 067 470 tonnes en 1992/1993.

Il y a 3 principales lignes maritimes internationales qui desservent le port de Dar-Es-Salaam, a savoir:

- Europe/Méditerranéen
- Asie de l'Est
- Océan Indien

Les lignes sont principalement desservies par des navires porte-conteneurs. La ligne Europe/Méditerranéen est desservie par la Conférence du Service Est-Africain de conteneurs et par deux Compagnies maritimes indépendantes. En 1992 le Service Est-africain de conteneurs a réalisé 53 des 216 entrées de navires au terminal à conteneurs sur environ 600 entrées de navires internationaux.

La Tanzanie dispose avec la Chine d'une Société mixte de Compagnie maritime; "China and Tanzania Joint Shipping Company" SINOTASHIP, qui a connu beaucoup de difficultés avec les changements survenus dans les pays communistes de l'Europe, qui constituaient ses principaux clients. SINOTASHIP aura besoin d'être restructurée et de développer une stratégie dynamique de marketing pour redynamiser et soutenir ses opérations.

Conscient de la nécessité d'un ordre de transport maritime juste face aux conférences maritimes internationales, qui ont toujours tendance à renchérir les taux de fret donc les coûts des importations et exportations, le Gouvernement Tanzanien a mis en place un Bureau Central de fret "Tanzania Central Freight Bureau" (TCFB) chargé de la formation et de la défense des intérêts des chargeurs et de la négociation et du contrôle des taux de fret.

CHAPITRE VII : ZAIRE

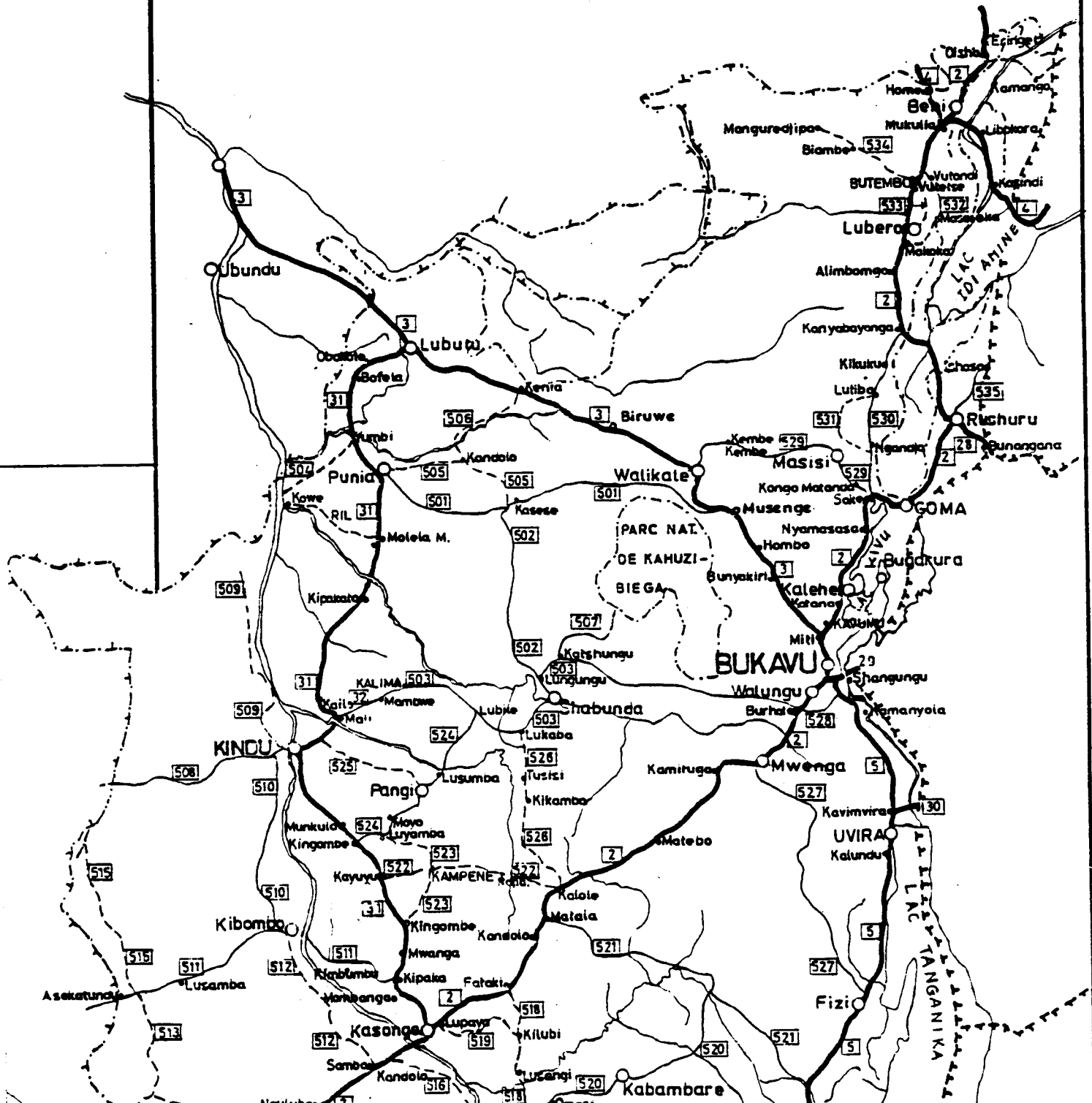
7.1 Données géographiques et démographiques

La République du Zaïre est limitée au Nord par la République Centrafricaine et le Soudan, à l'Est par l'Ouganda, le Rwanda et le Burundi, au Nord - Ouest par le Congo et au Sud par la Zambie et l'Angola.

DÉPARTEMENT
TP-AT
O.R.

REGION
D
KIVU

RESEAU ROUTIER



Le pays a une superficie de 2 344 885 km² et sa population a été estimée en 1993 à 47,1 millions d'habitants soit une densité de 20 habitants/km². Le taux d'accroissement annuel moyen de la population a été de 3,6% pour la période 1970/80 et de 3,3% pour la période 1980/1991. Le Zaïre est considéré comme un pays semi-enclavé ne disposant que de 40km de côtes sur l'océan atlantique.

7.2 Données économiques

Les données économiques sont reflétées dans les deux tableaux N°30 et N°31 qui suivent et qui sont extraits des rapports par pays du troisième trimestre 1994 publiés par EIU et dans le tableau N°37 relatif aux principaux indicateurs économiques de la Sous-Région.

Le PIB du Zaïre aux prix du marché était de 36 820,9 milliards de NZ en 1993. En 1989 il n'était que de 1,1 milliards de NZ et se répartissait ainsi : secteur agricole 30,2%, secteur industriel 33,5%, secteur des industries manufacturières 11,2% et les services 36,3%.

Le PNB par habitant était de 221 dollars en 1991 et son taux de croissance annuel moyen était de - 2% pour la période 1980 - 1991.

Le taux d'inflation mesuré à l'indice des prix à la consommation est passé de 104,1% à 1986, à 9% en 1993; il était respectivement de 2154,6% et 4129% en 1991 et 1992. Ces taux importants d'inflation dénotent des perturbations des activités économiques consécutives à la crise politique du Zaïre de ces dernières années.

La consommation privée a représenté en 1991, 81,3% du PIB qui était de 47,2 milliards de NZ; la consommation publique a représenté 13,3%. La formation brute du capital fixe était de 6,1%.

Les exportations comme les importations ont baissé régulièrement de 1989 à 1993; les exportations sont passées de 2 201 millions de dollars à 1 137 millions de dollars et les importations de 1 683 millions de dollars à 612 millions de dollars.

TABEAU N°30
STRUCTURE ECONOMIQUE DU ZAIRE

Indicateurs économiques	1989	1990	1991	1992	1993
PIB aux prix du marché NZ (milliards)	1,1	2,2	47,2	1765	36820,9
Taux de croissance réel du PIB (%)	-1,3	-2,4	-7,2	-10,6	-12,6
Inflation mesurée à l'indice des prix à la consommation (%)	104,1	81,3	2154,6	4129,0	1986,9
Pouplation (millions d'habitants)	34,5	35,6	36,7	39,9	47,1
Exportations FOB (millions \$)	2201	2138	1500	1219	1137
Importations CAF (millions \$)	1683	1539	1200	914	612
Solde des opérations courantes (millions \$)	-611	-643	-850	-763	-398
Reserves, or exclus (millions \$)	195,1	219,1	182,9	156,7	151,8
Encours total de la dette extérieure (millions \$)	9208	10216	107,36	10912	11286
Ratio du service de la dette extérieure (%)	25,7	15,0	10,1	7,2	6,0
Production de cuivre (milliers tonnes)	425,2	338,2	291,5	147,3	48,0
Production de cobalt (milliers tonnes)	9,3	10,0	8,8	6,6	2,4
Production de diamant (m carats)	17,6	19,4	18,3	13,3	15,6
Taux de change NZ : \$	381,4	718,6	15587	0,22	2,51

Le 11 novembre 1994 2592 NZ = 1 \$
La nouvelle monnaie : nouveau Zaïre a été introduit en octobre 1993 avec la parité suivante : 1NZ = 3 millions d'anciens Zaïre.

Source : EIU country report (3rd quarter 1994).

TABEAU N°31

STRUCTURE ECONOMIQUE DU ZAIRE

PIB par branche d'origine 1989/	% total	Emploi au PIB 1991	% total
Agriculture	30,2	Consommation privée	81,3
Industrie	33,5	Consommation publique	13,3
Industrie manufacturière	11,2	Formation brute du capital fixe	6,1
Service	36,3	Variation des stocks	-0,5
PIB aux prix du marché	100,0	Exportation des biens et services	21,9
		Importations des biens et services	-22,1
		PIB aux prix du marché	100,0

Principaux produits exportés	1990 /millions \$	Principaux produits importés	1988/millions \$
Cuivre	1001	Importation des GECAMINES	362
Diamant	240	Produits pétroliers	169
Pétrole brut	227	Alimentation, boissons, tabac	147
		Equipements de transport	95

Principales destinations des exportations 1992	% Total	Principales origines des importations 1992	% total
Belgique - Luxembourg	42,3	Belgique - Luxembourg	24,6
Etats Unis d'Amérique	17,2	Afrique du Sud	9,7
Japon	5,4	Allemagne	8,1
Inde	5,1	France	7,1

Source : EIU country report (3rd quarter 1994)

Les principaux produits d'exportation sont le cuivre, le diamant et le pétrole brut avec une nette prédominance du cuivre qui a apporté en 1990 1 001 millions de dollars. Les diamant a apporté 240 millions de dollars et le pétrole brut 227 millions de dollars.

Les principales destinations des exportations en 1992 étaient le Groupe Belgique/ Luxembourg avec 42,3% des exportations totales, les Etats Unis d'Amérique avec 17,2%, le Japon avec 5,4% et l'Inde avec 5,1%.

Les principaux produits importés en 1988 étaient les produits importés par les GECAMINES pour 362 millions de dollars, les produits pétroliers pour 169 millions de dollars, les produits alimentaires, boissons et tabac pour 147 millions de dollars.

Les principales origines des importations en 1992 était le groupe Belgique/Luxembourg pour 24,6% des importation totales, l'Afrique du Sud pour 9,7%, l'Allemagne pour 8,1% et la France pour 7,1%.

Les ressources minière du Zaïre sont immenses. On a même parlé de scandale géologique. En plus du cuivre, du diamant et du pétrole, on pourrait citer rien que dans la partie orientale concernée par la présente étude le charbon dans les environs de Kalémie, le gaz méthane du lac Kivu, la tourbe, de l'or à kilo Moto, dans les environs de Kisangani, les minerais de fer de Banalia et les schistes bitumineux de Kisangani - Ubundu.

7.3 Conditions générales des transports

7.3.1 Réseau et transport routier

La classification routière au Zaïre a fait l'objet de l'arrêté départemental N°75/BCE/TPAT/60/004/79 du 28 février 1979, qui définit 3 catégories de routes :

- les routes nationales (RN) d'une longueur totale de 21 019km dont 2 801km sont bitumés;
- les routes régionales, prioritaires (RR1) d'une longueur totale de 20 121km presque entièrement des routes en terre;
- les routes régionales secondaires (RR2) constituées de 17 245km de routes en terre;
- les routes d'intérêt local (RIL) d'une longueur totale d'environ 87 000km de pistes en terre.

Le réseau routier classé du Zaïre a donc une longueur total de 145385km dont 2801km de routes bitumées, 55584km de routes en terre et 87000km de pistes en terre. Les routes bitumées constituent environ 2% du réseau routier total classé et environ 5% du réseau des routes nationales et régionales d'une longueur totale de 58 385km.

L'ensemble du réseau des routes nationales et régionales (RN,RR1,RR2) est géré par l'Office des Routes, qui est un organisme de droit public doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière et placée sous la tutelle du Ministère chargé des Travaux Publics.

Le tableau N°32 suivant donne la répartition de ce réseau entre les divisions administratives. Le nombre de kilomètres de routes bitumées par division administrative a été porté au tableau.

TABLEAU N°32
REPARTITION DES ROUTES NATIONALES ET REGIONALES
ENTRE LES DIVISIONS ADMINISTRATIVES

Catégories routes	RN (km)	RN REVETUES	RR1 (km)	RR2 (km)	TOTAL (km)
Régions					
Bas-Zaïre	1.380	625	891	869	3.140
Bandundu	2 267	485	3.566	3.160	8.993
Equateur	2.970	40	2.781	3.158	8.909
Haut-Zaïre	3.706	178	3.484	3.075	10.265
Kivu*	2.905	498	2.607	1.932	7.444
Shaba	4.064	535	4.024	2.958	11.046
Kasaï Occidental	1.998	23	1.141	859	3.998
Kasaï Oriental	1.457	145	1.627	1.234	4.318
Kinshasa	272	272	-	-	272
TOTAL	21.019	2 801	20.121	17.245	58.385

SOURCE : Etude BCEOM / Office des Routes sur le Programme Routier Prioritaire

* La Région du Kivu a été scindée en trois régions : le Sud-Kivu, le Nord-Kivu et le Maniema

Sur les 2801km de routes nationales revêtues, 498km sont situés dans l'ex-région de Kivu, dans le Zaïre oriental qui est concerné par la présente étude. Il s'agit des tronçons suivants :

- Bukavu - Miti - Kavumu

31km

-	Miti - Hombo	93km
-	Bukavu - Cyangugu	4km
-	Kamanyola - Uvira	85km
-	Kavimvira - Uvira	10km
-	Saké - Aéroport/Goma - Frontière Rwanda	32km
-	Kindu - Kalima (en partie)	67km
-	Mbata - Lubutu - Oso	176km
	soit au total	<hr/> 498km

Il semblerait que ce réseau soit dans un état plutôt moyen.
La route inter-Etats CEPGL Goma - Bukavu - Kavimvira - Uvira -
figure bien dans ce réseau.

Les caractéristiques géométriques sont données dans le tableau
N°33 suivant :

TABLEAU N°33
CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES DES ROUTES

Classe de la route	Terrain	Vitesse de base (km/h)	Rayon de courbure en plan minimal (m)	Pente maximal %	Longueur critique de pente maximal (m)	Largeur chaussée 2 voies (m)	Largeur plate-forme (m)
Route principale... Trafic 500 à 5 000 véh./jour	Plat P	80-110	250-430	4	aucune	6-7,50	11-13
	Vallonné	55-80	100-250	5 - 7	600 pour P > 4 %	6-7,50	9-13
	Montagneux M	40-60	60-100	7 - 8	400 pour P > 6 %	6-7	8-10
Route secondaire... Trafic 100 à 500 véh./jour	P	70-100	200-350	4	aucune	6-7	10-12
	V	50-70	90-200	5 - 7	aucune	6-7	9-12
	M	35-50	40-90	7 - 9	750 pour P > 6 %	6	8-9
Route tertiaire... Trafic inférieur à 100 véh./jour ...	P	50-70	90-200	7	aucune	6-7	8-10
	V	35-50	40-90	7 - 9	aucune	5-6	7-9
	M	30-35	30-40	9 - 12	1 000 pour P > 9 %	5-6	7-9

SOURCE : Etude BCEOM Offices Routes sur le Programme Routier Prioritaire juillet 1990

C'est l'ordonnance 62/12 du 17 janvier 1957 portant réglementation de la police de roulage et de la circulation qui fixe les spécifications techniques limites des véhicules admis sur le réseau routier Zaïrois. Ces spécifications sont les suivantes :

Dimensions des véhicules

Largeur maximale	2,50m
Longueur maximale	
- à un essieu oscillant ou essieu tandem	
	7,00m
- à deux essieux et plus	12,00m
- semi-remorque	11,00m
- train de véhicule articulé	14,00m
- autres trains de véhicule	22,00m
- Hauteur maximale	4,00m
- Porte à faux avant	2,70m
- Porte à faux arrière	3,50m

Poids maximum autorisé

Essieu simple	8 tonnes
Essieux multiples (sans que l'essieu le plus chargé d'un groupe d'essieux en tandem puisse dépasser 6 tonnes)	
. véhicules à 2 essieux à l'exception des semi-remorques	12 tonnes
. véhicules à 3 essieux et plus à l'exception des semi-remorques	18 tonnes
. véhicule articulé	
à 3 essieux	20 tonnes
à 4 essieux	24 tonnes
à 5 essieux et plus	28 tonnes
Trains de véhicule	32 tonnes

Selon l'étude du MULPOC de Giseyni sur la mise en place d'un réseau intégré de transport routier reliant les pays membres de la CEPG, une proposition de législation a été soumise à l'examen du Gouvernement pour la révision de la réglementation actuelle afin de porter la charge limite à l'essieu simple à roues jumelées de 8 à 10 tonnes.

La Banque Mondiale avait consenti à l'Office des Routes le crédit PPF 686 de 900 000 dollars en vue de la réalisation d'une série d'études préparatoires à l'exécution du 7^{ème} Projet Routier. Sur les 6 études initiées dans ce cadre seule est achevée en 1992 l'étude sur l'élaboration d'un modèle de prévision de trafic. Suite à la décision de la Banque Mondiale de suspendre toutes opérations au Zaïre, restent inachevées les 5 autres études qui sont :

- l'étude sur la décentralisation du réseau routier du Zaïre;
- audit du Département du Matériel;

- étude d'identification et de factibilité pour l'aménagement des traversées des villes;
- étude technique pour la reconstruction du pont Lualaba
- étude de factibilité pour la réhabilitation du secteur routier.

Les projets d'équipement à financement extérieur gérés par l'Office des Routes ont connu le même sort que les études. C'est ainsi que 4 chantiers de la route Matadi - Kinshasa sont arrêtés depuis la mise en veilleuse en 1991 des financements FED et BAD :

Kinshasa - Mitendé
Mitendé - Sonabata
Mbanza - Ngungu - Songololo
Songololo - Matadi

4 autres chantiers financés par la Banque Mondiale sont arrêtés depuis novembre 1993.

Goma - Béni
Kananga - Mbuji Mayi
Mbuji Mayi - Mwené Ditu
Kengé - Kikwit
2 chantiers sont achevés partiellement :

- les 60 premiers kilomètres de : Cité Verte - Séka Malembé
- les 34 premiers kilomètres de : Oso - Osokari

L'état d'exécution physique et financière des 4 projets financés par la Banque Mondiale est résumé dans le tableau N°34 suivant :

TABLEAU N°34

**ETAT D'EXECUTION PHYSIQUE ET FINANCIERE DE PROJETS
FINANCES PAR LA BANQUE MONDIALE**

PROJETS	PROGRAMME INITIAL		EXECUTION PHYSIQUE		EXECUTION FINANCIERE	
	LONGUEUR TOTALE (km)	MONTANT GLOBAL (MILLIERS\$)	LONGUEUR (km)	TAUX %	MONTANT (MILLIERS \$)	TAUX %
GOMA - BENI	361	19 458	148	41%	19 865	102 %
KANANGA-MBUJI MAYI	170	19 540	55	32%	12 592	64%
MBUJI MAYI-MWENEDITU	78	2 196	23	29%	1 387	63%
KENGE-KIKWIT	228	4 700	151	66%	4 848	103 %

SOURCE : Office des Routes du Zaïre

Il faut mentionner que 4 autres chantiers étaient achevés et réceptionnés :

en 1992 : Goma - Saké

en 1993 : Cité Verte - Séka - Malembé

Lubumbashi - Kasumbalesa

Oso - Osokari

Le tableau N°35 suivant donne le niveau d'exécution des différents projets.

TABLEAU N°35

NIVEAU D'EXECUTION DE DIFFERENTS PROJETS

CATEGORIES	NIVEAU D'EXECUTION AU 31/12/1992 (a)	NIVEAU D'EXECUTION AU 31/12/1993 (b)	VOLUME TOTAL DES TRAVAUX EN 1993 (c) = (b) - (a)
Projets suspendus en 1991	14 989	14 989	0
Projets réceptionnés 1992/93	64 004	69 116	5 111
Projets en cours 1993	22 704	38 692	15 988
Projets sur financement local	19 795	21 408	1 613
Projets ponts Nguba, Fungurume-Lualaba		431	431
Surveillance	9 760	10 398	648
TOTAL GENERAL	131 242	165 033	23 791

SOURCE : Office des Routes du Zaïre

C'est l'Office des Routes qui est chargé de l'entretien des Routes prioritaires c'est-à-dire les routes nationales et les routes régionales. Un "Fonds Routier" a été créé et mis à sa disposition pour lui permettre d'exécuter les tâches qui lui sont assignées, à savoir construction et réhabilitation des routes, entretien des routes et des ouvrages d'art, exploitation des bacs et exécution des études routières et d'ouvrages d'art.

L'évolution du volume des travaux d'entretien des routes de 1991 à 1993 est donnée dans le tableau N°36 suivant en milliers de dollars.

TABLEAU N°36

**EVOLUTION DU VOLUME DES TRAVAUX D'ENTRETIEN
ROUTIER**

	1991	1992	1993
GRANDES ENTREPRISES	6 644	4 741	
PME/ONG(PRP + HORS PRP)	14 143	16 682	11 199
REGIE/ODR	14 633	7 132	3 684
TOTAL	35 420	28 555	14 883

SOURCE : Office des Routes

Il résulte de ce tableau que le volume d'activité a pratiquement baissé de moitié de 1992 à 1993, consécutivement à la grave crise économique et financière que connaît le pays.

Il résulte de l'évolution de l'état du réseau par région présentée par l'Office des Routes dans son rapport annuel 1993 que le Nord Kivu a occupé la 3^{ème} place en 1991, la 2^{ème} place en 1992 et la première place en 1993, d'où une amélioration constante de l'état de son réseau. Par contre le Sud Kivu a occupé en 1991 la 9^{ème} place sur 11, en 1992 la 11^{ème} place donc la dernière, en 1993 la 10^{ème} place. Quant au Maniema il a occupé respectivement les 11^{ème}, 10^{ème} et 9^{ème} places c'est dire que bien que l'état du réseau soit mauvais, il s'est quand même amélioré au cours des 3 années.

Le transport routier devrait jouer un rôle important au Zaïre en raison notamment de la grande superficie du pays, de la vaste étendue des zones de population et de la souplesse de ce mode de transport, principalement dans le Nord et le Nord-Est du pays dans les régions du Haut Zaïre, du Shaba, du Sud - Kasai et de Bandundu.

Le secteur des transports est régi par l'Office National des Transports (ONATRA), qui gère également les ports de Matadi et de Kinshasa et la voie ferrée reliant ces 2 villes et assure des services de transport fluvial. L'ONATRA est passé par une série de restructurations dont la dernière en date de 1992 l'a transformé en "Holding ONATRA" comprenant deux Directions Générales:

- l'O.T.P., qui regroupe les ports de Banana, Boma, Matadi et Kinshasa, le CFMK et le transport fluvial
- l'O.C.N. (office des chantiers navals) qui regroupe les chantiers navals de Boma, Ndolo (Kinshasa) et Boyera (Mbandaka)

7.3.1.1 Le réseau routier Zaïrois du Corridor Nord a une longueur totale de 2 619km et se décompose comme suit:

- Goma - Bukavu - Kavimvira (320km)
- Goma - Masisi - Walikale (238m)
- Goma - Rutshuru - Ishasha (137km)
- Goma - Rutshuru - Béni - Kasindi (460km)
- Kisangani - Walikale - Bukavu (636)
- Kasindi - Béni - Kisangani (828km)

En fait le tronçon Zaïrois Kisangani - Komanda - Beni - Kasindi frontière Ouganda en direction de Kasesé et Mbarara fait partie intégrante de la route transafricaine Lagos - Mombasa et les routes Goma - Rutshuru - Ishasha en direction d'Ouganda et la route Bukavu - Kavimvira - Uvira - en direction du Burundi sont des bretelles à la route transafricaine Lagos Mombasa.

Ce réseau a manqué d'entretien ces dernières années à cause de la situation financière difficile consécutive à l'instabilité politique et n'est pas en bon état.

Les transporteurs Zaïrois connaissent les mêmes difficultés que les transporteurs burundais et zaïrois sur le Corridor Nord.

7.3.1.2 Corridor Central

Le réseau routier zaïrois peut accéder au Corridor Central par la route Bukavu - Kavimvira - uvira en direction du Burundi.

Par les ports de Kalémie et de Kalundu sur le lac Tanganyika le trafic zaïrois peut accéder au Corridor Central par le port de Kigoma en Tanzanie.

Les transporteurs zaïrois partagent les mêmes avantages du Corridor Central avec les transporteurs burundais et rwandais.

7.3.1.3 Politique nationale de transport de transit

Le système des transports est dominé au Zaïre par le transport fluvial. Les chemins de fer ont été conçus pour compléter les réseaux des transports fluviaux et contournent les tronçons de rivière non navigables; ils ne constituent donc pas un réseau interconnecté. Pendant longtemps les routes n'ont joué qu'un rôle secondaire dans le système des transports zaïrois, servant essentiellement de voies d'accès aux réseaux de voies navigables/ chemin de fer. Mais le programme de relance économique (Plan Mobutu de 1981 - 1983) en décidant la construction de la route Kisangani - Bukavu a permis le désenclavement de la région du Kivu. En fait la route constitue la seule voie de désenclavement pour l'Est et le Nord-Est du pays.

L'activité de transport est structurée autour des grandes villes et autour des grands pôles régionaux. Il n'existe pas de Sociétés nationales d'exploitation routière. Le Gouvernement Zaïrois considère que le secteur des transports est stratégique et tient encore à approuver toute modification de prix à la hausse des Société d'Etat.

Les activités de transport routier sont essentiellement dominées par les transporteurs privés, à l'exception de la Société Nationale des chemins de Fer du Zaïre (SNCZ) qui exploite des services routiers au Nord et à l'Est. Le transport routier à longue distance ne représenterait que 20% de l'ensemble du trafic routier. Comme grand transporteur routier privé l'on pourrait citer les Transports et Messagerie du Kivu (TMK), qui opère dans le Corridor Nord.

7.3.2 Le réseau et le transport ferroviaire

Les chemins de fer Zaïrois comprennent :

1. Le chemin de fer Matadi - Kinshasa (CFMK) qui relie le port maritime de Matadi à la ville de Kinshasa en contournant la section du fleuve Zaïre longue de 400km et barrée par des rapides empêchant toute navigation. Il a 366km de longueur et l'écartement standard de 1,067m (3'6") en usage dans les anciennes colonies britanniques.

2. Les chemins de fer des Grands Lacs (CFL) qui sont constitués du tronçon Kisangani - Ubundu long de 127km et en voie d'un mètre d'écartement comme dans les anciennes colonies françaises. C'est d'ailleurs le seul tronçon ferré du Zaïre qui a encore cet écartement métrique.

Le tronçon Kindu - Kongolo - Kabalo - Kalémie, long de 960km et à l'écartement de 1,067m. Le CFL a donc une longueur totale de 839km.

3. Les chemins de fer Kinshasa - Dilolo - Lubumbasi (KDL) constitués de :

tronçon	Sakania - Bukama long de	710km
tronçon	Bukama - Ilébo	1123km
tronçon	Tenké - Dilolo (frontière Angola)	522km
tronçon	Kamina - Kabongo	201km

soit un réseau total de 2556km

Les chemins de fer KDL sont à voie unique de 1,067km d'écartement; 858km de ce réseau a été électrifié avec du courant alternatif à 2 500 volts et à 50 périodes.

4. Les chemins de fer vicinaux Zaïrois (CVZ) ont 836km de longueur totale qui se décomposent ainsi :

- Aketi - Mungbéré 683km
- Komba - Bondo 121km
- Andoma - Titulé 32km

A ce réseau fut ajouté en 1973 le tronçon Akéti - Bumba long de 185km. La longueur totale du réseau des chemins de fer vicinaux Zaïrois est donc de 1021km.

Le réseau total des 4 chemins de fer a une longueur de 5030km dont 125km de voie métrique et le reste en voie de 1,067m. Le réseau de 1,067m d'écartement est interconnecté avec les chemins de fer angolais et Zambiens. C'est la Société Nationale des chemins de fer du Zaïre (SNCZ) qui coordonne les réseaux autres que le CFMK. Elle est restructurée actuellement en Holding avec trois Directions Générales: l'Office des Chemins de Fer du Sud (OCS), la Société des Chemins de Fer de l'Est (S.F.E) et les chemins de Fer des Uélés.

Les infrastructures sont généralement vétustes, mais plusieurs tronçons furent l'objet de travaux d'amélioration depuis 1983.

La plupart des matériels roulants sont relativement anciens et nécessitent de fréquents travaux d'entretien. Il se pose un grave problème de pénurie en pièces de rechange. Une adaptation du parc de wagons au transport conteneurisé et aux trafics spéciaux s'avère indispensable.

7.3.3 Voie navigables et transport par voies d'eau intérieures

Les voies navigables sont classées en 4 catégories :

- les rivières de la 1^{re} catégorie admettent un mouillage minimum de 2m aux hautes eaux et de 1,30m aux basses eaux; elles sont accessibles toute l'année aux barges de 800 tonnes et plus.

Les rivières de la 2^{ème} catégorie présentent un mouillage minimum de 1,50m aux hautes eaux et de 1m aux basses eaux; elles sont accessibles toute l'année aux barges de 350 tonnes à 150 tonnes.

Les rivières de la 3^{ème} catégorie présentent un mouillage de 1,20m aux hautes eaux et de 0,80m aux basses eaux; elles sont accessibles toute l'année aux barges de 50 tonnes.

Les rivières de la 4^{ème} catégorie sont celles présentant à l'étiage un mouillage minimum de 0,60m et qui sont accessibles toute l'année aux baleinières.

Au Zaïre il y a 2647km de rivières accessibles toute l'année aux grandes unités fluviales, 9130km accessibles aux unités moyennes et 14698km aux petites unités. Il faut ajouter aux rivières le lac Tanganyika long de 470km, le lac Kivu long de 280km et le lac Mobutu Sésé Seko, long également de 280km, soit au total 1030km.

Au Zaïre Oriental le plus grand port est celui de Kalémie dont le trafic a baissé. Il est actuellement d'environ 100 000 tonnes. Le port de Kalémie est exploité par la SFE; il dispose de 2 grues Titan de 3 tonnes à 15m, 2 grues tirlemont de 3 tonnes à 20m et de 1 Derrick de 30 tonnes. La modernisation des installations a été financée par le F.E.D pour un montant de 10 millions d'écus.

Le port de Kalundu, situé comme le port de Kalémie sur le lac Tanganyika, mais au Nord, a un trafic d'environ 50 000 tonnes et peut-être appelé à se développer pour la desserte de la province de Kivu à partir de Kigoma en Tanzanie

Le port de Kisangani également mérite de retenir l'attention. Il est situé sur le fleuve Zaïre et se subdivise en port rive gauche géré par la SFE et constituant la tête de ligne du chemin de fer Kisangani - Ubunda desservant le Shaba et le port rive droite géré par l'ONATRA constituant le terminal de l'axe de desserte fluvial Kinshasa - Kisangani et celui de l'axe de desserte routière Kisangani - Bukavu - Goma en direction de Bujumbura/Kigali.

Il résulte de l'étude du MULPOC de GISEYNI pour l'amélioration des opérations du port de Kisangani qu'en 1989 le trafic total a été de 45 233 tonnes dont 17 049 tonnes à l'importation et 28 184 tonnes à l'exportation. Le nombre de voyageurs la même année, était de 67 224.

Les produits importés étaient notamment les produits alimentaires, les matériaux de construction, les intrants agricoles et les inflammables. Les produits exportés étaient constitués de produits agricoles alimentaires et industriels et de produits miniers.

Le port de Kisangani dispose d'un quai en béton massif des 350m de longueur, dont la capacité d'accueil serait suffisante pour résorber un trafic annuel de 200 000 tonnes. Les terres pleines ont 13910m² de surface couverte (soit 71%) occupée par 4 grands magasins.

Le port ONATRA dispose :

- d'une grue flottante de 25 tonnes
- de 3 grues Delmag de 2,5 à 5 tonnes
- d'une grue Derrick fixe de 27 tonnes
- d'une grue Boom de 5 tonnes
- d'un chariot élévateur Linde de 4 tonnes

7.3.4 Transport maritime

Trois grands ports se partagent les activités dans le bief maritime:

- le port de Matadi, le plus grand, est situé dans l'estuaire du fleuve Zaïre sur la rive gauche à 139km de l'Océan. Il est ouvert aux navires ayant 9m de tirant d'eau maximum; il dispose de 1720m de quais en eau profonde et de 500m de rive accostable
- le port de Boma situé également dans l'estuaire du fleuve Zaïre mais sur la rive droite n'a qu'un intérêt local. Il dispose de 914m de quais et est utilisé pour l'exportation des produits de la Région du Mayumbé.

- le port de Banana, situé sur l'océan atlantique a fait l'objet de plusieurs études en vue de sa transformation en port en eau profonde susceptible d'accueillir des navires de gros tonnage. Une ligne de chemin de fer serait prévue entre Banana et Matadi pour permettre la jonction avec la ligne existante entre Matadi et Kinshasa.

La flotte Zaïroise de transport maritime doit disposer d'une capacité suffisante aussi bien pour évacuer les produits miniers et les autres marchandises générales que pour importer les biens dont le pays a besoin en complément des approvisionnement par la voie dite nationale qui comprend la voie ferrée de Sakania à Ilébo, la voie fluviale d'Ilébo à Kinshasa et le CFMK. La flotte de la SNCZ et d'autres navires immatriculés au Zaïre et oeuvrant sur le lac Tanganyika ont une capacité d'évacuation suffisante de produits miniers, de carburants et de marchandises diverses.

C'est la Régie des Voies Maritimes qui est chargée de la gestion et de l'entretien du bief maritime. L'Office de la Gestion du Fret Maritime (OGEFREM) a été créé en 1980 avec pour objet la répartition du fret maritime et la défense des intérêts des chargeurs. Il est compétent pour négocier les taux de fret et les contrôler, promouvoir les activités de la flotte nationale, rechercher avec d'autres conseils de chargeurs les possibilités de créer une coopération régionale, recherche la simplification des formalités administratives et juridiques du transport maritime et promouvoir le développement et l'exploitation des infrastructures portuaires.

DEUXIEME PARTIE

ANALYSE DE LA SITUATION DE LA SOUS-REGION

CHAPITRE VIII : Données socio-économiques de la Sous-Région

8.1 Cadre socio-économique

Les six pays concernés par la présente étude sont : Burundi, Kenya, Ouganda, Rwanda, Tanzanie et Zaïre. Cinq de ces six pays, à savoir le Burundi, le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda et la Tanzanie sont membres du Marché Commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe dont le Traité fut signé à Kampala, en République d'Ouganda, le 5 novembre 1993 par 22 Chefs d'Etat de l'Afrique de l'Est, de l'Afrique Australe et de Madagascar.

Les six pays, à savoir le Burundi, le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda, la Tanzanie et le Zaïre sont membres de la Zone d'Echanges Préférentiels des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe (Z.E.P.). Le Traité portant création de la ZEP a été signé le 21 décembre 1981 à Lusaka, République de Zambie.

L'Organisation du Bassin de la rivière Kagéra (OBK) créée par accord signé à Rusumo, République de Rwanda, le 24 avril 1977 et entré en vigueur le 5 février 1978, regroupe les pays membres suivants : Burundi, Ouganda, Rwanda et la Tanzanie.

D'une durée de 10 ans renouvelable, l'Accord de Transit du Corridor Nord a été signé le 19 février 1985 entre les Représentants du Burundi, du Kenya, du Rwanda et de l'Ouganda et entré en vigueur le 19 novembre 1986. Le Zaïre y a adhéré le 4 mai 1987 et l'acte d'adhésion a fait l'objet de l'ordonnance N°04/3 du 3 avril 1987.

C'est le 20 septembre 1976 qu'a été signée la Convention constitutive de la Communauté Economique des Pays des Grands Lacs (CEPGL) à GISENYI, République du RWANDA. La CEPGL regroupe le Burundi, le Rwanda et le Zaïre.

Les trois pays de la CEPGL sont également membres de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (C.E.E.A.C) dont le Traité fut singé en Octobre 1983 à LIBREVILLE, en République Gabonaise, par 11 Chefs d'Etat de l'Afrique Centrale.

TABEAU N°37
PRINCIPAUX INDICATEURS ECONOMIQUES

PAYS	SUPERFICIE	POPULATION (MILLIONS) mi- 1992	DENSITE hbte/km ²	PNB PAR HABITANT		TAUX D'INFLATION ANNUEL MOYEN (%)		ESPERRANCE DE VIE A LA NAISSANCE (ANNEES)
				DOLLARS 1992	Taux de croissance annuel moyen (%) 1980/92	1970/1980	1980/1992	
BURUNDI	28	5,8	207	210	1,3	10,7	4,5	48
KENYA	580	25,7	44	310	0,2	10,1	9,3	59
UGANDA	236	17,5	74	170	"	"	"	43
RWANDA	26	7,3	281	250	-0,6	15,1	3,6	46
TANZANIE	945	25,9	27	110	0,0	14,1	25,3	51
ZAIRE	2 345	38,6	16	1991 221	1980/91 -2,0	"	"	"

SOURCE: WORLD DEVELOPMENT REPORT 1994, INFRASTRUCTURE FOR DEVELOPMENT

TABEAU N°38
EVOLUTION DE LA PRODUCTION

PAYS	TAUX DE CROISSANCE ANNUEL MOYEN (%)									
	PIB		AGRICULTURE		INDUSTRIE		INDUSTRIE MANUFACTURIERE		SERVICES	
	1970/80	1980/92	1970/80	1980/92	1970/80	1980/92	1970/80	1980/92	1970/80	1980/92
BURUNDI	4,2	4,0	3,2	3,0	11,6	4,7	3,8	5,5	3,5	5,5
KENYA	6,4	4,0	4,8	2,9	8,6	3,9	9,9	4,8	6,8	4,8
RWANDA	4,7	1,4	"	-0,3	"	1,0	4,9	1,6	"	3,5
TANZANIE	3,0	3,1	0,7	3,8	2,6	2,2	3,7	0,6	9,0	2,2

SOURCE: WORLD DEVELOPMENT REPORT 1994 - INFRASTRUCTURE FOR DEVELOPMENT

8.1.1. Population et superficie

Il résulte des statistiques publiées dans le rapport de la Banque Mondiale sur le développement dans le monde de 1994 que la population totale des six pays est estimée à 120 800 000 habitants à mi - 1992. Aux deux extrêmes se trouvent le Zaïre et le Burundi avec respectivement 36,6 millions d'habitants et 5,8 millions d'habitants.

La superficie totale des six pays est de 4 160 000 km², le plus petit pays étant le Rwanda avec 26 000 km² et le plus grand le Zaïre avec 2 345 000 km². La densité moyenne est de 29 habitants par km²; elle varie de 16 habitants au km² au Zaïre à 281 habitants au km² au Rwanda. Ces informations sont obtenues à partir du tableau N°37. Dans le tableau N°41 sont données des informations détaillées sur la population, les taux de croissance démographiques et les projections pour les années 2000 et 2025. Si l'on se réfère au tableau N°37 relatif aux principaux indicateurs économiques les taux d'accroissement de la population ont été assez élevés entre 1980 et 1992 et ont été largement supérieurs aux taux de croissance économique dans l'ensemble des pays, taux qui ont varié de -0,6% au Rwanda, à 0% pour la Tanzanie, 0,2% pour le Kenya, 1,3% pour le Rwanda et pour le Zaïre pour la période 1980 - 1991 à - 2%. Pour la période 1992 l'an 2000 les taux d'accroissement de la population vont sensiblement diminuer pour le Kenya de 3,6% à 2,5%, pour le Rwanda de 2,9% à 2,1% et pour le Burundi de 2,8% à 2,7% . Pour la Tanzanie le taux d'accroissement de la population restera stable à 3% et il augmentera pour l'Ouganda de 2,6% à 3%.

En faisant des hypothèses semblables de taux d'accroissement de la population pour le Zaïre, la population totale des six pays concernés par la présente étude passera de 120 800 000 habitants en 1992 à 160 000 000 d'habitants à l'an 2000 et à 276 000 000 d'habitants en l'an 2025. Il a été estimé que le Zaïre aura une population de 58 millions d'habitants en l'an 2000 et de 98 millions en l'an 2025. A moins d'une hausse nette et rapide, le taux de croissance économique risque de rester toujours inférieur au taux d'accroissement de la population, si par ailleurs les pays n'adoptent une politique hardie de planification familiale.

TABLEAU N°39

STRUCTURE DE LA PRODUCTION

PAYS	PIB (MILLIONS DOLLARS)		REPARTITION DU PRODUIT INTERIEUR BRUT (%)							
	1970	1992	AGRICULTURE		INDUSTRIE		INDUSTRIE MANUFACTURIERE		SERVICES	
			1970	1992	1970	1992	1970	1992	1970	1992
BURUNDI	225	986	71	54	10	20	7	15	19	26
KENYA	1 453	6 884	33	27	20	19	12	12	47	54
OUGANDA	-	2 988	-	57	-	11	-	4	-	32
RWANDA	220	1 552	62	41	9	22	4	16	30	37
TANZANIE	1 174	2 345	41	61	17	12	10	5	42	26

SOURCE : WORLD DEVELOPMENT REPORT 1994 INFRASTRUCTURE FOR DEVELOPMENT

TABLEAU N°40

EVOLUTION DE LA CONSOMMATION ET DE L'INVESTISSEMENT BRUT INTERIEUR

PAYS	CROISSANCE ANNUELLE MOYENNE(%)			
	CONSOMMATION DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES	CONSOMMATION PRIVEE	INVESTISSEMENT INTERIEUR BRUT	
BURUNDI	1970/80 1980-92 3.5 4.5	1970/80 1980/92 4.5 4.2	1970/80 1980/92 16.3 3.0	
KENYA	9.2 3.1	6.4 5.2	2.4 -0.2	
RWANDA	7.5 7.3	4.3 0.4	10.4 3.7	
TANZANIE	" "	" "	3.7 5.6	

Source: World Development Report 1994-Infrastructure for Development

8.1.2. Principaux indicateurs économiques

Ils sont données dans les tableaux N°37, N°38 et N°39. Le PIB total des cinq pays autres que le Zaïre s'est élevé en 1992 à 14 755 millions de dollars, les deux extrêmes étant le Kenya avec 6 884 millions de dollars et le Burundi avec 986 millions de dollars. Pour la période 1970 - 1980 le taux de croissance annuel moyen maximum du PIB pour les 4 pays figurant sur le tableau N°38 était de 6,4% pour le Kenya et le taux minimum de 3% pour la Tanzanie. Pour la période 1980 -1992 le taux de croissance annuel moyen maximum du PIB était de 4% pour le Burundi et le Kenya et le taux minimum de 1,4% pour le Rwanda.

Pour ce qui est du PNB par habitant pour l'année 1992 l'on trouve aux deux extrêmes le Kenya avec 310 dollars et la Tanzanie avec 110 dollars. Au cours de la période 1980 - 1992 les taux de croissance annuels moyens du PNB par habitant ont été globalement mauvais. Le taux maximum a été de 1,3% pour le Burundi et le taux minimum de - 0,6% pour le Rwanda. La Tanzanie a eu un taux de croissance annuel moyen nul et pour le Zaïre pour la période 1980/1991 ce taux a été de - 2%.

Les taux d'inflation annuels moyens pour la période 1980/1992 ont été plus faibles que pour la période 1970/1980, à l'exception de la Tanzanie où ce taux est passé de 14,1% pour la période 1970 - 1980 à 25,3% pour la période 1980/1992, ce taux indiquant d'ailleurs le maximum relevé pour les 4 pays dont les données figurent au tableau. Pour la même période 1980 - 1992 le taux d'inflation annuel moyen minimum était de 3,6% pour le Rwanda. Pour la période 1970 - 1980 le taux maximum était de 15,1% pour le Rwanda et le taux minimum de 10,1% pour le Kenya.

Selon le service économique de l'Ambassade américains au Zaïre (voir le N°2566 des Marchés Tropicaux et Méditerranéens du 13 Janvier 1995) le taux d'inflation annuel moyen a été de 8828% en 1993 et la prévision était de 7800% pour l'année 1994.

TABEAU N°41
POPULATION ET POPULATION ACTIVE

PAYS	POPULATION										POPULATION ACTIVE		
	TOTALE (millions d'habitants)			STATIONNAIRE HYPOTHETIQUE (millions d'habitants)	ACCROISSEMENT ANNUEL MOYEN %			15-64 ans (millions) 1992	TOTAL (millions) 1992	ACCROISSEMENT ANNUEL MOYEN %			
	1992	2000	2025		1970/80	1980/92	1992/2000			1970/80	1980/92	1992/2000	
BURUNDI	6	7	14	31	1,6	2,8	2,7	3	3	1,3	2,2	2,5	
KENYA	26	31	47	75	3,7	3,6	2,5	13	11	3,6	3,5	3,6	
OUGANDA	17	22	45	121	2,7	2,6	3,0	9	9	2,6	2,8	3,0	
RWANDA	7	9	13	22	3,3	2,9	2,1	4	4	3,1	2,8	2,9	
TANZANIE	26	33	59	117	2,9	3,0	3,0	13	13	2,8	2,9	3,0	

SOURCE : RAPPORT DE LA BANQUE MONDIALE SUR LE DEVELOPPEMENT DANS LE MONDE 1994

TABEAU N°42

BALANCE DES PAIEMENTS ET RESERVES

PAYS	SOLDE DES TRANSACTIONS COURANTES (Millions \$US)			ENVOIS NETS DE FONDS DES TRAVAILLEURS (millions \$ US)		RESERVES INTERNATIONALES BRUTES		
	Après transferts officiels 1970 1992	Avant Transfert officiels 1970 1992	1970 1992	1970	1992	Millions \$ US 1970 1992	EN MOIS D'IMPORTATION 1992	
BURUNDI	2 -54	-2 -219	" "	" "	" "	15 180	6,3	
KENYA	-49 -98	-86 -312	11 -3	" "	" "	220 80	0,4	
OUGANDA	20 -113	19 -346	-5 "	" "	" "	57 94	1,5	
RWANDA	7 -85	-12 -246	-4 "	" "	" "	8 79	2,5	
TANZANIE	-36 -297	-37 -866	" "	" "	" "	65 327	2,1	

Source: World Development Report 1994-Infrastructure for Development.

TABEAU N°43

EVOLUTION DES EXPORTATIONS ET DES IMPORTATIONS

PAYS	EXPORTATIONS (F.O.B.) EN MILLIONS DE DOLLARS IMPORTATIONS (C.A.F.)				
	1989	1990	1991	1992	1993
BURUNDI	93.2 157.4	72.9 189.0	91.5 195.9	80.2 181.8	75.0 172.8
KENYA	19904 44235	23677 48661	30376 49147	44494 58635	77915 97521
UGANDA	217.5 591.2	175.4 545.0	172.1 450.6	157.1 532.6	237.4 696.2
RWANDA	95.4 333.0	111.7 279.2	92.7 307.4	66.8 286.8	44.4 248.7
TANZANIE	52777 146705	64512 136091	74709 335994	123966 449480	180034 605459
ZAIRE IMPORTATIONS (F.O.B.)	2201 1683	2138 1539	1500 1200	1219 914	1137 612

Source : Données relevées de "country report (3rd quarter 1994)

Source : Pour le Kenya et la Tanzanie statistiques de Janvier 1995 du Fond Monétaire International (FMI). Les chiffres sont en millions de shillings.

TABEAU N°44
DETTE EXTERIEURE TOTALE

PAYS	Dettes à long terme (Millions \$US)		Recours au crédit FMI (Millions \$US)		Dettes à court terme (Million) \$US		Dettes Extérieures totale (Million) \$US		Arriérés totaux sur dettes à long terme Millions \$US		Ratio de la valeur actuelle à la dette à la valeur nominale	
	1980	1992	1980	1992	1980	1992	1980	1992	1980	1992	1980	1992
BURUNDI	118	947	36	62	12	13	166	1023	0	7	45	45
KENYA	2499	5214	254	393	697	2997	3394	6367	6	430	78	78
UGANDA	543	2496	89	344	190	873	103	437	103	437	61	61
RWANDA	150	804	14	12	2476	6715	0	28	0	28	47	47
TANZANIE	1999	6060	171	221	2476	6715	23	1155	23	1155	67	67

Source World Development Report 1994. Infrastructure for Development.

8.1.3 Structure et évolution de la production

Elles sont données par les tableaux 38 et 39.

Dans les quatres pays sur cinq dont les données figurent dans le tableau l'économie repose principalement sur l'agriculture. Le Kenya fait exception avec 47% du PIB pour les services contre 33% pour l'agriculture en 1970 et 54% en 1992 contre 27%. La part de l'agriculture dans le PIB a diminué dans quatre pays et a augmenté en Tanzanie en passant de 41% en 1970 à 61% en 1992. Par contre la part des services a augmenté de 1970 à 1992 pour les mêmes quatre pays, à savoir le Burundi, le Kenya, l'Ouganda et le Rwanda et a diminué pour la Tanzanie en passant de 42% du PIB à 26% du PIB. La part aussi bien de l'industrie que du secteur manufacturier a varié différemment selon le pays. La part de l'industrie dans le PIB a augmenté de 1970 à 1992 pour le Burundi et le Rwanda et a diminué pour le Kenya et la Tanzanie. La part du secteur manufacturier a augmenté pour le Burundi et le Rwanda, a diminué pour la Tanzanie et est resté stationnaire pour le Kenya avec 12% du PIB.

Les taux de croissance annuels moyens dans le secteur de l'agriculture a diminué d'une manière générale de la période 1970/80 à la période 1980/92 sauf au Kenya où ce taux est passé de 0,7% à 3,8%. Dans le secteur industriel le taux de croissance annuel moyen a également diminué entre les deux périodes pour le Burundi, le Kenya et la Tanzanie et dans le secteur manufacturier le taux de croissance annuel moyen a diminué au Kenya, au Rwanda et en Tanzanie et a augmenté au Burundi en passant de 3,8% du PIB pour la période 1970/80 à 5,5% du PIB pour la période 1980/92. Pour les services le taux de croissance annuel moyen a diminué au Kenya et en Tanzanie et a augmenté au Burundi en passant de 3,5% du PIB pendant la période 1970/80 à 5,5% pendant la période 1980/92.

8.1.4. Evolution de la consommation et des investissements

Du tableau N°40 il ressort que croissance annuelle moyenne de la consommation des administrations publiques a diminué au Kenya et en Rwanda et a légèrement augmenté au Burundi en passant de 3,5% pour la période 1970/80 à 4,5% pour la période 1980/92. La croissance annuelle moyenne de la consommation privée a diminué dans les trois pays et beaucoup plus au Rwanda en passant de 4,3% à 0,4% entre les deux périodes. La croissance annuelle moyenne de l'investissement intérieur brut a beaucoup diminué au Burundi, au Kenya et en Rwanda et a augmenté en Tanzanie en passant de 3,1% pour la période 1970/80 à 5,6% pour la période 1980/92.

8.1.5. Balance commerciale et des paiements

Les données du tableau N°43 relatives à l'évolution des exportations et des importations indiquent clairement qu'à l'exception du Zaïre tous les autres pays ont une balance commerciale déficitaire, les importations étant de loin beaucoup supérieures aux exportations.

Pour le Kenya et la Tanzanie aussi bien les exportations que les importations ont augmenté régulièrement de 1989 à 1993 en passant pour le Kenya pour les exportations de 19 904 millions de shillings en 1989 à 77 915 millions de shillings en 1993 et pour les importations de 44 235 millions de shillings en 1989 à 97 521 millions de shillings en 1993 et pour la Tanzanie pour les exportations de 52 777 millions de shillings en 1989 à 180 034 millions de shillings en 1993 et pour les importations de 146 705 millions de shillings en 1989 à 605 459 millions de shillings en 1993, avec une baisse exceptionnelle en 1990 avec 136 091 millions de shillings.

Pour le Rwanda et le Zaïre les exportations comme les importations ont baissé régulièrement de 1989 à 1993, pour les exportations Zaïroises de 2 201 millions de dollars à 1 137 millions de dollars et pour les importations Zaïroises de 1 683 millions de dollars à 612 millions de dollars; pour les exportations rwandaises de 95,4 millions de dollars en 1989 à 44,4 millions de dollars en 1993 avec une hausse exceptionnelle en 1990 avec 111,7 millions de dollars et pour les importations rwandaises de 333 millions de dollars en 1989 à 248,7 millions de dollars en 1993.

Pour le Burundi comme pour l'Ouganda l'évolution des exportations comme des importations n'a pas été régulière. Pour le Burundi les exportations ont baissé de 1989 à 1993 avec 93,2 millions de dollars et 75 millions de dollars et les importations ont augmenté de 151,4 millions de dollars en 1989 à 172,8 millions de dollars.

Pour l'Ouganda les exportations ont diminué régulièrement de 1989 à 1992 en passant de 217,5 millions de dollars à 157,1 millions de dollars et ont augmenté en 1993 en passant à 237,4 millions de dollars. Les importations également ont baissé de 1989 à 1992 en passant de 591,2 millions de dollars à 532 millions de dollars et ont augmenté en 1993 en passant à 696,2 millions de dollars.

Du Tableau N°42 relatif à la balance des paiements et aux réserves il résulte que le solde des transactions courantes avant et après transfert public est négatif d'une manière générale pour tous les cinq pays figurant sur le tableau aussi bien en 1970 qu'en 1992 à quelques exceptions près. En 1970 il était positif après transfert public pour le Burundi, le Rwanda et l'Ouganda avec respectivement 2 millions de dollars, 7 millions de dollars et 20 millions.

Les réserves extérieures brutes ont augmenté pour tous les pays à l'exception du Kenya où elles sont passées de 220 millions de dollars en 1970 à 80 millions de dollars en 1992 soit 63,6% de baisse. Au Burundi elles sont passées de 15 millions de dollars à 180 millions de dollars soit 1 100% d'augmentation, au Rwanda de 8 millions de dollars à 79 millions de dollars soit 887,5% de hausse et en Ouganda de 65 millions de dollars à 327 millions de dollars soit 403,1% de hausse.

Les taux de couverture extrêmes des importations sont de 6,3 mois pour le Burundi et de 0,4 mois pour le Kenya. Pour l'Ouganda, la Tanzanie et le Rwanda ce taux est de respectivement 1,5 mois, 2,1 mois et 2,5 mois.

8.1.6. Dettes extérieures totales

Il résulte du tableau N°44 que la dette extérieure totale est très importante pour l'ensemble des 5 pays figurant sur le Tableau. En 1992 les deux extrêmes sont la Tanzanie avec 6 715 millions de dollars et le Rwanda avec 873 millions de dollars et en 1980 les deux extrêmes étaient le Kenya avec 3 394 millions de dollars et encore le Rwanda avec 190 millions de dollars.

De 1980 à 1992 la dette extérieure totale de la Tanzanie est passée de 2 476 millions de dollars à 6 715 millions de dollars soit une augmentation de 171,2%. Celle du Rwanda est passée de 190 millions de dollars à 873 millions de dollars soit 359,5% d'augmentation; celle du Kenya de 3 394 millions de dollars à 6 367 millions de dollars, soit une augmentation de 87,6% et celle d'Ouganda de 697 millions de dollars à 2 997 dollars, soit une augmentation de 330%.

L'analyse qui précède indique de façon claire que les résultats économiques des six pays concernés par la présente étude ont été généralement faibles au cours des vingt dernières années. A l'exception du Zaïre, exportateur de minerais, tous les autres ont souffert de la détérioration des termes de l'échange et pour la plupart des pays le faible niveau des recettes d'exportation a fait recourir à une restriction des importations. Le poids de la dette extérieure totale est énorme. Si la récession économique mondiale, les calamités naturelles et parfois des troubles socio-politiques peuvent expliquer en partie ces mauvais résultats, il n'en demeure pas moins que la cause principale réside dans la structure et les politiques économiques, qui sont essentiellement orientées vers l'exportation et dans le manque de planification rigoureuse et de coordination dans la mise en oeuvre des différents programmes de développement économique.

8.2. Perspectives de croissance économique

Il a été indiqué précédemment que les six pays concernés par la présente étude sont membres de l'une ou de plusieurs des organisations sous-régionales suivantes :

- Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe (COMESA);
- Zone d'Echanges Préférentiels des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe (Z.E.P.)
- Organisation du Bassin de la rivière Kagéra (O.B.K)
- Autorité de coordination du Transport de Transit du Corridor Nord (ACTTCN)
- Communauté Economique des Pays des Grands Lacs (CEPGL)
- Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC)

Les Traités, accords et conventions établissant ces différentes organisations sous-régionales sont tous inspirés du Plan d'Action et de l'Acte Final de Lagos visant à créer un marché commun africain avant l'an 2000. Le Traité instituant la Communauté Economique Africaine signé à Abuja (Nigéria) le 3 juin 1991 par les Chefs des 51 Etats Africains membres de l'OUA fixe en son article 6 les modalités de mise en place de la Communauté en indiquant qu'elle sera progressivement mise en place au cours d'une période de transition de 34 ans au maximum subdivisée en 6 étapes de durées variables.

Toutes ces Organisations sous-régionales ont pour buts de favoriser la coopération et le développement dans tous les domaines de l'activité économique, particulièrement dans les domaines du commerce, des douanes, de l'industrie, des transports, des communications, de l'agriculture, des ressources naturelles et des affaires monétaires, l'objectif étant de relever les niveaux de vie des populations, de favoriser des relations plus étroites entre les Etats membres et de contribuer au progrès et au développement du continent Africain.

Nul doute qu'un pas très important vient d'être franchi par le Traité du Marché Commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe, comme seconde étape après celle de la Zone d'Echanges Préférentiels, vers la Communauté Economique de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe, prélude à la Communauté Economique Africaine.

Les six pays intéressés par la présente étude peuvent fonder beaucoup d'espoir dans la mise en place du Marché Commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe, si la paix revient définitivement et la stabilité politique restaurée dans tous les pays de la Sous-Région.

CHAPITRE IX : Infrastructures et services des Transports de surface de la Sous-Région

9.1 Réseaux et transport routiers

Les réseaux routiers de la Sous-Région figurent dans le tableau suivant résultant de l'analyse de la situation par pays.

TABLEAU N°45
INFRASTRUCTURE ROUTIERE DE LA SOUS-REGION

641Y

PAYS	SUPERFICIE MILLIERS KM²						DENSITE ROUTES CLASSEES AU KM²
		ROUTES CLASSEES		TOTAL ROUTES CLASSEES	ROUTES REJETUES	ROUTES TERTIAIRES NON CLASSEES	
		PRINCIPAUX	SECONDAIRES				
BURUNDI	28	1949	2523	4472	1027	10 000	0,16
KENYA	580			54 200	6 700	96 400	0,09
OUGANDA	236			8 898	2 096		0,04
RWANDA	26	952	1 740	2 692	952	9 793	0,10
TANZANIE	945	11 000	7 300	18 300	3 717	31 700	0,02
ZAIRE	2 345	21 019	37 366	58 385	2 801	86 615	0,02
TOTAL	4 160			146 947	17 293		0,035

De ce tableau, il résulte que les réseaux de routes classées des six pays concernés par la présente étude ont une longueur totale de 146 947km sur une superficie totale de 4 160 000km², soit une densité moyenne de routes classées de 0,035km/km². Les routes revêtues de l'ensemble des six pays totalisent 17 293km, soit 11,8% de la longueur totale des routes classées. Les deux pays qui ont les plus grandes superficies le Zaïre et la Tanzanie ont la densité la plus faible, la même densité de 0,02km/km²; les deux pays qui ont les superficies les plus faibles ont les plus grandes densités le Burundi avec 0,16km/km² et le Rwanda avec 0,10km/km².

Le transport routier est indubitablement un facteur essentiel à l'intégration des Etats de l'Afrique de l'Est. Pour assurer l'écoulement des courants de trafic intra-régional et international les pays de la Sous-Région ont fourni beaucoup d'efforts, avec l'aide précieuse de la communauté internationale, pour réhabiliter le réseau routier, améliorer les activités d'entretien routier et mettre en place de nouvelles infrastructures nécessaires en vue de l'intégration physique et économique de la région. Ces améliorations sont nécessaires à la libéralisation du commerce et à l'intégration des marchés.

Les efforts doivent être poursuivis pour maintenir en bon état le réseau routier, qui a été réhabilité à grands frais. Il serait souhaitable que le trafic lourd emprunte le chemin de fer plutôt que la route, car les camions dont le poids dépasse les limites légales de charge à l'essieu et les normes de construction des routes causent de graves dommages au réseau routier. Des dispositions doivent être prises pour que l'entretien routier soit exécuté correctement et à temps. Il est encourageant de constater que les six pays disposent de fonds routiers, mais il faudrait que les crédits soient suffisants pour faire face aux besoins.

L'amélioration et l'extension des infrastructures est une condition nécessaire, mais pas suffisante pour promouvoir le commerce inter-Etats; il est indispensable d'éliminer toutes les barrières d'ordre juridique et administratif le long des couloirs de transport de transit.

Peuvent faciliter le transport de transit routier d'autres mesures telles que l'harmonisation des caractéristiques techniques des routes et des véhicules, des normes de conception routière, des permis de conduire des taxes de transit et des garanties des véhicules utilitaires.

L'accès à la profession de transporteur routier est libre dans les six pays de la Sous-Région; il suffit de se faire agréer par l'Autorité compétente, mais les redevances à payer restent très élevées. Les tarifs sont libéralisés et ne sont plus fixés unilatéralement par les Gouvernements. Les coûts de transport restent très élevés, surtout pour les pays enclavés, à cause des frais de transit, des délais et de l'état des infrastructures.

9.2 Réseaux et transport ferroviaires

Les réseaux ferroviaires du Kenya, de l'Ouganda et de la Tanzanie ont respectivement les longueurs suivantes : 2 101km, 1 244km et 2 600km, soit au total 5 945km avec la voie métrique. Ces 3 réseaux sont interconnectés et étaient gérés par la même Société des chemins de fers de l'Afrique de l'Est "East African Railways" avant l'éclatement de la communauté de l'Afrique de l'Est. Actuellement ce sont 3 compagnies différentes qui gèrent les réseaux, à savoir la KRC, l'URC et la TRC.

Le réseau total des 4 chemins de fer Zaïrois a une longueur totale de 5 030km dont 127km des chemins de fer des Grands Lacs Kisangani-Ubundu en voie métrique et le réseau restant en voie de 1,067m. Le réseau de 1,067m de voie est interconnecté avec les réseaux ferroviaires angolais et Zambiens.

Dans l'ensemble les réseaux ferrés ont été construits avant la première guerre mondiale. Les tronçons construits après la guerre ne représentent qu'un très faible pourcentage de la longueur totale du réseau. Certaines sections des réseaux sont dans un état de très grande vétusté avec des caractéristiques techniques de tracé qui laissent à désirer.

Comme pour les réseaux routiers les réseaux ferroviaires ont bénéficié de travaux d'amélioration et d'apport important de matériels, de locomotives comme de wagons, mais les principales contraintes restent les problèmes d'exploitation et de gestion.

Dans le secteur des transports ferroviaires également des mesures doivent être prises en vue de la levée des barrières juridiques et administratives, notamment par la coordination des opérations ferroviaires, l'introduction d'accords inter-compagnies par le biais de la réservation et d'une déclaration d'expédition unique pour le trafic, la classification des produits de base communs, ainsi que des caractéristiques communes pour les wagons.

En 1991 le trafic marchandises de la KRC était de 3 286 000 tonnes et le trafic passagers de 2 635 000 passagers alors que pour la TRC le trafic marchandises n'était que de 896 000 tonnes et le trafic passagers de 1 713 000 passagers. Au même moment la TAZARA a fait 894 000 tonnes de marchandises et 1 574 000 passagers. Il résulte de cette comparaison qu'en 1991 le trafic marchandises de la KRC était plus élevé que celui de la TRC et TAZARA réunies et le trafic passagers était de 24,7% inférieur au trafic passagers des deux compagnies tanzaniennes.

En 1992, le trafic marchandise de la KRC était de 2 821 000 tonnes et le trafic passagers de 2 563 000 passagers alors que pour l'URC le trafic marchandises n'était que de 363 923 tonnes et le trafic passagers de 397 654 passagers.

9.3 Transport par voies d'eau intérieures

La Sous-Région intéressée par la présente étude est par excellence la zone de prédilection des voies d'eau intérieures navigables, fleuves et lacs, d'où la dénomination de Région des Grands Lacs.

Au Zaïre, il y a 2 645km de rivières accessibles toute l'année aux grandes unités fluviales, 9 130km accessibles aux unités moyennes et 14 698km aux petites unités, soit au total 26 475km de voies navigables, auxquelles il faut ajouter 1030km dans le lac Tanganyika long de 470km, le lac Kivu long de 280km et le lac Mobutu Sésé Séko long également de 280km.

Le transport par voies d'eau intérieures domine entièrement le système Zaïrois des transports avec comme principales voies navigables les fleuves Zaïre et le Kasai et leurs affluents. Le Zaïre se partage les activités de transport lacustre sur le lac Kivu avec le Rwanda.

Incontestablement ce sont les lacs Tangnyika et Victoria qui jouent un rôle primordial dans la Sous-Région. Ce sont tous les deux des maillons importants de la chaîne des transports du Corridor Central et du Corridor Nord.

Le lac Tanganyika long de 660km, dont 470km intéressent le Zaïre seul, et large de 30 à 40km intéresse outre le Zaïre, le Burundi et la Tanzanie. Les principaux ports sont Bujumbura au Burundi, Kigoma en Tanzanie et Kalémie et Kalundu au Zaïre, auxquels il faut ajouter celui de Mpulungu en Zambie. Le lac Tanganyika est un lieu d'échange privilégié pour les personnes et les biens, qui pourrait jouer un grand rôle dans les relations entre l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe.

Le lac Tanganyika constitue le trajet lacustre du Corridor Central entre le Burundi, le Zaïre et la Tanzanie. En 1992 le trafic total du port de Bujumbura a été estimé à 204 639 tonnes; celui du port de Kigoma serait dans le même ordre de grandeur, celui du port de Kalémie environ 100 000 tonnes, à peu près la moitié du trafic des ports de Bujumbura et de Kigoma et le trafic du port Zaïrois de Kalundu serait environ de 50 000 tonnes, la moitié de celui de Kalémie.

Le lac Victoria intéresse le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie. Pour tous ces trois pays le transport lacustre sert d'appui au transport ferroviaire. L'ancienne compagnie des chemins de fer de l'Afrique de l'Est "East African Railways", qui regroupait la KRC, l'URC et la TRC assurait le service de ferry entre les ports de Jinja en Ouganda, de Kisumu au Kenya et de Mwanza en Tanzanie. Ce service a été interrompu un moment après l'éclatement de la Communauté de l'Afrique de l'Est, mais a repris. Pour l'Ouganda, pays enclavé, le transport lacustre rentre non seulement dans le cadre de la diversification des itinéraires de transit, mais encore dans le cadre de l'amélioration de la sécurité.

Le lac Victoria constitue le trajet lacustre du Corridor Nord. Une grande partie du trafic de transit ferroviaire de l'Ouganda utilise le service de ferry pour traverser sur 233km le lac Victoria entre Jinja et Kisumu en 12 heures environ. La distance entre Jinja et Mwanza est de 359km.

En Tanzanie, qui compte en plus de Mwanza le port de Musoma sur le lac Victoria, en 1993 le trafic marchandises a été de 177 000 tonnes et le trafic passagers de 567 531 passagers.

9.4 Transport maritime

Parmi les 6 pays intéressés par la présente étude 3 ont une façade maritime, à savoir le Kenya, la Tanzanie et le Zaïre. Etant donné la distance qui sépare le Zaïre oriental de sa façade maritime sur l'océan atlantique aux ports de Matadi, Banana et Boma, ce sont surtout les ports de Mombasa au Kenya et de Dar-Es-Salaam en Tanzanie, sur l'océan indien qui ont retenu l'attention.

Le Port de Mombasa est l'aboutissement du Corridor Nord et celui de Dar-Es-Salaam celui du Corridor Central. Tous les deux ports sont reliés aux pays enclavés et semi-enclavés qui sont le Burundi, l'Ouganda, la Rwanda et le Zaïre par un système de transport comprenant tous les modes de transport de surface: routier, ferroviaire, voies d'eau intérieures. Un avantage, pas des moindres, les réseaux ferroviaires kenyan, ougandais et tanzanien sont interconnectés.

La comparaison du trafic des deux ports fait ressortir les chiffres suivants : le port de Mombasa en 1991 avait un trafic marchandises de 7 102 000 tonnes et en 1992 7 893 000 tonnes tandis que le port de Dar-Es-Salaam avait en 1991/1992 un trafic marchandises de 4 245 002 tonnes et en 1992/1993 4 840 777 tonnes. Le trafic du port de Mombasa est donc de beaucoup supérieur à celui du port de Dar-Es-Salaam.

Les mêmes années 1991 et 1992 le trafic de transit par le port de Mombasa était de 527 418 tonnes et 1 209 977 tonnes. Le trafic de transit par le port de Dar-Es-Salaam en 1991/1992 était de 1 969 583 tonnes et en 1992/1993 de 2 152 721 tonnes.

Le trafic de transit est beaucoup plus important au port de Dar-Es-Salaam qu'à celui du port de Mombasa, grâce au trafic de transit de la Zambie qui était en 1991/1992 de 1 161 546 tonnes et en 1992/1993 de 1 539 570 tonnes.

Pour les mêmes périodes le trafic de transit des quatre pays enclavés et semi-enclavés de la Sous-Région par le port de Mombasa était de 544 475 tonnes en 1991 dont 303 200 tonnes pour l'Ouganda et de 733 891 tonnes en 1992 dont 467 146 tonnes pour l'Ouganda. Par le port de Dar-Es-Salaam ce trafic de transit était de 161 315 tonnes dont 37 695 tonnes pour l'Ouganda en 1991/1992 et de 118 099 tonnes en 1992/1993 dont 5 507 tonnes pour l'Ouganda.

Il apparaît clairement que le trafic de transit des pays intéressés par la présente étude est beaucoup plus élevé par le port de Mombasa que par celui de Dar-Es-Salaam. Déduction faite du trafic ougandais on retrouve un trafic de transit de 241 275 tonnes en 1991 au port de Mombasa pour le Burundi, la Rwanda et le Zaïre et de 266 745 tonnes en 1992. En 1991 le trafic de transit du port de Mombasa a représenté 77,14% du trafic total des deux ports et 86,14% en 1992.

La Tanzanie dispose avec la Chine d'une Société mixte de compagnie maritime "China and Tanzania Joint Shipping Company" (SINOTASHIP) qui a besoin d'être redynamisée, après les difficultés connues suite aux changements survenus dans les pays communistes de l'Europe de l'Est, qui constituaient ses principaux clients.

Conscient de la nécessité d'un ordre de transport maritime juste face aux conférences maritimes internationales, qui ont toujours tendance à renchérir les taux de fret, donc les coûts des importations et des exportations, le Gouvernement tanzanien a mis en place un Bureau Central de Fret "Tanzanian Central Freight Bureau" (TCFB) chargé de la formation et de la défense des intérêts des chargeurs et de la négociation et du contrôle des taux de fret.

Au Zaïre, déjà en 1980, a été créé l'Office de Gestion du Fret Maritime (OGEFREM), qui a pour objet la répartition du fret maritime et la défense des intérêts des chargeurs. L'OGEFREM est compétent également pour négocier et contrôler les taux de fret, promouvoir les activités de la flotte nationale et le développement de l'exploitation des infrastructures portuaires. Il doit également rechercher avec d'autres conseils des chargeurs les possibilités de créer une coopération régionale et veiller à la simplification des formalités administratives et juridiques du transport maritime.

CHAPTIRE X : Transport de transit dans la Sous-Région

Les principaux couloirs de transit dans la Sous-Région sont les suivants :

10.1 Corridor Nord

Transport routier

L'Accord de Transit du Corridor Nord définit ainsi les itinéraires des routes de transit par pays.

BURUNDI :

- Haut - Akanyaru - Kayanza - Bujumbura - Gatumba;
- Giseyni - Kirundo - Ngozi - Bujumbura;
- Luhwa - Rugomba - Bujumbura - Haut - Akanyaru;

RWANDA :

- Kagitumba - Kigali - Butaré - Haut - Akanyaru;
- Gatuna - Kigali - Butaré - Haut - Akanyaru;
- Cyangugu - Bugarama en direction de Bujumbura;
- Cyaniaka - Rwhengéri - Giseyni en direction de Goma;

ZAIRE :

- Goma - Bukavu - Kavimvira
- Goma - Masisi - Walikale
- Goma - Rutshuru - Ishasha
- Goma - Rutshuru - Beni - Kasindi
- Kisangani - Walikale - Bukavu
- Kasindi - Beni - Kisangani

UGANDA :

- Malaba - Jinja - Kampala - Masaka - Kabalé - Katuna;
- Busia - Jinja - Kampala - Masaka - Kabalé - Katuna - Kagitumba;
- Kasesé - Ishaka - Ntungama;

KENYA :

- Mombasa - Nairobi - Kisumu - Busia;
- Mombasa - Nairobi - Eldoret - Maluba

La principale artère de la voie routière du Corridor Nord est la suivante

- Kabalé - Gatuna

Mombasa - Nairobi - Malaba - Kampala-Mbarara - Kigali - Bujumbura

- Kagitumba - Kayonza

Les distances entre les principaux centres situés le long de cette route sont les suivantes :

	KAMPALA	KIGALI	BUJUMBURA
MOMBASA	1 200 Km	1 800 Km	2 100 Km
NAIROBI	710 Km	1 310 Km	1 610 Km

A l'exception de petits tronçons à la frontière entre le Rwanda et l'Ouganda cette route est entièrement revêtue, mais détériorée en plusieurs endroits au Kenya et en Ouganda.

En Ouganda le programme des travaux routiers 1994/1995 prévoit la construction du tronçon entre Malaba et la frontière Kenyane pour 1,6422 millions de dollars. Il est prévu également l'étude de réfection du tronçon de 22km entre Kabalé - Gatuna pour 0,25 millions d'écus. La durée prévue de l'étude est de 4 mois. De même il est prévu la réfection du tronçon Kampala - Jinja (sections I et II de 72 km) pour un montant de 3,002 millions de dollars. Durée des travaux prévue 6 mois. Il est prévu également de revêtir le tronçon de route Mbarara - Ibanda de 66,5km.

Avec les événements du Rwanda le trafic routier par le Corridor Nord est complètement suspendu par le Burundi et remplacé par le trajet à travers le Kenya via le Lac Victoria (Isebania), ensuite la Tanzanie par Mwanza et l'entrée au Burundi par le poste frontière de Kobéro. Ce même itinéraire long de plus de 100Km jusqu'à Kigali a été utilisé par le trafic rwandais et Zaïrois pendant les troubles d'Ouganda.

Le Zaïre est relié à la principale artère du Corridor Nord, qui est en fait un tronçon de la route transafricaine LAGOS - MOMBASA, par d'une part le tronçon Zaïrois de cette Transafricaine: KISANGANI - KOMANDA - BENI - KASINDI frontière Ouganda en direction de Kasése et de Mbarara, et d'autre part par les routes de Bukavu et de Goma qui traversent le Rwanda en direction de l'Ouganda (Goma - Rutshuru - Ishasha) ou qui vont en direction du Burundi - (Bukavu Kavimvira - uvira). Ce sont également en fait des bretelles à la route transafricaine Lagos-Mombasa, comme d'ailleurs la route Bujumbura-Kigali qui la rejoint à Mbarara en Ouganda.

Les transporteurs ougandais se plaignent des tracasseries douanières au port de Mombasa, au Kenya. Des conteneurs en transit sont ouverts, même si leurs scellés d'origine sont intacts. Les déclarations douanières en transit seraient vérifiées dans 25% des cas et le cheminement des documents douaniers prend 2 à 4 jours.

Deux documents douaniers propres au Kenya (c34 et C35) seraient indispensables avant d'accéder au document douanier international DTDR du Corridor Nord. Malgré l'existence de la DTDR tant le Kenya que l'Ouganda exigent chacun leur propre document "Transit Entry".

Le Représentant d'une des plus grandes Sociétés de Transit de Kampala a estimé à 65% à l'importation et à 75% à l'exportation le taux de conteneurisation du fret routier entre l'Ouganda et le port de Mombasa, mais a déploré le manque et/ou la vétusté du matériel de manutention. Il a estimé à parfois une semaine le délai nécessaire pour prendre possession d'un conteneur sur le terminal à conteneurs. Il s'est plaint également de la perte de temps occasionnée par la formation des convois de véhicules en vue de l'escorte policière au Kenya et douanière en Ouganda. La distance Bujumbura - Mombasa est parcourue en 15 jours. Des plaintes sont relatives également aux coûts exorbitants des tarifs portuaire et aux contrôles des charges à l'essieu (deux au Kenya à Athi River et à Marakani).

Par la route entre Kampala et Mombasa la tonne de marchandise est estimée à 120 dollars à l'importation et à 48 dollars à l'exportation soit respectivement à 0,1 dollar /T/km et 0,04 dollar /T/km.

Transport mixte route/rail

Le transport mixte route/rail suit l'itinéraire suivant :

- route: Bujumbura - Kampala
- chemin de fer: Kampala - Mombasa

La ligne principale de chemin de fer est :
Mombasa - Malaba - Jinja - Kampala de 1333km dont Mombasa-Malaba (1082km) et Malaba - Kampala (251km).

Avec la construction du terminal à conteneurs à Kisumu c'est la ligne Mombasa - Nakuru - Kisumu, qui est actuellement utilisée.

Le trafic de transit utilise désormais le service de ferry pour traverser en 12 heures le Lac Victoria entre Jinja et Kisumu. Pour le trafic ougandais la distance totale est courte d'environ 100km et la distance à l'intérieur du Kenya est aussi plus courte. La distance ferroviaire entre Mombasa et Kisumu de 928km peut être effectuée en train-blocs en une semaine environ. Le trafic de transit n'utilise pratiquement plus la section de 332km entre Kampala et Kasesé, qui pourrait pourtant présenter des avantages certains pour le trafic du Nord-Est Zaïrois.

Il faut signaler le prolongement de l'oléoduc kenyan à partir de Nairobi vers l'ouest jusqu'à Eldoret, ce qui pourrait encourager les pays enclavés à poursuivre par le rail le transport des produits pétroliers qui a lieu par la route à partir du terminal de Nairobi.

Il convient de noter qu'un accord a été signé entre les Sociétés des chemins de fer ougandaise et Kényane (URC et KRC) en vue de l'harmonisation des opérations ferroviaires entre les deux pays, notamment en matière de train-blocs, de système d'information anticipée sur la marchandise (SIAM), de statistiques de coûts ferroviaires (OSCAR) et de document commun de transport par chemin de fer.

10.2 Le Corridor Central

Le Transport routier

L'itinéraire entièrement routier du Corridor Central est le suivant :

Dar-Es-Salaam - Dodoma - Singida - Lusahanga - Rusumo Falls - Kigali - Bujumbura (1800km).

Les transporteurs burundais peuvent emprunter une piste en terre qui longe Rusumo Falls et passe par Kobero et Muhinga et réduit la distance totale de 170km tout en évitant le transit par le Rwanda.

Le tronçon tanzanien du Corridor Central est de 1584km. La route est bitumée entre Dodoma et Morogoro (261km) et entre Ishaka et la frontière burundaise à Lusahunga et entre Ishaka et la frontière rwandaise à Rusumo. Le tronçon de route entre Dodoma et Nzèga (455km) est une route en terre en assez mauvais état, mais dans le cadre du deuxième projet intégré des routes (IRP II) il est prévu de la bitumer entièrement. Cette route a actuellement des sections très difficiles telle que la section de Sekendé où la pente atteint 14%. De même il est prévu de réhabiliter le tronçon Dar-Es-Salaam - Morogoro.

Les tronçons burundais de la route sont en bon état. Des camions remorques de 2 conteneurs de 20 pieds (30 à 36 tonnes de capacité) opèrent un service régulier sur une route longue de 1529km. Une rotation simple est assurée en 10 jours et avec l'amélioration progressive du réseau routier en Tanzanie les transporteurs espèrent atteindre une rotation complète en 13-14 jours, passant ainsi de 18 à progressivement 25 rotations annuelles.

Les transporteurs burundais se plaignent du coût exorbitant des péages routiers, qui est de 16\$ US par 100km en Tanzanie pour les poids lourds de plus de 3 essieux, soit le double du taux fixé par la ZEP, qui est respecté par le Burundi, et qui a fait l'objet de l'ordonnance 540/281. Selon cette ordonnance la taxe de péage est fixée à 8\$ US par 100km pour les poids lourds de plus de 3 essieux et tous les véhicules articulés et à 3\$ US pour les poids lourds à chassis rigides jusqu'à 3 essieux.

Comme au Kenya, en Tanzanie également les camions doivent passer sur le pont bascule, à la sortie du port de Dar-Es-Salaam, à Ubungu, pour le contrôle des charges à l'essieux, avant d'entamer leur périple routier.

Au port de Dar-Es-Salaam ce sont les accords des Belbases qui restent en vigueur. Le tarif officiel "Droit de quai" (Wayleave dues) est de 3\$ US par tonne portuaire contre 8,50\$ US facturés par l'AMI aux transitaires ne souhaitant pas passer par les services de l'AMI. L'uniformisation du tarif portuaire à tous les transitaires nécessitera une modification du concept Belbases, dans la mesure où plus rien ne s'opposera plus à ce que la cargaison soit traitée à partir du quai, où elle est débarquée, sans devoir être nécessairement transférée aux installations du quai N°1. Cette nouvelle approche devrait générer des économies substantielles pour les importateurs burundais, rwandais et Zaïrois.

Un magasin à café est à la disposition de l'Ouganda au port de Dar-Es-Salaam et le Burundi a négocié avec l'Autoité portuaire pour pouvoir bénéficier du même avantage.

Des améliorations notables ont été réalisées au port de Dar-Es-Salaam avec le projet de réhabilitation, qui a porté sa capacité à 3,7 millions de tonnes. La compétitivité du port maritime de Dar-Es-Salaam fut l'objet d'une attention particulière des Autorités tanzaniennes, eu égard au rôle qu'elles voudraient lui faire jouer pour le trafic de transit par le Corridor Central et le Corridor Sud. Aussi l'Autorité des Ports Tanzaniens a-t-elle fait établir un Plan Directeur de Développement du port de Dar-Es-Salaam (1994-2004) pour répondre aux besoins immédiats et à moyen terme.

Le Transport mixte lacustre et ferroviaire

Le chemin de fer de la Compagnie tanzanienne de chemin de fer (TRC) représente 1253km à travers la Tanzanie entre Dar-Es-Salaam et le port lacustre de Kigoma sur le Lac Tanganyika.

Le transport lacustre a lieu sur le Lac Tanganyika entre les ports de Kigoma et de Bujumbura, sur une distance de 175km.

Cette voie de 1428km au total est la plus courte des itinéraires du Corridor Central.

Le système ferroviaire tanzanien, mis en place par les Autorités Coloniales Allemandes avant 1914 était vétuste et très mal organisé; mais il est devenu opérationnel depuis l'injection d'assistance par la Communauté Européenne et un don de 30 wagons, de 9 locomotives de ligne et de 4 locomotives de manoeuvre. Les 80 wagons se décomposent en 40 wagons à haussettes, 20 wagons citernes et 20 wagons plats pour conteneurs. Ces matériels acquis sont utilisés exclusivement à assurer un service régulier de train-bloc vers le Burundi, le Rwanda et le Zaïre. Le trajet train-bloc d'une distance de 1253km s'opère en 72 heures.

Le port de Kigoma a été rénové à partir de 1988 et avec l'installation en 1992 du portique à conteneurs capable de manipuler des conteneurs de 20 et 40 pieds, il a une capacité excédentaire, la conteneurisation sur le rail n'étant pas encore bien développée.

Le transbordement a lieu à Kigoma dans des péniches d'Arnolac. La flotte d'Arnolac est ancienne, mais a une capacité en péniches suffisante ainsi qu'un navire à conteneurs de 350 tonnes. Arnolac est aux mains d'intérêts privés et les concessions des Belbases du port de Kigoma sont gérées par AMI. Mais la situation au port lacustre de Kigoma est différente de celle du port maritime de Dar-Es-Salaam où l'AMI ne gère que le quai N°1. A Kigoma l'AMI a un rôle de Chef de port, de gestionnaire et de coordonnateur des opérations portuaires.

L'infrastructure du port de Bujumbura a été rénovée en 1988-1989, sur financement de la France. La capacité du port est de 400 000 tonnes. Les travaux n'ont pas modifié la consistance des installations maritimes (quais, jetées, estacade). Ils ont consisté en travaux de grosses réparations et de rénovation des installations. Le matériel de manutention a été complété à l'occasion des travaux.

Le complexe Portuaire de Bujumbura comprend, en plus du port proprement dit, le Dépôt d'Hydrocarbures de la S.E.P, relié au Port par un oléoduc long d'un kilomètre environ, et situé au Nord, la Gare Routière Internationale située au Sud-Est, à une distance de 0,5km des portes du Port et les Magasins Généraux de transit, dont l'un réservé au Rwanda, à l'intérieur du Port dans la zone Sud-Ouest de l'ancien port.

Le port est géré par une Société concessionnaire de l'Exploitation du Port de Bujumbura (E.P.B), Société d'économie mixte de droit privé à qui l'Etat, propriétaire des infrastructures, a concédé l'exploitation en 1967. Une nouvelle convention a été signée le 4 juillet 1992 pour inclure les nouveaux ouvrages et rendre la gestion plus moderne et efficace et instaurer une nouvelle redevance qui doit permettre de faire face à la charge de la dette.

A part le besoin urgent de la construction d'un chantier de réparation navale (un prêt international serait déjà en place à cet effet), les infrastructures du Port de Bujumbura sont dans un bon état, l'outillage du port est performant et suffisant et le complexe portuaire présente de bonnes conditions pour le traitement des passagers et des marchandises. Il semble que la capacité actuelle du port n'est utilisée qu'à moitié. Le port serait prêt à faire face à tout développement de trafic et même à traiter un volume plus important de conteneurs qu'actuellement.

Il y a lieu de citer le port de Kalémie au Zaïre sur le même Lac Tanganyika, dont le trafic est environ la moitié de celui de Bujumbura ou de Kigoma. La modernisation des installations a été financée par le Fonds Européen de Développement (F.E.D) pour 10 Millions d'Ecus. Le port de Kalundu, situé au Nord du lac, sur la rive Zaïroise également, dessert la province du Kivu à partir de Kalémie ou de Kigoma. Son trafic est environ la moitié de celui de Kalémie.

10.3 Le Corridor Central Intermédiaire

L'itinéraire de ce Corridor suit la route :

Rusumo - Lusahunga - Ishaka - Dodoma - Dar-Es-Salaam. Cet itinéraire intéresse surtout le Rwanda.

Les travaux d'aménagement des tronçons Rusumo - Lusahunga (95km) et Lusanhangha - Bukombe (127km) sont achevés en 1989 et ceux du tronçon Bukombé - Isaka (112km) en 1991.

Le Burundi est relié à la route Rusumo - Lusahunga par le tronçon Muyinga - Kobero - Nyaka Sansa (86km), qui est entièrement revêtu.

L'option Dar-Es-Salaam /ISHAKA de 982 km par rail, avec transbordement routier de 534km sur le Burundi est utilisée par quelques importateurs de sacheries telles que les engrais. Le transbordement a lieu parfois à Shinyanga.

10.4 La traversée du Lac Victoria

L'itinéraire rail /lac par Mwanza vers l'Ouganda est entrée en service en 1986/1987 et utilise les ferry de l'U.R.C. Cet itinéraire comprend 80km de chemin de fer ougandais de Jinja à Kampala, 359km la traversée du lac Victoria et 1229km de chemins de fer tanzanien du port de Mwanza à Dar-Es-Salaam soit une distance totale de 1668km.

A partir de Kemondo Bay l'utilisation des ferrys des chemins de fer kenyans et tanzaniens pour faire traverser le Lac Victoria aux camions et remorques, et éviter l'Ouganda, a fait l'objet d'études et des traversées d'essai auraient même été réalisées. Pour cette solution des travaux d'amélioration des pentes abruptes du tronçon de route Bukoba - Lusahunga seraient indispensables. Il semblerait aussi que de nombreux camionneurs privés estimerait que l'opération ferry est contraire à leurs intérêts.

L'étude préliminaire du MULPOC de Giseyni sur la navigabilité de la rivière Kagéra a conclu à la possibilité d'utiliser des péniches pour traverser le Lac Victoria et remonter la Kagéra jusqu'à Kagitumba où serait construit un port commun à l'Ouganda, au Rwanda et à la Tanzanie. Les aménagements nécessaires ont été indiqués dans l'étude et des études approfondies ont été proposées, dont le financement a même été obtenu auprès de la BAD. Malheureusement un accord n'a pu intervenir entre les pays de l'O.B.K. pour la mise en oeuvre des études.

10.5 Politique de transport de transit au niveau de la Sous-Région

Les politiques de transport de transit au niveau de la Sous-Région sont définies dans les Traités, Accord et Conventions établissant les organisations sous-régionales dont sont membres les six pays intéressés par la présente étude.

10.5.1 Marché Commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe (COMESA)

Zone d'Echanges Préférentiels des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe (ZEP).

C'est l'annexe I du Traité du COMESA qui porte sur le Protocole sur le commerce de Transit et les facilités de transit, alors que c'est l'annexe V au Traité portant création de la ZEP qui traite du même sujet. Les deux protocoles sont identiques presque article pour article, mot à mot à quelques exceptions près.

A l'article 6 traitant des cautions et garanties le Protocole du COMESA prévoit que toutes les opérations de transit du Marché Commun effectuées sous couvert de la DTDR ou tout autre document de transit approuvé par le Conseil seront couverts par des mécanismes de caution et de garantie. Le Protocole de la ZEP est plus précis. Pour tous les biens en transit et les moyens de transport utilisés, les garants compétents fourniront des garanties ou des cautions.

De même à l'article 7 relatif au document de transit du COMESA, quand il est question d'un document de transit valable pour le COMESA, à l'article 7 du Protocole de la ZEP ce sont les carnets TIA (ZEP) qui sont visés. Le modèle de carnet TIA (ZEP) figure en annexe 4.

Les procédures de transit, objet de l'article 9 dans les deux Protocoles sont identiques, seulement à la plaque sous-douane "TIA (ZEP)" est substituée la plaque "COMESA - TRANSIT" de dimensions différentes.

Le certificat d'agrément d'un moyen de transport, le procès-verbal de constat du contenu du moyen de transport et le manifeste sont rigoureusement identiques.

C'est le chapitre XI du Traité du COMESA qui est relatif à la coopération dans le développement des transports et des communications. Les mêmes dispositions se trouvent dans l'annexe VII au traité portant création de la ZEP qui est relatif au Protocole sur les Transports et les Communications. L'accent est davantage marqué par le COMESA sur la nécessité de coopération inter-Etats, sur la nécessité pour les Etats membres de prendre des mesures pour ratifier ou adhérer aux conventions internationales, notamment dans les domaines des transports maritime et multimodal. Le COMESA souligne la nécessité d'une approche coordonnée dans la construction et l'entretien des infrastructures de transport, de politiques communes de fabrication et d'entretien des matériels de transports routier et ferroviaire et des procédures communes d'harmonisation des péages de transit routier.

Dans le domaine des politiques communes en matière de transport et communications, les Etats membres s'engagent à mettre progressivement en place des systèmes et une politique coordonnés et complémentaires en matière de transports et de communications en vue d'améliorer et d'étendre leurs voies de raccordement et d'en créer de nouvelles, afin de promouvoir une plus grande liberté de circulation des personnes, des biens et des services au sein du Marché Commun. A cette fin, les Etats membres prendront toutes les dispositions pour notamment:

- adapter des règles et règlements communs régissant les dimensions, les caractéristiques techniques, le poids brut et la charge par essieu des véhicules circulant sur les grands axes routiers internationaux au sein de Marché Commun, construire de grands axes routiers internationaux reliant les Etats membres selon les normes de conception communes, et entretenir les réseaux routiers existants pour les maintenir dans un état permettant aux transporteurs des autres Etats membres de les utiliser à partir ou en direction de leurs territoires dans des conditions propres à leur assurer de l'efficacité;
- convenir de mesures en vue de la réduction progressive de toutes les barrières non physiques entravant le transport routier et de l'élimination en fin de compte de toutes les barrières non physiques au sein du COMESA.

Dans le domaine des chemins de fer et transport ferroviaire, les Etats membres conviennent de créer des services ferroviaires efficaces et coordonnés les reliant, de connecter les différents tronçons ferroviaires et de construire les liaisons ferroviaires supplémentaires nécessaires. Les Etats membres ayant des chemins de fer doivent :

- harmoniser leurs prescriptions légales et administratives applicables aux transports ferroviaires internationaux au sein du Marché Commun, en vue d'éliminer les obstacles et les divergences existant entre eux dans ce domaine.

Dans le domaine du transport maritime et ports, les Etats membres s'engagent à promouvoir la coordination et l'harmonisation de leurs politiques de transport maritime et l'adoption en fin de compte d'une politique commune de transport maritime.

Dans le domaine du transport par voies d'eau intérieures les Etats membres ayant des voies d'eau intérieures navigables communes doivent :

- adapter, harmoniser et simplifier les règles, les réglementations et les procédures administratives régissant les transports internationaux par voies d'eau intérieures;
- et coordonner les mesures et coopérer dans le maintien de la sécurité des services de transport par voies d'eau intérieures, y compris la mise en place et l'entretien d'équipements de communication pour capter promptement les messages de détresse.

Dans le domaine du transport multimodal, les Etats membres proposent de :

- harmoniser et simplifier les réglementations, les procédures et les documents nécessaires au transport multimodal inter-Etats;
- attribuer des facilités de transport multimodal aux marchandises expédiées du territoire des autres Etats membres;
- et prendre des mesures pour ratifier ou adhérer aux conventions internationales sur le transport multimodal et la conteneurisation et prendre les mesures nécessaires en vue d'appliquer ces conventions.

En ce qui concerne les centres de réservation de fret les Etats membres établissent des centres de réservation de fret là où ils sont économiquement justifiés. Les Etats membres doivent recommander à toutes leurs entreprises ou agences nationales respectives de passer des contrats d'exportation CAF et des contrats d'importation FOB.

Les Etats membres conviennent de ne pas restreindre les activités commerciales, les droits et les obligations d'un transitaire, d'un agent en douane ou d'un agent maritime légalement enregistré et ayant une licence.

Le régime d'assurance automobile responsabilité civile du COMESA n'est autre chose que la carte d'assurance du tiers pour les véhicules à moteur de la ZEP (la carte jaune).

La ZEP a mis en oeuvre des documents de transport par chemin de fer simplifiés et standardisés, qui remplacent sept documents différents utilisés précédemment.

Il y a lieu de mentionner également que le Secrétariat de la ZEP et l'Unité Technique de la SATCC ont effectué une étude sur les tarifs de transit routier dans les Sous-Régions de la ZEP et de la SATCC en 1988.

Cette étude a souligné l'impact des mesures de facilitation sur les tarifs du fret routier par l'adoption de la DTDR dans le Corridor Nord. Elle a prouvé que le recouvrement des coûts basés sur le coût unitaire Essieu standard Equivalent (ESE) à la charge des usagers de la route constitue une méthode de détermination des taxes routières rationnelle et économique, étant donné qu'elle se traduirait par une allocation optimale des ressources dans le secteur des transports et dans les économies nationales.

Il est proposé que l'on fasse payer 65% des coûts d'endommagement et si cette politique tarifaire était appliquée sans faire de différence entre les véhicules étrangers en transit et les véhicules nationaux, on obtiendrait des recettes générales suffisantes pour l'entretien périodique et finalement pour la réfection des routes. Il est proposé l'harmonisation des frais de transit comme suit :

- harmonisation de la méthodologie et des principes de recouvrement des coûts;
- harmonisation des paramètres utilisés pour calculer les coûts unitaires ESE;
- harmonisation de la classification des réseaux routiers du comptage des véhicules par catégories, des coûts d'entretien courant et périodique.

10.5.2 Communauté Economique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC)

C'est le chapitre IX du Traité instituant la CEEAC qui est consacré à la coopération en matière d'infrastructures, d'équipement, de transport et de communications.

L'article 47 dispose que pour achever le développement harmonieux et intégré du réseau sous-régional de transport et communications et préparer progressivement une politique commune, les Etats membres décident:

- a) de promouvoir l'intégration des infrastructures de transport et de Communications;
- b) de coordonner les différents modes de transport afin d'en accroître l'efficacité;
- c) d'harmoniser progressivement leurs législations et réglementations en matière de transport et communications;
- d) d'encourager l'utilisation des matériaux locaux et des ressources humaines locales, la standardisation des réseaux et de l'équipement, la recherche et la diffusion de technologies appropriées pour la construction adéquate d'infrastructure et d'équipement, la recherche et la diffusion de technologies appropriées pour la construction adéquate d'infrastructures et d'équipement;

- e) étendre et moderniser les infrastructures de transport et de Communications en mobilisant les ressources financières et technologiques nécessaires;
- f) promouvoir une industrie sous-régionale dans le secteur de l'équipement des transports et Communications;
- g) organiser structurer et promouvoir le secteur des activités de Transport des marchandises et des passagers.

En conséquence les Etats membres:

- a) prépareront des programmes coordonnés de restructuration du secteur du transport routier;
- b) prépareront des programmes pour consolider et réorganiser les différents systèmes de chemins de fer des Etats membres en vue de leur interconnexion et construiront de nouveaux chemins de fer;
- c) harmoniseront:
 - leurs politiques de transports international maritime et de voies d'eau intérieures;
 - leurs politiques de transport aérien;
 - leurs programmes de formation des cadres spécialisés en transport et communications.
- d) moderniseront et standardiseront leurs équipements afin de permettre à tous les Etats membres d'être reliés les uns avec les autres et avec l'extérieur.

L'article 48 dispose que les Etats membres fourniront tous les efforts possibles en vue de créer des compagnies communes maritime , fluviale et aérienne.

L'annexe XI au Traité est relatif au Protocole d'accord de coopération en matière de transport et de communications et l'annexe XVII au Protocole d'accord en matière de simplification et d'harmonisation des documents et procédures de commerce au sein de la Communauté des Etats de l'Afrique Centrale.

L'annexe XVII contient six articles sur deux pages. Le 1^{er} article est relatif aux définitions. L'article 2 vise le champ d'application du Protocole et l'article 3 énonce l'objet du Protocole, à savoir:

- a) simplifier les procédures administratives;
- b) réduire au minimum le nombre documents;
- c) réduire au minimum le nombre d'institutions requises pour instruire les documents cités ci-dessus au paragraphe b);
- d) harmoniser la nature des informations données dans lesdits documents;
- e) désigner des documents de commerce standard.

L'article 4 dispose que les accords entre Etats-membres sur la simplification et l'harmonisation des documents et procédures resteront en vigueur dans leurs dispositions compatibles avec celles du Protocole.

L'article 5 confirme que les attributions du comité créé par l'article 12 de l'annexe 1 du Traité sont l'application du Protocole et enfin l'article 6 annonce que le Conseil fera une réglementation en vue de faciliter l'application du Protocole.

Dans le Protocole d'accord de coopération en matière de transport et Communications on retrouve pratiquement les mêmes objectifs que dans les Protocoles du COMESA et de la ZEP. Toutefois en matière de transport et ports maritimes le Protocole de La CEEAC demande clairement l'application du code de conduite des Conférences maritimes adopté par la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement, tandis que le Protocole de la ZEP demande aux Etats membres de s'efforcer d'utiliser au maximum les facilités offertes par le Code de conduite des Conférences maritimes pour autant qu'ils les considèrent avantageuses. Le Protocole du COMESA ne mentionne pas du tout le code de conduite des Conférences maritimes. Le Protocole de la CEEAC invite également les Etats membres à réduire leur dépendance des Conférences Maritimes en créant des compagnies maritimes nationales et des Sociétés de cabotage. Il encourage la mise en place de conseils nationaux de chargeurs en vue d'harmoniser les tarifs de fret.

10.5.3 Accord de Transit du Corridor Nord

L'Accord de Transit du Corridor Nord concerne les transports terrestres (routier et ferroviaire) et a pour objet.

- a) de faciliter le transit des marchandises à travers leurs pays respectifs en évitant les pertes de temps
- b) de minimiser et éviter les fraudes douanières.

- c) de simplifier et d'harmoniser les procédures documentaires et de transit

Le Protocole N°2 traite des couloirs de transport en transit dont il donne les listes par pays, des facilitations et de l'entretien des couloirs. Selon l'article 9 de ce protocole chaque Etat peut instituer un péage dans les couloirs de transport en transit pour faire face aux frais d'entretien des sections de routes utilisées par le transit.

Le Protocole N°3 Traite du contrôle douanier. L'article 7 donne la liste des bureaux de douane (du lieu de départ, de passage et de destination) par pays dans les couloirs de transport en transit et l'article 8 fixe des horaires de travail uniformes pour l'ensemble de ces bureaux de douane des 4 pays signateurs de l'Accord. Un document douanier unique la DTDR valable dans les 4 Pays est adopté (il figure en annexe 5). A l'article 10 les Parties contractantes s'engagent à utiliser et accepter comme garantie douanière pour assurer l'obligation résultant d'une opération de transit douanier une garantie écrite établie par une banque, une compagnie d'assurance ou une institution financière ou toute autre institution désignée à cet effet. Cette garantie est légalement exécutoire sur le territoire de chacune des Parties contractantes. Dans le même article 10 du Protocole N°3 est donnée la liste par pays des institutions financières agréés. L'annexe I au Protocole N°3 traite des Conditions minimales exigées pour le scellement douanier des moyens de transport et l'annexe II donne la liste des instruments juridiques internationaux pertinents traitant des conditions et procédures d'approbation des unités de transport.

La procédure documentaire du système de la DTDR peut être brièvement résumée comme suit : un jeu de DTDR se compose de 4 exemplaires pour chaque pays de transit. Le jeu complet est présenté à la Douane au commencement de l'opération de transit (au bureau de départ ou au bureau d'entrée). Le premier exemplaire est conservé par le bureau de départ/ d'entrée, le second demeure au bureau de sortie, le troisième est renvoyé par le bureau d'entrée du pays de transit suivant au bureau de sortie du pays précédent. Il établit ainsi la preuve de l'exportation des marchandises. Le troisième exemplaire reçu par le bureau de sortie (où le bureau de destination du dernier pays) est renvoyé au bureau de départ/ entrée pour signifier la fin de l'opération de transit et l'annulation de toute caution ou garantie. Le quatrième exemplaire est destiné à l'agent agréé en douane et peut être utilisé pour accélérer la procédure de libération de la caution.

Le Protocole N°4 est relatif aux procédures administratives et documentaires. A l'article 8 est acceptée pour les transports routiers la lettre de voiture inspirée de la formule cadre des Nations Unies (elle se trouve en annexe 6). L'article 20 dispose que les Parties contractantes sont d'accord pour la simplification et l'harmonisation des procédures administratives relatives au commerce, au transport et aux opérations de transit conformément aux recommandations et normes internationales pertinentes. Elles sont d'accord également pour mettre en place des institutions nationales de facilitation comme points focaux de coordination des facilitations en matière de commerce, aussi bien sur le plan national qu'international. Les Représentants de ces Institutions se réuniront au moins une fois l'an, soit à la demande d'une des Parties Contractantes, soit à la demande du Secrétariat Permanent de l'Autorité de Coordination du Transport de Transit du Corridor Nord (ACTT) créée à l'article 37 de l'Accord.

10.5.4 Accord de Transit du Corridor Central.

Les itinéraires, les procédures et les réglementations de transit du corridor central sont basés sur la convention Belbase qui a été signée par les autorités coloniales britanniques et belges.

Il faut rappeler que c'est après la guerre de 1914-1918 que des concessions de transit furent ouvertes à Kigoma et Dar-Es-Salaam, pour faciliter le passage des cargaisons en provenances et à destination du Burundi, du Rwanda et du Zaïre.

Aux deux terminus du chemin de fer du Corridor Central des magasins et une aire d'entreposage des marchandises en transit furent aménagés. La concession des installations fut accordée à une Société à 100% belge, dénommée "Agence Belge de l'Est Africain S.A." plus connue sous le nom des Belbases (Belgian Bases), future AMI (Tanzanie,) LTD.

Les installations des Belbases du quai N°1, très modernes et fonctionnelles à l'époque, étaient idéalement placées pour recevoir une cargaison majoritaire pour le Burundi, le Rwanda et le Zaïre, mais également pour la Tanzanie. Un système de redevance "droit de quai" (WAYLEAVE DUES) avait été instauré par lequel les marchandises n'appartenant pas au Burundi, au Rwanda ou au Zaïre, passant par le quai N°1 devaient également payer une redevance d'un taux identique aux Autorités Est-africaines des chemins de fer et des Ports (administration commune à l'époque pour les ports et chemins de fer de toute l'Afrique de l'Est).

Au moment de l'indépendance du Zaïre, du Burundi et du Rwanda, ces 3 pays héritiers de la Belgique qui avait construit le quai N°1 de Belbase et ses installations, ainsi que les installations, de Kigoma, revendiquèrent leurs droits auprès du nouvel Etat souverain de Tanzanie. A l'issue d'une longue procédure juridique sans résultats escomptés pour les protagonistes, la Tanzanie, lassée d'attendre, a décidé la nationalisation unilatérale des Belbases le 31/01/1971 et sans compensation jusqu'à ce jour.

L'AMI, gérant des Belbases "Pour compte de qui appartiendra" depuis 1960, a donné son accord pour continuer la gestion des installations, mais pour le compte du Gouvernement tanzanien.

Un accord financier aurait été signé à Bruxelles le 23/05/1963 qui attribuait l'héritage à respectivement 76% au Zaïre, 12% au Burundi et 12% au Rwanda et qui n'a pas été appliqué à ce jour.

Aux termes des accords des Belbases, qui sont donc toujours en vigueur, le Burundi, le Rwanda et le Zaïre sont exonérés des cautions en douane et des garanties pour les véhicules commerciaux. Le trafic traité par AMI au poste à quai N°1 est exempt de droits d'entreposage au port. Les transitaires et les opérateurs de transports utilisant les équipements rail/route de corridor central sont autorisés à utiliser le Document de transit au lieu des cautions en douane. Le système de document de transit est valable également pour le trafic ougandais et Zambien transitant par le port de Dar-Es-Salaam, mais pas pour le trafic de transit Zambien en direction du Kenya ou de l'Ouganda. La politique des Autorités tanzaniennes est d'accorder uniquement au trafic de transit par le port de Dar-ES-Salaam le traitement préférentiel des documents de transit.

Le Burundi a mené des négociations avec l'Autorité des Ports de la Tanzanie (THA) en 1993 et a obtenu que l'avantage tarifaire Belbase ne soit plus dorénavant lié au quai n°1, mais à la marchandise burundaise, c'est dire que les marchandises se voient appliquer partout le tarif Belbases.

En 1992 les Autorités tanzaniennes avaient notifié à l'AMI que pour les affaires courantes c'est l'Administration THA qui sera désormais responsable des activités des Belbases à Dar-Es-Salam, tandis que l'Administration ferroviaire s'occupera des activités de Kigoma. C'est ainsi que les négociations ont pu avoir lieu en 1993 entre le Burundi et THA au sujet de l'avantage tarifaire de Belbase.

10.5.5 Protocole entre la République du Burundi, la République Rwandaise et la République du Zaïre relatif aux normes de transit des Transports routiers entre les Pays membres de la CEPGL.

Ce protocole signé le 31 Janvier 1982 à Gisenyi (République Rwandaise), définit les conditions dans lesquelles s'effectuent les transports routiers inter-Etats de marchandises et de voyageurs entre la République du Burundi, la République Rwandaise et la République du Zaïre.

Il fait référence au Traité de Coopération entre la SOCABU, la SONARWA et la SONAS, relatif à l'assurance transport des facultés et à l'accord entre les trois Gouvernements relatif à l'assurance de responsabilité civile automobile et traite au Titre II du code de la route, au Titre III du code des Transports et au Titre IV, le dernier des dispositions diverses. Le Titre I est consacré aux dispositions générales.

L'article 2 donne la liste suivante des axes inter-Etats et précise qu'elle n'est pas définitive et pourra éventuellement être modifiée ultérieurement.

- Pour la République du Burundi:
- Bujumbura - Gatumba
- Bujumbura - Rugombo
- Bujumbura - Ngozi - Muyinga - Kobèro
- Bujumbura - Kayonza - Akanyaru
- Pour la République Rwandaise
- Gisenyi - Kigali
- Kigali - Butare - Akanyaru
- Kigali - Butané - Cyangugu
- Kigali - Kayonza-Kagitumba
- Kigali - Gatuna
- Kigali - Rusomo
- Pour la république du Zaïre
- Goma - Bubavu - Kavimvira - Uvira

- Ishasha - Rushuru - Goma
- Kisangani - Walikalé - Bukavu - Kavimvira - Uvira
- Kasindi - Kisangani

Les dimensions maxima admissibles pour les véhicules routiers sont données à l'article 5

a) en longueur:

- Porteurs à deux ou trois essieux 11m
- véhicules articulés 15m
sous réserve des dispositions particulières
propres aux porte-conteneurs)
- Ensemble articulé (porteur + remorque) 18m
- Train routier 22m

b) en largeur

- Tout véhicule 2,50m

Le transport hors gabarit ne pourra être effectué que de jour sur des axes déterminés et doit se faire accompagner d'un véhicule convoyeur.

Les transports sur les axes inter-Etats doivent respecter les règlements en vigueur dans chaque Etat concernant la coordination du rail et de la route.

Les Etats membres de la CEPGL s'engagent à harmoniser les accords en vigueur passés avec des pays tiers, conformément aux dispositions du présent protocole.

Il convient de noter que les axes inter-Etats définis pour le Burundi et le Rwanda sont les mêmes axes retenus comme routes de transit dans l'Accord de transit du corridor Nord: de même les axes définis pour le Zaïre sont les mêmes qui le relie à l'artère principale du corridor Nord c'est-à-dire le tronçon principal de la Route Transafricaine Lagos Mombasa et ses bretelles.

Aussi c'est à juste titre que dans l'étude sur la mise en place d'un réseau intégré de transport routier reliant les pays membres de la CEPGL la remarque pertinente a été faite, à savoir que le réseau intégré de transport routier de la CEPGL doit aussi s'intégrer au système de désenclavement de la CEPGL vers l'extérieur (CEEAC, ZEP, ports maritimes de l'Ouest et de l'Est.)

10.6 Principaux obstacles physiques et non physiques entravant le transport international des marchandises

A partir de l'exposé fait sur les différents itinéraires des différents Corridors l'on peut recenser les principaux obstacles physiques et non physiques qui entravent le transport international dans ces Corridors.

11.1 Le Corridor Nord

Pour l'itinéraire entièrement routier l'infrastructure est dans l'ensemble en bon état et des efforts sont fournis pour l'entretien ou la réhabilitation des tronçons en mauvais état, mais le problème général de l'entretien routier et son financement reste posé. Il a également divergence entre le Kenya et les pays enclavés quant à la limitation de la charge à l'essieu à 10 tonnes.

Cet itinéraire constitue un handicap des frontières pour le Burundi, dans la mesure où il y a trois frontières à traverser respectivement au Rwanda, en Ouganda et au Kenya.

Pour les transporteurs il présenterait également un handicap des coûts, un handicap douanier et un handicap du tarif portuaire. Selon l'étude sur les transports internationaux du Burundi effectuée en juin 1993 par TRANSURB CONSULT, dans le cadre du Programme Sectoriel des Transports (P.S.T), par comparaison avec la voie routière de Dar-Es-Salaam le trajet routier Kenyan est de 20 à 30 US \$ plus cher à la tonne. Les tracasseries douanières seraient très importantes et les tarifs portuaires exorbitants, selon la même étude. Au Port de Mombasa les tarifs sont établis en shillings kenyans en pourcentage de la valeur de la marchandise (ad valorem) alors qu'au Port de Dar-Es-Salaam les taux sont fixés à la tonne et échelonnés selon les marchandises dites à valeur haute, moyenne ou basse.

La réglementation en matière de sécurité constitue également un goulot d'étranglement par les pertes de temps occasionnées par la vérification des conteneurs à Mombasa, l'escorte de police au Kenya et l'escorte douanière en Ouganda pour les marchandises dites stratégiques, par l'obligation de présentation de la licence d'importation originale et par les formalités de police P 27 par lesquelles tous les véhicules de transit, même escortés, doivent s'inscrire obligatoirement à une série de points de contrôle de la police pendant la traversée du Kenya.

Malgré l'Accord de transit du Corridor Nord, qui a introduit la DTDR, il semble que les coûts des formalités et les délais aux frontières laissent toujours à désirer. Il semble que c'est au Kenya que les transporteurs rencontrent le plus de problèmes avec les documents parallèles C 34 et C 35. Toutes les marchandises transitant par le Corridor restent soumises au dépôt d'une caution en douane dans chaque pays traversé. Il faut payer également un droit d'entrée en Ouganda et au Kenya (Transit Entry) dont la création donne lieu à l'imposition d'une commission d'intervention de 0,25% par pays sur la valeur de la caution déposée. A ces coûts il faudra ajouter les péages routiers dans chacun des pays traversés.

Il se poserait également au Port de Mombasa des problèmes de manutention surtout des conteneurs.

L'option transport mixte du Corridor Nord consiste à utiliser le service de ferry pour traverser le Lac Victoria sur 233 km entre Jinja et Kisumu et rejoindre la ligne de Kisumu des chemins de fer kenyans reliant la ligne de Malaba à Nakuru. Cette ligne de Kisumu a des rails plus légers que la ligne principale et le poids des locomotives et des trains est limité par les ponts et les viaducs.

11.2 Le Corridor Central

L'itinéraire entièrement routier de ce Corridor reliant le Port de Dar-Es-Salaam au Rwanda, au Burundi et au Zaïre connaît actuellement des problèmes d'infrastructure routière, surtout en Tanzanie, qui sont en voie d'être résolus dans le cadre du deuxième projet routier intégré. Comme pour le cas de l'itinéraire routier du Corridor Nord il restera posé le problème de l'entretien routier et de son financement. Le problème de la charge limite à l'essieu est posé également.

La route de Dodoma vers la frontière burundaise est en mauvais état; le temps d'une rotation complète est estimé à 20 jours pour 18 rotation annuelles. Après amélioration les transporteurs burundais estiment qu'une rotation complète pourrait être faite entre 13 et 14 jours soit 25 à 27 rotations annuelles.

Les péages routiers sont imposés au taux de 16 US\$ par 100 km et il y a un pont bascule à Ubungu en Tanzanie où les camions doivent passer avant d'entamer le transit par la Tanzanie. Un droit d'entrée (Transit Entry) est exigé en Tanzanie également comme au Kenya et en Ouganda et aux mêmes conditions.

Pour l'option rail / lac via Kigoma les ouvrages d'art sur la ligne de chemin de fer tanzanien sont vétustes et la traversée des marais de la région de la Malagarasi qui posait des problèmes pendant la saison des pluies a été améliorée par une déviation de 15 km et la construction d'un ouvrage d'art.

Les transitaires autres qu'AMI se plaignent que cette dernière ait pratiquement le monopole au port lacustre de Kigoma, comme au quai N°1 de Belbase du port maritime de Dar-Es-Salaam.

A Kigoma les marchandises peuvent rester longtemps par manque ou retard de documents, qui ne sont pas envoyés de Dar-Es-Salaam. En temps normal le dédouanement des marchandises en transit ne devrait pas dépasser 5 minutes, selon les Douaniers eux-mêmes, mais compte tenu du retard des documents, l'on pourrait attendre 18 jours pour les marchandises en transit, ce qui entraîne des charges de magasinage, les frais portuaires augmentant après 14 jours.

Il se pose aussi un problème de coordination entre le transport ferroviaire et le transport lacustre.

Un fait important mérite d'être signalé : lors des travaux de réhabilitation du port de Dar-Es-Salaam la modernisation des installations du quai N°1 réservées au Burundi au Rwanda et au Zaïre a été délibérément délaissée. La vétusté des installations, le manque de renouvellement des équipements portuaires des quais 1 à 3 et l'avènement de la conteneurisation ont contribué au déclin de ces quais.

11.2.1 Le Corridor Central Intermédiaire

L'état de l'infrastructure routière constitue un goulot d'étranglement sur cet itinéraire en territoire tanzanien.

11.2.2 La traversée du Lac Victoria

Il n'existe pas de graves problèmes à Mwanza et à Jinja. Le système de ferrys sur le Lac Victoria fonctionne assez bien. Ce sont les difficultés des chemins de fer tanzaniens qui constituent là des obstacles.

Les tableaux suivants donnent le temps normal de transit et la table des distances pour les deux corridors à partir du Burundi et l'évaluation des coûts globaux ex-usine destination.

TABLEAU N°
CORRIDORS D'ACCES AU BURUNDI
TEMPS NORMAL DE TRANSIT ET TABLE DES DISTANCES

	NORD			CENTRAL					
	MSA/BJM			DAR/BJM		DAR/KGM/BJM		DAR/ISAKA/BJM	
	Km	Jours		Km	Jours	Km	Jours	Km	Jours
Trajet maritime (via Suez)	9918	20		10140	20	10140	20	10140	20
Attente portuaire		2			3		3		3
Trajet ferroviaire						1254	3	982	5
Attente transbord rail							3		2
Trajet routier	1917	15		1529	10			534	2
Trajet lacustre						175	1		
Total	11835	37		11669	33	11569	30	11656	32

SOURCE : Etude sur les transports internationaux du Burundi

TABLEAU N°
EVALUATION DES COUTS GLOBAUX EX-USINE - DESTINATION BURUNDI

Fret et maritime moyen		US \$ 75		\$ 75		\$ 75		\$ 75
Coût terrestres		USD 210 + 3,2%		\$ 183.6		\$ 180		\$ 133
Coût totaux		USD 285 + 3,2% CAF		USD 259 + 3,2% CAF		\$ 183		\$ 208

De ces tableaux il résulte qu'à partir de Bujumbura, sans tenir compte du trajet maritime la distance de transit la plus courte est celle de Dar-Es-Salaam -Kigoma -Bujumbura par le transport mixte rail / voie lacustre, de 1429km parcourue en 30 jours. Viennent ensuite la distance Dar-Es-Salaam - Isaka - Bujumbura de 1516km parcourue en 32 jours (transport mixte rail/route), la distance Dar-Es-Salaam - Bujumbura entièrement routière de 1529km parcourue en 33 jours. Tous ces itinéraires sont du Corridor Central. La distance Mombasa - Bujumbura par le Corridor du Nord entièrement routière de 1917km est la plus longue des distances et est parcourue en 37 jours.

Les coûts globaux ex-usine destination Burundi sont dans le même ordre croissant que les distances et les délais de transit à savoir.

Dar-Es-Salaam - Kigoma - Bujumbura :	183\$ tonnes/port
Dar-Es-Salaam - Isaka - Bujumbura :	208\$ " "
Dar-Es-Salaam - Bujumbura :	259\$ " "
Mombasa - Bujumbura :	285 + 3 , 2 % C A F tonnes/port

En annexe 7 et 8 se trouvent deux tableaux de bord relatif au détail des conditions de transport et au détail des coût de transport des deux corridors. Les mêmes conclusions que précédemment peuvent être tirées de ces tableaux. Aussi bien les conditions de transport que les coûts sont meilleurs dans le Corridor Central et la documentation exigée est plus simple. Les coûts de transport des conteneurs sont supérieurs à ceux des marchandises conventionnelles mais tous les deux coûts sont dans le même ordre dans les différents itinéraires des deux corridors. L'itinéraire qui a le coût de transport des marchandises conventionnelles le moins cher est aussi celui qui à le coût de transport des conteneurs le moins cher.

TROISIEME PARITE

CHAPITRE XI :

11.1 Mesures pour lever les obstacles physiques entravant le transport de transit dans la Sous- Région

La dégradation des infrastructures et des équipements des transports et le manque de politique adéquate d'entretien et de préservation des infrastructures constituent, à ne pas en douter, l'obstacle majeur entravant le transport de transit dans la Sous-Région.

Le Burundi, l'Ouganda, le Rwanda et le Zaïre ont fait face à de très grandes difficultés de transports internationaux pendant les années 1970 et 1980. Des conflits internes suivis du déclin de l'économie ont bouleversé le système traditionnel de transport basé sur le transport ferroviaire à travers le Kenya et la Tanzanie jusqu'aux ports de Mombasa et de Dar-Es-Salaam. Le transport routier a dû remplacer le transport ferroviaire, bien que les routes n'aient pas été conçues à cet effet.

Le problème des l'entretien des infrastructures de transport d'une manière générale et de l'entretien routier en particulier est devenu très préoccupant pour l'ensemble des pays africains. Les routes construites très souvent avec des chaussées économiques, n'ont pas résisté au développement rapide du trafic, à l'augmentation des charges à l'essieu et au manque d'entretien dû surtout à l'insuffisance des crédits affectés au réseau routier en compétition avec d'autres secteurs de l'économie tels que l'agriculture, l'éducation, la santé et l'hydraulique considérés comme prioritaire.

11.1. Entretien routier, son financement et son organisation

Le fait de négliger et de différer l'entretien des routes entraîne non seulement des travaux coûteux de reconstruction et de remise en état, mais exerce également une influence défavorable sur l'ensemble des secteurs économiques et retarde le développement national.

Un entretien convenable des routes permet de diminuer les frais de fonctionnement des véhicules, d'améliorer la sécurité routière et d'assurer la régularité et la ponctualité du transport routier. Toutefois le succès de l'entretien des routes est lié au fait qu'il aura été effectué à temps et à un niveau technique de compétence compatible avec les conditions locales.

L'analyse par la Banque Mondiale des données sur les coûts réels annuels de l'entretien systématique souhaitable des routes revêtues et non revêtues dans les pays en voie de développement a abouti aux conclusions suivantes :

- Le coût annuel de l'entretien courant des routes revêtues varie entre 200 et 100 dollars U.S. le kilomètre pour un réseau moyen, tandis que l'entretien périodique coûte de 10 000 à 80 000 dollars U.S./km l'année où il s'avère nécessaire.
- Pour l'entretien courant périodique, les dépenses totales annuelles varie de 0,5 à 1% de la valeur de remplacement (investissement initial actualisé) pour les routes revêtues et de 1 à 3% pour les routes non revêtues.

- Pour les travaux de renforcement, qui combinent les travaux d'entretien courant ou périodique à certaines constructions nouvelles telles que renforcement en enrobé bitumineux ou amélioration des drainages, les coûts dépendent de l'importance des travaux; une couche de renforcement en enrobé bitumineux coûterait de l'ordre de 50 000 à 75 000 dollars U.S/km et une réfection complète d'une route à 2 voies de 125 000 à 200 000 dollars U.S/km.

La même analyse de la Banque Mondiale conclut que les économies totales annuelles de l'exécution en temps utile de l'entretien routier représentent environ 5 à 10 fois le coût de l'entretien. Le gain sur le coût des véhicules utilisateurs serait de l'ordre de 60 à 80% du total, le reste venant des économies dues au report du renouvellement et de la plus value du capital.

L'ampleur de la détérioration des routes est telle que parmi les 10 objectifs globaux de la Deuxième Décennie des Nations Unies pour les Transports et les Communications en Afrique (1991-2000) l'objectif N°2 est relatif à la réfection, l'amélioration et la maintenance des éléments essentiels des infrastructures et des équipements existants, de manière à améliorer leur efficacité, leur capacité et leur utilisation et à prolonger leur durée de vie.

C'est également l'état désastreux des routes africaines qui a conduit la Banque Mondiale à mettre en place " l'Initiative d'Entretien des Routes" (IER) dans le cadre du Programme de Politiques des Transports en Afrique Subsaharien (SSATP).

Il faut rappeler aussi que la CEA s'est penchée à plusieurs occasions sur les problèmes d'entretien routier et y a consacré la quatrième conférence africaine routière tenue à Hararé en 1987. Au cours de cette conférence il a été vivement recommandé de présenter le problème de la détérioration des routes à la sixième session de la conférence des Ministres africains des Transports, des Communications et de la Planification prévue en mars 1988 à Kinshasa pour que les Ministres apprécient les efforts déployés au titre du SSATP et notamment de sa composante IER.

La recommandation a été effectivement présentée conjointement par la CEA et la Banque Mondiale et une résolution a été approuvée à l'unanimité des Ministres. Elle est relative à :

- l'examen des mécanismes budgétaires y compris l'affectation et la création de fonds routier afin de disposer de crédits suffisants pour l'entretien et la réfection des routes;
- le renforcement des institutions chargées des routes;

- la prise en compte de la formation et de la motivation en vue d'améliorer l'efficacité et de réduire la mobilité du personnel;
- la mobilisation des ressources disponibles localement notamment en utilisant des technologies appropriées et en recourant aux travaux à haute intensité de main-d'oeuvre.

L'enquête sur le secteur transport dans la Sous-Région de l'Afrique de l'Ouest réalisée en 1989-1990 dans le cadre du SSATP, sous l'égide de la CEA et de la Banque Mondiale a révélé qu'avec une légère adaptation, la fiscalité routière devrait permettre largement de financer l'entretien routier et les investissements et de contribuer au budget de l'Etat. Il est peu probable que la situation soit différente dans la Sous-Région de l'Afrique de l'Est.

Il est unanimement admis le principe de faire payer aux usagers de la route au minimum les coûts variables ou marginaux qu'ils imposent au réseau routier par l'usure ou l'encombrement. De même d'autres redevances peuvent être imposées aux usagers de la route comme contribution aux coûts invariables de l'administration et de l'entretien routier. Mais dès qu'il s'agit de mettre cette théorie en pratique des difficultés apparaissent, surtout lorsque l'on veut s'assurer que les redevances sont égales aux coûts variables pour différents types de véhicules. En fait les redevances effectives ne peuvent être qu'approximativement égales aux coûts marginaux.

Les redevances suivantes sont payées par les usagers de la route: taxes sur les carburants et lubrifiants, taxes sur les véhicules et les pièces détachées, les patentes, les vignettes, les licences, les visites techniques, les péages routier, l'impôt sur le bénéfice et autres impôts et taxe et les contrats d'assurance.

Dans cette énumération entrent les taxes et impôts relevant des recettes fiscales générales et l'enquête évoquée précédemment a montré que les taxes les plus importantes par leurs montants sont constituées par les taxes sur les carburants et les lubrifiants (60%) et les taxes sur les véhicules et les pièces de rechange (35%).

L'inconvénient des taxes sur les carburants est qu'elles ont tendance à faire trop payer les véhicules légers et à ne pas faire payer suffisamment les véhicules lourds, dans la mesure où la consommation de carburant par tonne/kilomètre est inversement proportionnelle au poids du véhicule. Les taxes sur les véhicules et les pièces de rechange, par contre ont certains avantages dans les pays ayant une forte proportion de routes en terre, comme c'est le cas dans tous les pays africains, étant donné que les véhicules s'usent beaucoup plus rapidement sur des routes de mauvaise qualité. Toutefois l'on pourrait éventuellement pallier l'inconvénient de ne pas faire payer suffisamment les véhicules lourds par l'introduction en plus d'une taxe à l'essieu, qui existe déjà d'ailleurs dans certains pays d'Afrique, y compris ceux de l'Afrique de l'Est.

Dans le chapitre X relatif au transport de transit dans la Sous-Région, mention a été faite de l'étude sur les tarifs de transit routier dans les Sous-Régions de la ZEP et de la SATCC effectuée en 1988 par le Secrétariat de la ZEP et l'Unité Technique de la SATCC. Cette étude doit retenir l'attention dans la mise en place d'un mécanisme de financement de l'entretien routier.

L'étude concernait 11 pays de la Sous-Région de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe dont le Burundi, le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda et la Tanzanie. L'objectif global était de recommander des mesures communes ZEP/SATCD pour faciliter le mouvement du transport intra-régional en égard aux frais de transit exigés aux véhicules en transit et compte tenu de la nécessité de maintenir en bon état les infrastructures routières et les moyens de transit.

L'étude vise notamment à :

- établir une méthodologie et des principes Communs pour le calcul des péages;
- déterminer les taux de péage communs à percevoir;
- formuler un système uniforme de coûts et de collecte des recettes;
- proposer l'utilisation et la gestion des fonds provenant des recettes des péages de transit routier.

L'étude est basée sur les principaux et concepts suivants :

- Les véhicules en transit (y compris le trafic intérieur doivent payer pour l'utilisation de l'infrastructure routière;
- Le paiement doit être en rapport avec le coût de construction et d'entretien des routes;

- Les recettes provenant des paiements effectués par les véhicules en transit doivent servir à maintenir en état et à améliorer les réseaux routiers concernés afin de réduire au minimum les frais d'exploitation des véhicules.
- Les véhicules en transit ne devraient pas se voir imposer d'autres redevances.

Le modèle ZEP de calcul des péages routiers se fonde sur le recouvrement intégral des coûts sur la base des essieux standard équivalents (ESE) pour différentes catégories de véhicules, notamment les poids lourds dont l'ESE est égal ou supérieur à 1. Les éléments ci-après sont utilisés pour calculer les coûts des ESE :

- Moyenne du trafic annuel journalier de diverses catégories de poids lourds sur les routes inter-urbaines revêtues;
- Normes de construction et durée de vie calculée;
- coût de réfection de toute la couche du revêtement à la fin de la durée de vie calculée;
- coût total de l'entretien courant et de l'entretien périodique du revêtement sur les différents tronçons au cours de la durée de vie calculée.
- attribution d'une valeur résiduelle de 20% des coûts de réfection à la fin de la durée de vie calculée;
- Les ESE maxima sont calculés sur la base d'une limite de charge à l'essieu de 10T, norme admise dans les pays de la ZEP. Deux chiffres sont donnés pour chaque type de véhicule, le chiffre théorique et le chiffre opérationnel prévisible.

Pour faciliter l'application de la méthode de calcul, la Z.E.P.a identifié 3 catégories de poids lourds utilisés pour le transport inter-Etats, à savoir: autobus, poids lourds à 3 essieux et poids lourds et camions articulés de plus de 3 essieux. On utilise alors la moyenne des ESE de chaque groupe pour calculer les ESE cumulatifs et le coût des ESE. Les taxes d'endommagement du revêtement pour 100Km sont par conséquent imposées aux 3 catégories de véhicules sur la base du coût des ESE qui en résulte.

L'étude de la ZEP attribuait 60% des coûts d'endommagement du revêtement aux poids lourds, après avoir tenu compte des taxes indirectes, notamment sur l'essence. L'étude a établi que cet élément d'imposition contribuait à entre 40 et 70% des recettes totales prélevées sur les usagers de la route.

Finaleme nt c'est la méthodologie de la ZEP que l'étude commune ZEP/ SATCC sur les tarifs de transit routier a retenue. Il a été estimé prudent d'attribuer les coûts aux poids lourds en se fondant sur les conclusions de diverses études effectuées dans la Région et à l'extérieur. Il a donc été attribué de manière uniforme 65% des coûts relatifs à l'endommagement du revêtement aux poids lourds chargés et vides. Quand on saura le pourcentage des poids lourds chargés et vides il sera possible d'évaluer ce qu'il faudra faire payer aux poids lourds vides.

Les tableaux suivants donnent les taxes à percevoir par pays pour les 3 catégories de véhicules pour coûts d'endommagement.

Tableau N° Taxes à percevoir pour le recouvrement intégral (1001%) du coût d'endommagement du revêtement.

	\$ PAR 100 KM CAMION > 3 ESSIEUX	\$ PAR 100 KM CAMION DE 3 ESSIEUX	\$ PAR 100 KM AUTOBUS
BURUNDI	36,4	12,0	8,0
BOTSWANA	18,8	8,1	6,4
KENYA	17,6	5,8	3,8
MALAWI	35,0	15,0	8,0
UGANDA	25,0	8,3	5,5
RWANDA	46,7	15,4	10,2
SOUDAN	12,3	4,1	2,7
SWAZILAND	10,7	4,6	4,0
TANZANIE	14,4	6,2	5,0
ZAMBIE	32,0	10,6	7,0
ZIMBABWE	23,9	7,9	5,2

Source: Etude sur les tarifs de transit routier.

De ce tableau il résulte que la moyenne des taxes de transit routier pour recouvrement intégral des coûts d'endommagement sera de 24,8 dollars par 100 km pour les camions de plus de 3 essieux, de 8,9 dollars par 100Km pour les camions de 3 essieux et de 5,9 dollars par 100 Km pour les autobus.

Tableau N° Taxes à percevoir pour le recouvrement à 65% du coût d'endommagement du revêtement.

	\$ PAR 100 KM CAMION > 3 ESSIEUX	\$ PAR 100 KM CAMION DE 3 ESSIEUX	\$ PAR 100 KM AUTOBUS
BURUNDI	23,7	7,8	5,2
BOTSWANA	12,2	5,2	4,1
KENYA	11,4	3,8	2,5
MALAWI	22,7	9,7	5,22
UGANDA	16,3	5,4	3,6
RWANDA	30,4	10,0	6,6
SOUDAN	8,0	2,7	1,8
SWAZILAND	6,9	2,9	2,6
TANZANIE	9,3	4,0	3,2
ZAMBIE	25,6	8,5	5,6
ZIMBABWE	15,5	5,1	3,7

Source: Etude sur les tarifs de transit routier

De ce tableau il résulte que la moyenne des taxes de transit routier pour un recouvrement à 65% des coûts d'endommagement sera de 16.5 dollars par 100 Km pour les camions de plus de 3 essieux, de 5,9 dollars par 100 Km pour les camions de 3 essieux et de 4 dollars par 100 Km pour les autobus.

Il est indiqué dans l'étude sur les Tarifs de transit routier que les taxes appliquées comprenaient à la fois les taxes ZEP de 8 dollars et de 3 dollars par 100 Km et d'autres taxes administratives, étant donné que certains pays continuaient à imposer des taxes de transit autres que les tarifs convenus par la ZEP, contrairement à la décision du conseil des Ministres en sa session de Mbabane du 26 au 28 novembre 1990.

L'étude sur les tarifs de transit routier dans les pays de la ZEP a souligné l'impact des mesures de facilitation sur les tarifs du fret routier par l'exemple de l'adoption de la Déclaration de Transit Douanier par Route (DTDR) dans le corridor Nord. Elle a prouvé que le recouvrement des coûts basés sur le coût unitaire ESE à la charge des usagers de la route constitue une méthode de détermination des taxes routières rationnelle et économique, étant donné qu'elle se traduirait par une allocation optimale des ressources dans le secteur des transports et dans les économies nationales.

Il est proposé que l'on fasse payer 65% des coûts d'endommagement et si cette politique tarifaire était appliquée sans faire de différence entre les véhicules étrangers en transit et les véhicules nationaux, on obtiendrait des recettes générales suffisantes pour l'entretien périodique et finalement pour la réfection des routes. Il est proposé l'harmonisation des frais de transit comme suit:

- harmonisation de la méthodologie et des principes de recouvrement des coûts;
- harmonisation des paramètres utilisés pour calculer les coûts unitaire ESE;
- harmonisation de la classification des réseaux routiers comptage des véhicules par catégories, coût d'entretien courant et périodique, etc.

Ainsi l'harmonisation signifierait un taux établi par pays selon des principes, méthodologies et paramètres uniformes et non un taux uniforme normalisé pour l'ensemble des pays. Un taux uniforme basé sur une moyenne régionale signifierait que des pays recouvreraient un coût unitaire ESE supérieur à leurs dépenses et vice-versa, d'où transfert de recettes d'un pays à l'autre. L'utilisation d'une moyenne régionale entraînerait des problèmes d'équité et il serait nécessaire d'établir un mécanisme pour redistribuer les recettes inter-Etats, ce qui pourrait donner lieu à des litiges.

Pour la perception des frais de transit il est proposé que le paiement se fasse soit à l'endroit où commence le transit soit au poste frontière / poste intérieur où commence le voyage. Les frais de transit seront réglés au moyen de coupons.

Deux systèmes de paiement de frais de transit routier au moyen de coupons ont été décrits dans l'étude. Le premier est celui qui est utilisé depuis 1984 dans le corridor de transit Blantyre-Teté-Hararé et depuis Juillet 1989 dans le corridor Hararé-Beira. Les Chambres de commerce et d'industrie du Zimbabwe et du Malawi sont chargées d'imprimer et de vendre des coupons aux camionneurs de leurs pays. Les coupons sont vendus en monnaie locale et, aux dates fixées, les Banques Centrales des deux pays versent la somme due au Gouvernement Mozambicain sur la base des coupons utilisés par les routiers.

Le deuxième système de paiement de frais de transit routier au moyen de coupons est celui qui était utilisé pour le Malawi et la Tanzanie. Pour éviter aux routiers de transporter de grosses sommes d'argent le Gouvernement Tanzanien a introduit des coupons pouvant être achetés à l'avance par les Sociétés de camionnage, à condition que le Malawi désigne une institution qui achèterait et émettrait les coupons aux camionneurs. L'institution devait obtenir des devises pour acheter les coupons en gros à la Tanzanie. Il s'agissait d'éviter les problèmes rencontrés lors du rapatriement des sommes d'argent du fait du manque de devises. Ce système n'a pas bien fonctionné, étant donné que la Tanzanie avait imposé des dates limites pour l'utilisation des coupons achetés par l'institution du Malawi.

Pour appliquer le système de coupons l'étude recommande que chaque Gouvernement en collaboration avec les opérateurs économiques:

- identifie et désigne une institution devant émettre les coupons aux camionneurs;
- convienne des modalités avec la Banque Centrale pour un prompt rapatriement des frais de transit routier au regard des coupons utilisés.

L'étude recommande enfin que les pays instituent un fonds d'affection spéciale pour les routes (s'il n'y en a pas déjà un) auquel seraient versées les recettes provenant des paiements effectués par les transporteurs en transit, fonds qui serait géré par les Autorités techniques chargées de la construction et de l'entretien des routes. Cette recommandation est justifiée par le fait que les allocations budgétaires et les sommes allouées périodiquement par le Trésor sont insuffisantes pour maintenir les routes en bon état.

Il se trouve que dans la Sous-Région les quatre pays visités et le Rwanda disposent tous d'un Fonds Routier, mais les Services Techniques chargés de l'entretien routier se plaignent de l'insuffisance des crédits. Il importe donc de sensibiliser les différents gouvernements pour que des crédits suffisants soient consacrés à l'entretien routier pour éviter que les efforts financiers importants consentis ces dernières années par les Gouvernements et les Bailleurs de fonds à la réhabilitation des infrastructures routières ne soient pas vains.

Le mécanisme de financement une fois mis en place et opérationnel, il y a lieu de renforcer les institutions chargées de la gestion de l'entretien routier. Dans le cadre des programmes d'ajustement structurel du secteur des Transports des expériences intéressantes ont cours actuellement dans différents pays africains. Il s'agit de déléguer la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'oeuvre des travaux d'entretien routier à des agences privées qui seront chargées de définir les travaux, de les attribuer à des entreprises privées et de contrôler les travaux aussi bien sur le plan technique que sur le plan financier.

Cette substitution des agences privées à des services administratifs nationaux s'accompagne de mesures facilitant l'insertion des cadres nationaux dans le secteur privé. Ainsi ces agences sont constituées d'ingénieurs de Bureaux d'ingénieurs conseils nationaux et étrangers et des entreprises de travaux publics nationales se constituent de plus en plus.

Les tâches des Directions nationales des routes vont se limiter pratiquement à passer des contrats avec des agences privées et à les superviser. Il est question de confier même les travaux d'entretien courant à des entreprises privées.

Il est assez tôt pour émettre un avis définitif sur ces innovations de la Banque Mondiale. Mais autant il semble logique de confier à des entreprises privées les travaux d'entretien périodique et de renforcement, qui demandent de grands moyens, autant l'entretien courant consistant au désherbage, au nettoyage des ouvrages de drainage et au bouchage des trous pourrait continuer à être exécuté en régie, sans exclure toutefois la possibilité de confier certains travaux saisonniers comme le désherbage à des équipes de paysans habitant dans des villages situés le long de la route. C'est surtout la difficulté de définir avec précision les quantités de certains travaux d'entretien courant qui risque de conduire à des marchés de travaux qui pourraient manquer de précision et nécessiter plusieurs amendements. Par ailleurs autant la délégation de la maîtrise d'oeuvre est courante, autant la maîtrise d'ouvrage semble devoir rester dans les attributions des Directions Centrales nationales, qui sont mieux indiquées pour représenter le propriétaire de l'ouvrage, c'est-à-dire l'Etat.

Dans la Sous-Région intéressée par la présente étude l'expérience de l'Office des Routes du Zaïre semble digne d'intérêt. En effet, cet organisme passe déjà des contrats avec de grandes Entreprises, avec des Petites et Moyennes Entreprises PME et des organisations non Gouvernementales (ONG) pour les travaux d'entretien courant, en plus des travaux en régie.

11.1.2 Charge à l'essieu

L'augmentation de la charge à l'essieu a été citée comme l'une des causes de la détérioration des routes. Il est connu que les infrastructures routières des pays de transit supportent les dégâts causés par la surcharge des véhicules, laquelle surcharge est pour les transporteurs des pays enclavés une façon de compenser le retour à vide de la majorité des véhicules et de pouvoir bénéficier des coûts de transport plus faibles.

La même enquête sur le secteur transport dans la Sous-Région de l'Afrique de l'Ouest a indiqué que l'une des caractéristiques du trafic de transit des pays enclavés de la Sous-Région est la pratique courante des surcharges des véhicules. L'ensemble articulé représentatif des véhicules lourds circulant sur les routes du Niger aurait un poids total en charge roulant de 40,4 tonnes, poids supérieur au poids total autorisé en charge (38 tonnes) - 71,8% des ensembles articulés circulant dans ce pays seraient en surcharge, alors que ce taux est de 24,2% pour les camions.

L'ensemble articulé représentatif du trafic lourd au Niger aurait le même effet que le passage de 15,7 tonne essieu standard équivalent (ESE). La comparaison avec l'ensemble théorique chargé à 38 tonnes (soit 11,5 tonnes à l'essieu, charge limite acceptée dans la Sous-Région de l'Afrique de l'Ouest) montre un accroissement de près de 36,5% de l'effet agressif de ce véhicule sur la route. L'ensemble le plus chargé de cette catégorie avec 56,7 tonnes équivaldrait à 68 essieux standards équivalents (ESE), soit un peu plus de 4 fois l'agressivité d'un ensemble moyen. Une telle agressivité du trafic conduit à une détérioration rapide des routes avec des conséquences très néfastes pour l'économie des pays de transit.

Une étude réalisée par le Secrétariat de la ZEP a estimé, selon l'étude des Corridors des Grands Lacs de la Banque Mondiale, qu'au Kenya les dommages causés par les camions de transit les plus courants s'élevaient à 25/100 dollars U.S par km-véhicule. Il faudrait donc que chaque camion chargé paie 240 dollars U.S. sur la route Mombasa-Malaba longue de 958km. Selon les estimations de la même étude les camions causent des dommages s'élevant à 120 dollars US en Tanzanie et à 306 dollars US au Rwanda.

C'est donc à bon escient que les pays de transit insistent sur l'application stricte de la charge limite à l'essieu pour éviter les surcharges néfastes à la route. Les pays enclavés eux non plus n'ont pas intérêt à voir leurs routes se détériorer par suite des surcharges de leurs propres véhicules de transit. Toutefois pays de transit et pays enclavés devraient se concerter pour se mettre d'accord sur les délais et les modalités d'application, car si l'on appliquait strictement la limite de la charge à l'essieu de 10 tonnes, le transport de transit des produits pétroliers serait gravement perturbé, dans la mesure où très peu de camions citernes des pays enclavés répondraient actuellement à ces normes. De même, il serait impossible de faire circuler les conteneurs de 40 pieds entièrement remplis dans les pays enclavés. Les convois exceptionnels devraient également faire l'objet d'une attention particulière. Un certain délai est indispensable pour l'adaptation du parc véhicules à la charge limite à l'essieu de 10 tonnes. Le manque de souplesse dans l'application de la réglementation pourrait conduire les transporteurs à corrompre les agents chargés du contrôle, ou à changer d'itinéraires ou à changer purement et simplement de Corridor.

Il convient de noter qu'à la notion de charge limite à l'essieu sont liées les spécifications techniques limites des véhicules admis sur le réseau routier.

11.1.3 Entretien et gestion des autres infrastructures des transports

Comme le réseau routier, le réseau ferroviaire également a souffert de manque d'entretien. Plusieurs lignes de chemin de fer sont vétustes et constituent de véritables goulots d'étranglement pour l'écoulement du trafic. Si le trafic lourd empruntait le Chemin de fer plutôt que la route, la détérioration de la route serait moindre, mais il faudrait alors réhabiliter les réseaux ferroviaires pour leur permettre d'exercer leur fonction principale qui est le transport lourd et à grande distance.

Mais plutôt que les infrastructures, il semble que dans le secteur du transport ferroviaire ce sont les problèmes de gestion et d'exploitation qui constituent les principales contraintes. La volonté politique aidant pourquoi ne pas revenir sinon à une direction commune de la KRC, de l'URC et de la TRC dans l'immédiat comme au temps de la communauté, du moins à une direction commerciale commune qui pourrait pallier les difficultés actuelles de coordination entre les 3 compagnies dont les réseaux ferroviaires sont pourtant interconnectés.

Il est à espérer que les Accords de coopération signés entre l'URC et la KRC d'une part et d'autre part entre l'URC et la TRC contribueront à ce rapprochement.

Un problème de coordination se poserait également dans la Sous-Région entre les différents modes de transport, notamment entre le transport ferroviaire et le transport lacustre, qui relèvent pourtant de la même gestion, celle des Compagnies de chemin de fer. Pendant la période coloniale il y aurait une Direction commune des chemins de fer et des ports. Actuellement les ports kenyans et tanzaniens étant gérés par des Autorités autonomes, la KPA et la THA, la question ne doit-elle pas être posée de savoir laquelle des deux directions, celle des chemins de fer ou celle des ports doit-elle gérer les ports lacustres. En ne voyant dans les ports lacustres que la continuation des chemins de fer par les ferry, on pourrait penser que les compagnies des chemins de fer sont les mieux indiquées pour la gestion des ports lacustres, mais en constatant également qu'un port lacustre s'apparente beaucoup plus avec un port maritime qu'avec une gare ferroviaire, l'on pourrait dire que les Autorités chargées de la gestion des ports sont les mieux indiquées.

Une autre solution existe, c'est celle d'une gestion autonome des ports lacustres. Une étude comparative des avantages et inconvénients des différentes solutions permettra de faire un choix rationnel.

Si l'étude en cours au niveau du MULPOC de Gisenyi sur la coopération Sous-Régionale entre les Pays de la CEPGL et les autres Etats riverains pour la maintenance et le balisage des voies navigables des lacs Kivu et Tanganyika aboutissait à la mise en place effective d'une structure adéquate, il serait souhaitable d'étendre une telle structure également au lac Victoria, ou tout simplement d'envisager pour le lac Victoria entre le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie, un organe de concertation du genre Comité Permanent des Responsables Nationaux des Transports sur les lacs (COPTRALAC) de la CEPGL.

En matière de transport maritime, au niveau de ports si des problèmes de matériels de manutention se posent, il semble que ce sont surtout les problèmes de gestion et de man-d'oeuvre qui sont cruciaux notamment dans le port de Mombasa. Au port de Dar-Es-Salaam les installations du quai N°1 sont obsolètes par rapport aux autres installations qui ont été rénovées.

Les Autorités kenyanes seront obligée d'augmenter la productivité du port de Mombasa, si elles tiennent à ce que ce port continue à jouer le rôle de premier plan qu'il a toujours joué dans le transport de transit des pays de la Sous-Région. Quant aux Autorités Tanzaniennes, elles aussi, ont intérêt à traiter le quai N°1 comme les autres quais du port, c'est-à-dire à le moderniser.

11.2 Mesurer pour lever les obstacles non physiques entravant le transport de transit dans la Sous-Région

Il a été souligné que beaucoup d'efforts ont été fournis avec l'aide précieuse des Bailleurs de fonds pour réhabiliter les infrastructures de transport d'une manière générale dans la Sous-Région. Les équipements ont été renouvelés partiellement et des ports ont subi des extensions.

Ces améliorations sont nécessaires à la libéralisation du commerce et à l'intégration des marchés. Mais l'amélioration et l'extension des infrastructures est une condition nécessaire, mais pas suffisante pour promouvoir le commerce inter-Etats.

Comme il a été indiqué précédemment il est indispensable de renforcer les institutions chargées de la gestion des infrastructures des transports et d'améliorer la productivité dans tous les secteurs des transports. Il faut surtout éliminer toutes les barrières d'ordre juridique et administratif le long des Corridors.

11.2.1 Accord de Transit du Corridor Nord

Le principal objectif de l'Accord de Transit du Corridor Nord est d'éliminer un grand nombre de ces barrières en harmonisant les procédures de transit pour faciliter le trafic de transit. A cet effet, l'Accord préconise l'harmonisation du contrôle et des formalités de douane, des taxes sur les véhicules de transit, des limites de la charge à l'essieu de poids lourds et des autres spécifications techniques et la coordination des opérations des chemins de fer traversant plusieurs pays.

Tenant compte du fait qu'environ 30% des délais subis par le trafic de transit proviennent des formalités et contrôles douaniers la première préoccupation de l'Autorité de Coordination du Transport de Transit dans le Corridor Nord a été l'introduction de la DTDR document unifié pour la déclaration en douane du transit routier. La DTDR devrait en principe remplacer les documents de transit nationaux existants. Malheureusement cela n'a pas été le cas et il y a eu des difficultés pour aboutir à un accord régional sur les cautions; c'est ainsi que le dépôt d'une caution est encore exigé dans chaque pays de transit. Pour que la DTDR puisse remplir efficacement ses fonctions, il faut non seulement que les documents nationaux de transit soient supprimés, mais encore qu'un système régional de garantie soit mis en place pour permettre la libre circulation du véhicule en transit d'un bout à l'autre du Corridor.

1. Le système régional de garantie à mettre en place pourrait s'inspirer du système de garantie de la convention du Transport Routier Inter-Etats (TRIE) en vigueur dans les couloirs de transport de transit de l'Afrique de l'Ouest. Cette convention elle-même s'inspire de la convention CNUCED relative au commerce de transit des pays sans littoral adopté le 1^{er} et le 2 juillet 1965 aux 30^{ème} et 31^{ème} séances plénières.

C'est la convention additionnelle A/SP/1/90 qui porte institution au sein de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) d'un mécanisme de garantie des opérations de transit routier inter-Etats de marchandises. Ce mécanisme consiste en une chaîne de cautions nationales destinées à garantir les droits, taxes et pénalités éventuelles encourue sur le territoire des Etats membres emprunté à l'occasion du transit routier inter-Etats des marchandises.

C'est le Fonds de garantie géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie qui cautionne les carnet TRIE - CEDEAO. L'Article 4 de la convention additionnelle dispose que la garantie fournie par la Chambre de Commerce et d'Industrie est unique et couvre l'opération de transit depuis le bureau des douanes de départ jusqu'au bureau des douanes de destination.

Le montant de la cotisation que le service des douanes est chargé de liquider et de recouvrer est fixé à 0,25 ou 0,50%, selon le pays, de la valeur en douane des marchandises déclarées. Dans la pratique le simple versement de la cotisation suffit pour engager la caution du Fonds de Garantie.

Le Fonds de Garantie comporte un Fonds de Réserve et un Fonds de Roulement. A la fin de chaque exercice comptable la Chambre de Commerce et d'Industrie doit affecter une partie du Fonds de Roulement à l'amélioration des moyens de transit notamment l'équipement des bureaux et postes de douane, des bureaux de fret et des services de contrôle du transport routier, etc....

Au cours d'une même journée et à un membre adhérent le Fonds de Garantie ne pourra donner sa caution qu'à concurrence d'une somme égale au montant du Fonds de Réserve qui constitue le plafond individuel par opération.

La responsabilité du Fonds de Garantie prend fin lorsque le document destiné à accompagner les marchandises a été complètement déchargé par le Bureau des douanes où avait été créée la garantie.

Nul ne peut adhérer au Fonds de Garantie s'il n'est titulaire d'une carte de transport inter-Etats, ou d'une patente d'importateur-exportateur, ou s'il n'est commissionnaire en douane agréé. Lorsque l'une de ces conditions est remplie, le simple versement de la cotisation, effectuée pour une opération de transit déterminée engage la responsabilité du Fonds de Garantie en tant que caution envers le Trésor. Lors de la première opération, l'adhérent reçoit un carnet personnel de membre, qu'il est tenu de faire viser par le Bureau des douanes de départ et par le Bureau de destination ou de sortie à l'occasion de chaque transport sous douane.

11.2.2 Accord de Transit du Corridor Central

De même sur le Corridor Central les objectifs de l'Accord Belbase étaient de faciliter les procédures et les réglementations de transit. Ces accords dispensent le Burundi, le Rwanda et le Zaïre utilisant le port de Dar-Es-Salaam de l'obligation de verser des cautions en douane et des garanties pour les véhicules commerciaux. Le trafic de transit de ces pays est exonéré aussi des taxes d'entreposage au quai N°1 du port.

Les Gouvernements de la Tanzanie, du Burundi et du Rwanda ont tenté d'établir, sur la base bilatérale, une charge limite à l'essieu et des spécifications techniques communes des véhicules poids lourds. Il semble plutôt indiqué que le Burundi, le Rwanda et le Zaïre, qui se trouvent être tous les trois membres de la CEPGL, aient un accord multilatéral avec la Tanzanie. Le Secrétariat Exécutif Permanent de la CEPGL, sur instruction du conseil des Ministres, en sa 16^{ème} session ordinaire tenue à Bujumbura du 24 février au 2 mars 1991, a d'ailleurs préparé un document de travail en date de septembre 1992 relatif à la stratégie pour la relance du "dossier Belbases".

Cette stratégie propose trois étapes de négociation:

- négociation d'un Accord de Transit du Corridor Central;
- règlement du contentieux né de la nationalisation des "Belbases" par le Gouvernement tanzanien;
- règlement du contentieux avec l'AMI relatif à la gestion des "Belbases" avant nationalisation.

Le projet d'Accord de Transit proposé pour le corridor Central serait conforme à celui du Corridor Nord, à quelques exceptions près, notamment l'introduction d'un article sur la reconnaissance du permis de navigation (article 35) et le changement de dénomination de l'organe de gestion; commission consultative de gestion, au lieu de l'Autorité de coordination du Transport de Transit.

Dans le projet d'Accord l'on a évité de mentionner "concessions des installations" et l'on reconnaît plutôt un droit d'utilisation des installations. Il est proposé que " la commission Consultative de gestion des Accords du Corridor Central" soit également chargée de la gestion des installations des Belbases ou de tous autres entrepôts, dans le cas où une solution aura été trouvée au problème "Belbases".

Selon le document de travail du Secrétariat Exécutif Permanent de la CEPGL cette solution devrait donner une autonomie financière à la nouvelle Institution et épargner aux Etats le paiement de cotisations supplémentaires.

Le projet d'Accord reconduit la DTDR et préconise le "Transit Pass" en vigueur pour le transport ferroviaire. L'Accord est complété par sept protocoles

- le protocole n°1 relatif aux facilités portuaires;
- le protocole n°2 relatif aux itinéraires et facilités de transit;
- le protocole n°3 relatif au contrôle douanier;
- le protocole n°4 relatif à la documentation et aux procédures;
- le protocole n°5 relatif au transport ferroviaire des marchandises en transit;
- le protocole n°7 relatif au traitement des marchandises dangereuses.

Autant il est utile et urgent que les Pays de la CEPGL trouvent avec la Tanzanie une solution heureuse au contentieux des "Belbases" et signent un accord multilatéral relatif au transport de transit du corridor central, autant la mise en place d'une véritable institution de gestion ne semble pas indiquée. Les Autorités tanzaniennes, conscientes de l'enjeu et décidées à faire jouer par le Port de Dar-Es-Salaam un rôle de premier plan dans le transport de transit de la Sous-Région, auront certainement intérêt à résoudre le problème des Belbases.

Les Autorités tanzaniennes, conscientes de l'enjeu et décidées à faire jouer par le Port de Dar-Es-Salaam un rôle de premier plan dans le transport de transit de la Sous-Région, auront certainement intérêt à résoudre le problème des Belbases.

Telle que envisagée," la Commission Consultative de gestion des Accords du Corridor Central et des entrepôts au port de Dar Es Salaam" risque d'être un organisme lourd et coûteux. En mettant en place dans chaque corridor un organisme de gestion du type ACTT ne va-t-on pas répéter l'expérience des Autorités des Routes Transafricaines, qui ont eu toutes des difficultés de fonctionnement dues au non paiement des contributions des Gouvernements. Actuellement on cherche en vain à revenir à un Bureau Unique des Routes Transafricaines dont le fonctionnement reviendrait beaucoup moins cher que celui de l'ensemble des Autorités réunies.

Quant à la gestion des entrepôts par la nouvelle institution, elle pourrait poser d'autres problèmes aussi complexes que ceux de la gestion de l'Accord de Transit et mettre en cause son efficacité. Les pays enclavés qui disposent d'entrepôts dans les ports de transit rencontrent beaucoup de difficultés de gestion et le problème de la nécessité de ces entrepôts est même posé par certains Experts de la Banque Mondiale, qui pensent qu'il serait préférable pour ces pays d'avoir de ports à sec sur leurs territoires pour entreposer les marchandises plutôt que dans les ports dont le rôle est l'écoulement rapide des flux de trafic dans les deux sens exportations et importations.

Si l'on pose la question des situations techniques qui pourraient bloquer les marchandises au port (par exemple manque de wagons ou déraillement de trains) ou des situations d'importations massives dues à des calamités naturelles ou à des troubles sociaux, ces Experts répondront que ces situations doivent pouvoir être réglées par des accords portuaires bilatéraux appropriés entre pays intéressés.

En ce qui concerne le problème des garanties douanières, le projet d'Accord de Transit du Corridor Central renvoie aux clauses de l'arrangement douanier de la ZEP.

11.2.3 Programmes de facilitation du transit de la Z.E.P

Effectivement les programmes de facilitation du transit de la ZEP portent sur des questions telles que les tarifs et les droits de douane, l'attribution de licence aux transporteurs et aux opérateurs de trafic de transit, les permis pour les moyens de transport, les cautions et les accords de sécurité communs, la standardisation des formalités et l'harmonisation des règlements et des procédures de douane pour le trafic de transit. La ZEP a élaboré également des programmes relatifs à l'assurance au tiers pour les véhicules à moteur (la carte jaune), à l'harmonisation des taxes des usagers de la route, tel que mentionné précédemment, et les normes de conception des routes.

Les programmes de la ZEP concernent l'application d'une politique uniforme de transit régional pour tous les modes de transport, contrairement aux méthodes de facilitation du transit du Corridor Nord et du Corridor Central qui varient selon le mode de transport. C'est ainsi que la ZEP a mis en oeuvre des scellés douaniers standardisés et des documents de transport par chemin de fer simplifiés et standardisés qui remplacent sept documents différents utilisés précédemment.

Aussi plutôt qu'une approche par Corridor pour les opérations régionales, qui risque de conduire à une multiplicité de règlements, de procédures, de formalités et de normes selon les Corridors, est-il indiqué de s'en tenir au programme régional de facilitation du trafic de transit de la ZEP et de l'appliquer aux différents Corridor. Ainsi l'on pourrait être sûr d'avoir des règlements, des procédures, des formalités de transit et des normes de conception des infrastructures harmonisés et uniformes.

11.2.4 Projet PNUD/CNUCED/RAF/88/015

Ce projet également a beaucoup contribué à lever les obstacles non physiques qui entravent le transport de transit. Il est relatif au trafic de transit et à l'appui au secteur des transports en Afrique de l'Est et en Afrique australe. Initialement prévu pour couvrir les pays suivants : Burundi, Djibouti, Ethiopie, Kenya, Rwanda, Ouganda, Tanzanie et Zaïre, finalement seuls les six pays intéressés par la présente étude en ont bénéficié.

Les objectifs du projet étaient les suivants :

- assister les pays bénéficiaires en vue de l'amélioration de leurs cadres économique, juridique et administratif qui régissent le mouvement des marchandises dans la Sous-Région;
- créer et mettre en place un système opérationnel pour suivre le mouvement et améliorer le flux des marchandises;
- renforcer les compétences nationales par l'utilisation de l'expertise nationale et sous-régionale;
- promouvoir en matière de développement un système efficace de transport en transit qui soit fiable, rapide et peu coûteux par le biais de la coopération technique et institutionnelle entre les pays enclavés et les pays de transit et d'une gestion de la logistique du transport sur les principaux axes et itinéraires.

Ces objectifs visent en fait à la réduction des coûts du transport de transit, à sa fluidité, à l'accroissement de l'expertise nationale et au rapprochement des pays enclavés et des pays de transit dans leur commerce et transport en transit.

Du rapport final du projet PNUD/CNUCED/RAF/88/015 il résulte que plusieurs activités ont été menées, des séminaires et ateliers nationaux ont été préparés et organisés avec l'expertise nationale et avec la collaboration des organisations sous-régionales, notamment avec l'ACTT, l'OBK et la CEPGL et plusieurs recommandations ont été faites. Le problème le plus important qui reste posé est celui de l'application des recommandations et de leur suivi.

11.3 Mesures pour harmoniser les politiques nationales et sous-régionales de transport de surface des pays de l'OBK et du corridor Nord.

Tous les Traités, Accord et Conventions établissant les organisations Sous-Régionales comportent des protocoles sur le commerce de transit et les facilités de transit et sur la coopération dans les domaines des transports et communications.

Dans tous ces Traités, Accords et Conventions les Etats membres s'engagent à mettre progressivement en place des systèmes et une politique coordonnée et complémentaire en vue d'améliorer et d'étendre leurs voies de raccordement et d'en créer de nouvelles, afin de promouvoir une plus grande liberté de circulation des personnes, des biens et des services et décident de prendre toutes les dispositions nécessaires à cet effet.

Dans les Traités portant création du COMESA et de la ZEP les objectifs d'harmonisation des politiques nationales de transport sont clairement définis. Il est clairement mentionné que les Etats membres prendront toutes les dispositions pour notamment :

- adapter des règles et règlements communs régissant les dimensions, les caractéristiques techniques, le poids brut et la charge par essieu des véhicules circulant sur les grands axes routiers internationaux au sein de Marché Commun, construire de grands axes routiers internationaux reliant les Etats membres selon les normes de conception communes, et entretenir les réseaux routiers existants pour les maintenir dans un état permettant aux transporteurs des autres Etats membres de les utiliser à partir ou en direction de leurs territoires dans des conditions propres à leur assurer de l'efficacité;
- convenir de mesures en vue de la réduction progressive de toutes les barrières non physiques entravant le transport routier et de l'élimination en fin de compte de toutes les barrières non physiques au sein du COMESA.

Dans le domaine des chemins de fer et transport ferroviaire, les Etats membres conviennent de créer des services ferroviaires efficaces et coordonnés les reliant, de connecter les différents tronçons ferroviaires et de construire les liaisons ferroviaires supplémentaires nécessaires. Les Etats membres ayant des chemins de fer doivent :

- harmoniser leurs prescriptions légales et administratives applicables aux transports ferroviaires internationaux au sein du Marché Commun, en vue d'éliminer les obstacles et les divergences existant entre eux dans ce domaine.

Dans le domaine du transport maritime et ports, les Etats membres s'engagent à promouvoir la coordination et l'harmonisation de leurs politiques de transport maritime et l'adoption en fin de compte d'une politique commune de transport maritime.

Dans le domaine du transport par voies d'eau intérieures les Etats membres ayant des voies d'eau intérieures navigables communes doivent :

- adapter, harmoniser et simplifier les règles, les réglementations et les procédures administratives régissant les transports internationaux par voies d'eau intérieures;
- et coordonner les mesures et coopérer dans le maintien de la sécurité des services de transport par voies d'eau intérieures, y compris la mise en place et l'entretien d'équipements de communication pour capter promptement les messages de détresse.

Dans le domaine du transport multimodal, les Etats membres proposent de :

- harmoniser et simplifier les réglementations, les procédures et les documents nécessaires au transport multimodal inter-Etats;
- attribuer des facilités de transport multimodal aux marchandises expédiées du territoire des autres Etats membres;
- et prendre des mesures pour ratifier ou adhérer aux conventions internationales sur le transport multimodal et la conteneurisation et prendre les mesures nécessaires en vue d'appliquer ces conventions.

Le traité instituant la C.E.E.A.C. est aussi précis et clair quant aux intentions des Etats membres d'harmoniser leurs politiques de transport. Le Protocole d'accord de coopération en matière de transports et communications demande clairement l'application du code de conduite des conférences maritimes adopté par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le Développement et invite les Etats membres à réduire leur dépendance des Conférences Maritimes en créant des compagnies maritimes nationales et des Sociétés de cabotage et encourage la mise en place de conseils nationaux de chargeurs en vue d'harmoniser les tarifs de fret.

Le protocole entre les Etats de la CEPGL relatif aux normes de transit des transport routiers entre les pays membres, comme sa dénomination l'indique, se limite au transport routier et définit les conditions dans lesquelles doivent s'effectuer les transports routiers inter-Etats de marchandises et de voyageurs. Ce Protocole n'inclut pas l'harmonisation des normes et des réglementations en matière de transport routier, bien qu'il existe des différences entre les normes de portance adoptées par les trois pays de la CEPGL pour le dimensionnement de leurs routes.

Pour le Burundi c'est l'essieu standard de 13 tonnes qui est utilisé pour le calcul des chaussées, au Rwanda c'est la charge à l'essieu ZEP de 10 tonnes et au Zaïre la plupart des routes revêtues notamment celles du Zaïre oriental, où se situe une grande proportion du réseau routier intégré CEPGL, ont été calculées sur la base de l'essieu standard de 8 tonnes.

La revue des Accords de transit du Corridor Nord et du Corridor Central et du programme régional de facilitation du trafic de transit de la ZEP a mis en évidence la nécessité impérieuse de l'harmonisation des politiques nationales de transport pour lever les obstacles physiques et non physiques qui entravent le transport de transit dans la Sous-Région.

Le fret maritime représentant 25 à 40% du coût global des transports doit retenir également l'attention dans la Sous-Région. Pour une meilleure harmonisation des politiques nationales en matière de transport maritime il serait souhaitable que le comité inter-gouvernemental de navigation maritime "Standing Committee on Shipping (ISCOS)" se transforme sur le modèle de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique Centrale (C.M.E.A.O.C.).

A l'instar du Zaïre et de la Tanzanie, les autres pays de la Sous-Région, y compris les pays enclavés, qui n'ont pas encore de conseil des chargeurs, devraient les mettre en place dans les meilleurs délais. Les objectifs des conseils des chargeurs sont :

- mettre en place et renforcer les mécanismes de consultation et de négociation avec les Conférences maritimes ou avec une compagnie donnée;
- mener des actions concernant les taux de fret;
- faire l'arbitrage entre les chargeurs et les transporteurs;
- entreprendre des actions pour la rationalisation et l'optimisation de la desserte des lignes maritimes ainsi que la rationalisation du trafic;
- répartir les cargaisons selon la clef de répartition 40/40/20 adoptée par le code de conduite des conférences maritimes.

Il serait également souhaitable de créer des organismes nationaux et régionaux d'assurance maritime pour une meilleure protection des intérêts des chargeurs et des compagnies maritimes de la Sous-Région.

Il faudrait veiller également à transformer graduellement les libellés des contrats de CAF en FOB pour les importations et de FOB en CAF pour les exportations pour justement faire bénéficier les organismes nationaux et régionaux d'assurance maritime.

En matière de transport lacustre, dans le cadre du projet PNUD/ CNUCED/RAF/88/015, un projet de Protocole d'accord sous-régional aurait été soumis aux Gouvernements; il serait souhaitable de soumettre ce projet de protocole d'accord à une réunion d'Experts en vue de son examen. Dans ce domaine aussi une harmonisation des politiques nationales est vivement souhaitable les lacs constituant des maillons assez importants dans la chaîne de transport de transit dans la sous-Région.

CHAPITRE : Conclusions et recommandation

La présente étude relative à l'harmonisation des politiques nationales de transport des pays de l'O.B.K. a été initiée par l'O.B.K. en accord avec l'A.C.T.T.

L'O.B.K. est une organisation sous-régionale regroupant le Burundi, l'Ouganda, le Rwanda et la Tanzanie.

L'A.C.T.T. regroupe le Burundi, le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda et le Zaïre.

La Communauté Economique des Pays des Grands Lacs (C.E.P.G.L.) regroupant le Burundi, le Rwanda et le Zaïre, est également intéressée par la présente étude.

Après l'analyse de la situation par pays et l'analyse de la situation de la Sous-Région, l'étude a examiné le transport de transit dans la Sous-Région en présentant les différents Corridors de transport de transit et en relevant dans les Traités, Accords et conventions établissant les organisations Sous-Régionales, dont sont membres les six pays intéressés par l'étude, les politiques sous-régionales de transport de transit.

L'étude a recensé les principaux obstacles physiques et non physiques entravant le transport de transit dans la Sous-Région et a fait des propositions de mesures pour lever ces obstacles et pour harmoniser les politiques nationales et Sous-Régionales de transport de surface des pays de l'O.B.K. et de l'A.C.T.T.

De l'analyse des données socio-économiques de la Sous-Région il résulte que les résultats économiques des six pays de la Sous-Région concernés par la présente étude ont été généralement faibles au cours des vingt dernières années. A l'exception du Zaïre, exportateur de minerais, qui est le seul pays d'ailleurs à avoir une balance commerciale positive, tous les autres pays ont souffert de la détérioration des termes de l'échange et pour la plupart des pays, le faible niveau des recettes d'exportation a fait recouvrir à une restriction des importations.

Le poids de la dette extérieure est énorme pour tous les six pays. Si la recession économique mondiale, les calamités naturelles et parfois des troubles socio-politiques peuvent expliquer en partie ces mauvais résultats, il n'en demeure pas moins que la cause principale réside dans la structure et les politiques économiques, qui sont essentiellement orientées vers l'exportation et dans le manque de planification rigoureuse et de coordination dans la mise en oeuvre des différents programmes de développement économique.

Nul doute que des perspectives de croissance économique existent avec la création du Marché Commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe, comme seconde étape, après la première étape de la Zone d'Echanges Préférentiels, vers la Communauté Economique de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe, prélude à la Communauté Economique Africaine, pourvu que la paix revienne définitivement et que la stabilité politique soit restaurée dans tous les pays de la Sous-Région.

La situation actuelle des transports dans les six pays intéressés par la présente étude est la suivante:

- La plupart des infrastructures et des équipements de transport se sont détériorés au cours des années par manque de politique adéquate d'entretien et de préservation des infrastructures;

- Les infrastructures de transports des pays de transit supportent les dégâts causés par la surcharge des véhicules, laquelle surcharge est pour les transporteurs des pays enclavés une façon de compenser le retour à vide des véhicules et de pouvoir bénéficier des coûts de transport plus faibles;
- Les transporteurs des pays enclavés supportent des coûts supplémentaires créés par les longs délais aux frontières à cause des formalités douanières, par la perte de temps causée par la formation des convois d'escorte policière ou douanière, par les contrôles de sécurité tout le long des couloirs de transport de transit et par les formalités portuaires contraignante et coûteuses;
- Malgré l'interconnection des réseaux ferroviaires du Kenya, de l'Ouganda et de la Tanzanie, la coopération entre KRC, URC et TRC ne semble pas efficace. Des problèmes de gestion se posent à ces compagnies de transport ferroviaire;
- Un problème de coordination semble se poser entre les différents modes de transport, notamment entre le transport ferroviaire et le transport par voies d'eau intérieures;
- Dans le secteur du transport maritime il y a peu de coopération entre les six pays et les pays enclavés ne semblent pas se préoccuper du tout du transport maritime;
- La réglementation en matière de transport date encore dans certains pays de la période coloniale;
- Malgré la tendance générale à la libéralisation, certains gouvernements appliquent encore une politique protectionniste;
- Les opérateurs économiques dans le secteur des transports ne semblent pas bien organisés en association socio-professionnelle pour la défense de leurs intérêts et une politique de formation n'est pas clairement définie;
- Malgré l'informatisation de la plupart des Directions des Routes, il subsiste des difficultés de collecte des données, qui ne sont pas uniformes d'un pays à l'autre.

Après tant d'études, tant de séminaires et ateliers, tant de réunions de chefs d'Etat, de Ministres et d'experts, l'on peut affirmer que cette situation est bien connue et que plusieurs propositions ont déjà été faites pour résoudre les problèmes d'entretien routier, de surcharge des véhicules et de gestion dans les différents secteurs des transports.

Des mesures ont été proposées pour lever les principaux obstacles physiques et non physiques entravant le transport international.

Tous les Traités, Accords et Conventions établissant les organisations sous-régionales comportent des protocoles sur le commerce de transit et les facilités de transit et sur la coopération dans les domaines des transports et communication. Dans tous ces Traités, Accords et Convention les Etats membres s'engagent à mettre progressivement en place des systèmes et une politique coordonnée et complémentaire en vue d'améliorer et d'étendre leurs voies de raccordement et d'en créer de nouvelles, afin de promouvoir une plus grande liberté de circulation des personnes, des biens et des services et décident de prendre toutes les dispositions nécessaires à cette fin.

La revue des Accords de transit du Corridor Nord, du Corridor Central et du programme régional de facilitation du trafic de transit de la ZEP a mis en évidence la nécessité impérieuse de l'harmonisation des politiques nationales de transport pour lever les obstacles physiques et non physiques qui entravent le transport de transit dans la Sous-Région. Cette harmonisation doit obligatoirement passer par l'intégration et la coordination effective des différents modes de transport au niveau des Ministres Chargés des Transports.

Aussi est-il recommandé :

en matière de transport routier

Que les Gouvernement dotent les fonds routiers déjà en place de crédits suffisants pour assurer l'entretien et le développement de l'ensemble des réseaux routiers nationaux.

Que le système de taxation uniforme de la ZEP assurant un meilleur recouvrement des coûts d'entretien et de renouvellement des infrastructures routières soit adopté et appliqué dans toute la Sous-Région et que les recettes soient effectivement versées au fonds routier. Il serait vivement souhaitable que le Fonds Routier soit un compte hors budget; si cela n'était pas possible, il faudrait alors envisager une régie d'avance. Dans ce cas le montant de l'avance à mettre à la disposition du Ministre Chargé des Travaux Publics sera alors versé dans un compte bancaire en vue d'assurer la disponibilité des crédits d'entretien routier.

Que les Institutions chargées de la gestion des réseaux routiers soient renforcées en prenant en compte la formation et la motivation du personnel en vue d'améliorer l'efficacité des travaux d'entretien routier.

Que les limites de la charge à l'essieu et les spécifications techniques des véhicules autorisés pour le trafic de transit soient harmonisées avec les normes de la ZEP et que des délais précis soient déterminés pour l'application rigoureuse des réglementations acceptées, compte tenu du temps de renouvellement des véhicules existants ne répondant pas aux nouvelles normes.

en matière de transport ferroviaire

Sur la base des accords bilatéraux URC/KRC et URC/TRC que les 3 compagnies des chemins de fer signent un accord tripartite en vue d'améliorer la coordination de leurs opérations et pallier les difficultés actuelles.

Que les documents de transit de la ZEP soient effectivement mis en application.

en matière de transport par voies d'eau intérieure

Qu'un organe de concertation du genre Comité Permanent des Responsables Nationaux des transports sur les lacs (COPTRALAC) de la CEPGL soit mis en place par le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie pour l'harmonisation de leurs politiques de transport par voies d'eau intérieures sur le lac Victoria.

Au cas où l'étude en cours au niveau du MULPOC de Giseyni sur la coopération sous-régionale entre les Pays de la CEPGL et les autres Etats riverains pour la maintenance et le balisage des voies navigables des lacs Kivu et Tanganyika aboutirait à la mise en place effective d'une structure adéquate, que cette structure soit étendue également au lac Victoria.

Que l'accord de coopération en matière de transport par voies d'eau intérieures élaboré dans le cadre du Projet PNUD/CNUCED/RAF/88/015 soit soumis à l'examen d'un Comité d'Experts en vue de son approbation par les Gouvernements de la Sous-Région.

Qu'une étude soit entreprise pour déterminer la structure adéquate de gestion des ports lacustres.

en matière de transport maritime

Pour une meilleure harmonisation des politiques nationales de transport maritime que le comité inter-gouvernemental de navigation maritime "Standing Committee on Shipping (ISCOS) soit restructure suivant le modèle de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique Centrale pour les transports maritimes (C.M.E.A.O.C.).

Que des Conseils Nationaux des Chargeurs soient mis en place dans tous les pays, y compris les pays enclavés, en vue de l'harmonisation des taux de fret et de l'application du code de conduite des Conférences Maritimes.

Que des organes nationaux et sous-régionaux d'assurance maritime soient créés pour une meilleure protection des intérêts des chargeurs et des compagnies maritimes de la Sous-Région.

Que graduellement soient transformés les libellés des contrats CAF en FOB pour les importations et des contrats FOB en CAF pour les exportations pour le bénéfice des organismes nationaux et sous-régionaux d'assurance maritime, des chargeurs et des compagnies maritimes de la Sous-Région.

Qu'une solution heureuse soit trouvée dans les meilleurs délais au contentieux des "Belbases" sur la base d'un accord multilatéral signé entre les trois pays de la CEPGL et la Tanzanie, dans l'intérêt de la coopération sous-régionale.

en matière de facilitation du transit

Que tous les documents nationaux faisant double emploi avec la DTDR soient supprimés et qu'un système régional de garantie soit mis en place pour éviter qu'un dépôt de caution soit obligatoire dans tous les pays de transit.

Plutôt qu'une approche par Corridor pour des opérations régionales, qui risque de conduire à une multiplicité de règlements, de procédures, de formalités et de normes selon les Corridors, il est recommandé d'appliquer le programme régional de facilitation du trafic de transit de la ZEP à l'ensemble des Corridors de la Sous-Région.

Que les recommandations issues des séminaires et ateliers nationaux organisés dans le cadre du Projet PNUD/CNUCED/RAF/88/015 soient examinées avec la plus grande attention.

Que le PNUD et le CNUCED poursuivent le financement et l'exécution du projet RAF/88/015.

Que la CEA coordonne l'ensemble des études et activités relatives au transport de transit dans le cadre de la Deuxième Décennie des Transports et Communications en Afrique en vue de l'harmonisation et de l'uniformisation des régimes de transit des différentes Sous-Régions dans la perspective de la Communauté Economique Africaine.

Que la CEA organise des séminaires et ateliers regroupant les représentants des différentes Sous-Régions d'Afrique en vue d'échanges d'expériences sur les différents régimes de transit.

Que la CEA continue à accorder le plus grand intérêt à l'amélioration des statistiques de transport aux niveaux national et sous-régional afin de répondre aux besoins de la gestion et de la planification des transports.

Pour la mise en oeuvre des différentes recommandations l'on pourrait proposer en ce qui concerne les mesures de facilitation du transit :

- l'application de l'article 20 du protocole N°4 de l'Accord de Transit du Corridor Nord relatif à la mise en place des institutions nationales de facilitation comme points focaux de coordination des facilitations en matière de commerce, aussi bien sur le plan national qu'international. Les Représentants de ces institutions se réuniront au moins une fois l'an, soit à la demande d'une des Parties Contractantes, soit à la demande du Secrétariat Permanent de coordination de l'A.C.T.T.;
- la mise en place par Corridor de transport en transit d'un comité technique mixte comprenant des représentants du pays de transit et des pays enclavés intéressés et chargé de veiller au respect des mesures de facilitation;
- la passation de protocoles bilatéraux d'accord de coopération en matière de transport routier entre pays enclavés et pays de transit pour définir la charge à l'essieu et les spécifications techniques des véhicules, les documents de transport exigés et éventuellement la clef de répartition du fret;

- la passation de protocoles bilatéraux d'accord de coopération en matière de transport et de transit maritimes entre pays enclavés et pays côtiers pour définir les droits d'usage des infrastructures portuaires et de transit. Le pays côtier pourrait s'engager à accorder au pays enclavé dans la zone portuaire un espace destiné à la mise en place d'infrastructure nécessaire au magasinage, au transit et à l'évacuation des marchandises en provenance et à destination du pays enclavé. Le pays côtier autorisera l'établissement d'un organisme public chargé de l'entreposage du fret du pays enclavé et pourra même admettre le responsable de cet établissement au sein du Conseil d'Administration du Port.

Pour chacun des ces deux protocoles d'accord de coopération il y aura un comité inter-Etat de suivi, qui veillera à l'application des accords.

La concurrence entre les Corridors devrait inciter les pays de transit à élaborer des accords et à les appliquer, alors que l'obligation de respecter les accords signés pourrait persuader les pays enclavés de ne pas dépasser la limite de la charge à l'essieu et les poids autorisés des véhicules. L'application rigoureuse de la réglementation sur les véhicules empêchera les pays enclavés d'accorder des permis d'importer et/ou de circuler aux véhicules dépassant les limites de charge à l'essieu et de poids autorisés. La perte de trafic sur le Corridor Nord et de recettes de transit amènera peut-être le Kenya à assouplir sa réglementation de transit et de sécurité.

LISTE DES ANNEXES

1. Fiche de présentation de l'étude présentée par l'OBK
2. Résultats bruts sur le trafic routier du Burundi
3. Trafic journalier moyen sur les tronçons ougandaises du Corridor Nord
4. Modèle de carnet TIA (ZEP)
5. Modèle de carnet DTDR
6. Lettre de voiture de l'ACTT
7. Tableau de bord : détail des conditions de transport des Corridors Nord et Central
8. Tableau de bord : détails des coûts de transport des Corridors Nord et Central
9. Documentation
10. Liste des administrations, organismes, personnalités et opérateurs économiques rencontrés

ANNEXE N°1**ETUDE SUR L'HARMONISATION DES POLITIQUES NATIONALES DE TRANSPORT
DES PAYS DE L'OBK ET DU CORRIDOR NORD****1. La problématique de transport**

Le Bassin de la Kagéra est une région enclavée et située à une grande distance des ports de l'Océan Indien, ce qui rend le transport de marchandises et de passagers long, pénible et coûteux. Plusieurs modes de transport doivent être utilisés pour atteindre les ports de l'Océan Indien et les liaisons de trafic sont longues, compliquées et onéreuses. En plus d'être excessivement élevés, les coûts de fret entre les ports de l'Océan Indien et le Bassin augmente constamment, en partie à cause de nombreuses opérations de manutention des différents modes de transport terrestre et de l'état vétuste des infrastructures de transports existantes, sans compter les coût de combustible, qui augmentent toujours, et les tarifs ce transport routier généralement élevés.

2. Infrastructures de désenclavement du Bassin de la Kagéra

Dans le cadre de l'OBK, les infrastructures de communications sont caractérisées par deux voies principales d'acheminement des marchandises de et vers l'Océan Indien et qui constituent une ceinture presque périphérique au Bassin de la Kagéra, et deux voies secondaires alternatives.

a) Le Corridor Nord :

Bujumbura - Kigali - Kampala - Nairobi - Mombasa (2040)
avec deux possibilités de transport :

- transport routier de Bujumbura à Mombasa
- transport routier entre Bujumbura et Kampala et

b) Le Corridor Central qui comprend :

- le transport routier : Kigali - Bujumbura
- le transport lacustre : Bujumbura - Kigoma et le transport par voie ferrée : Kigoma - Dar-Es-Salaam

Les deux autres alternatives pour accéder aux ports de Dar-Es-Salaam ou de Mombasa sont :

- c) Le Corridor Central Intermédiaire qui suit la route Rusumo - Lusahunga - Ishaka - Dodoma - Dar-Es-Salaam.
- d) La traversée du Lac Victoria à partir de Kemondo Bay au port de Mwanza (Tanzanie) ou de Kisumu (Kenya) et de là, continuer jusqu'aux ports de l'Océan Indien.

3. Problèmes de transport sur les différents itinéraires

Les différents corridors présentent beaucoup de problèmes qui sont à l'origine d'augmentation périodique des coûts de transport et de diminution de la marge bénéficiaire des entreprises de transport.

Les problèmes les plus connues sont les suivants :

Au Corridor Nord

- détérioration des infrastructures ferroviaires
- manque de coordination entre les compagnies ferroviaires de l'Afrique de l'Est
- détérioration des routes suite à une très grande intensité de trafic
- retards causés par manque d'organisation dans les ports, les terminaux et postes frontaliers.

Au Corridor Central

- moyens inadéquats
- manque d'équipement de manutention aux ports de Kigoma et Dar-es-Salaam
- manque de moyens de communication entre les ports et les gares de chemin de fer pour assurer le suivi des trafic
- longues procédures pour le dédouanement et le transit des marchandises
- manque de matériel roulant
- voie permanente détérioré surtout entre Kigoma et Tabora.

Au Corridor Central Intermédiaire

Le Corridor Central Intermédiaire est en grande partie en terre et présente de mauvaises conditions de circulation surtout pendant la saison pluvieuse.

Durant les saisons pluvieuses les routes deviennent impraticables. On assiste fréquemment à des accidents et à des blocages des routes pendant un temps relativement long. L'entretien des routes est très onéreux et la surcharge des poids lourds provoque des détériorations aussitôt après l'entretien.

Transport sur le Lac Victoria

L'on accède au Lac Victoria par la route Rusumo - Lusahunga - Biharamulo - Kemondo Bay.

Le problème majeur sur cette voie est que :

- le tronçon de la route Lusahunga - Biharamulo - Kemondo Bay n'est pas asphaltée
- les équipements des ports lacustre sont vieux et inadaptés

- la capacité des cargaisons ne permet plus l'écoulement normal du trafic actuel.

Tous ces problèmes identifiés sur les différentes routes de transport ont pour conséquence :

- retards extrêmement longs dans l'écoulement de marchandises surtout celles qui sont en transit
- recours au transport aérien pour les articles précieux ou très recherchés dans le Bassin
- coûts de transport très élevés
- une plus grande partie de la marge bénéficiaire absorbée par le coût de transport très élevé.

Ces contraintes ont été à maintes fois stigmatisées, en particulier, dans les rapports de la Banque Mondiale, tel celui sur l'Etude des Corridors des Pays des Grands Lacs publié en 1990 (réf n° 8694-AFR), mais les solutions n'ont pas été trouvées.

4. Programme de développement des infrastructures de transport

En vue de lever les obstacles physiques, des programmes de développement des infrastructures de transport ont été initiés aussi bien au niveau national que sous-régional.

Au niveau sous-régional, deux institutions principales s'occupent de la coordination des programmes :
Il s'agit de l'Organisation pour l'Aménagement et le Développement du Bassin de la Rivière Kagéra (OBK) et de l'Autorité de Coordination du Transport de Transit du Corridor Nord (ACTT). Les projets initiés ou en cours d'initiation sont notamment :

Dans le secteur routier

- Asphaltage de la route Ntungamo - Kagitumba (frontière Rwanda/Ouganda)
- Asphaltage de la route Rutsune - Ishasha (Zaire)

- Etude de faisabilité sur la construction de la route reliant Ishaka à Ishasha (frontière Rwanda/Ouganda)
- Asphaltage de la route Mutukula - Bukoba - Kemondo Bay - Lusahunga (Tanzanie)
- Reconstruction du pont de Gatuna
- Réhabilitation de la route Mombasa - Nairobi

Dans le secteur des chemins de Fer

- Phase 2 du projet de modernisation de la ligne Nakuru - Kisumu
- Réhabilitation de la ligne Kampala - Kasese
- Construction d'un chemin de fer Kemondo Bay - Rusumo Falls
- Lignes de pénétration vers le Burundi et le Rwanda

Dans le secteur du Transport Maritime

- Développement du transport lacustre entre Kisumu et Kemondo Bay à travers le lac Victoria
- Construction de dépôts de stockage et de distribution de produits pétroliers à Nakuru, Eldoret et Kisumu.

D'autres mesures pour lever les obstacles non physiques ont été aussi présentées par l'ACTT aux Etats Membres. Aussi, une étude sur la Gestion Routière va être réalisée par l'ACTT sur financement de la CEE avec comme objectifs principaux : la planification des travaux d'entretien routier et la coordination des politiques d'entretien routier des pays membres.

C'est, compte tenu des actions en cours ou déjà engagées aux niveaux national ou sous-régional en matière le transport qu'il est indispensable d'analyser les possibilités d'harmonisation des politiques de transport des pays de l'OBK et de l'ACTT.

5. Objectif de l'étude

L'étude vise à identifier un mécanisme de coordination des politiques de transport et développer une stratégies commune entre les pays de l'OBK et de l'ACTT (Burundi, Rwanda, Tanzanie, Uganda, Kenya, Zaïre) en vue de lever les obstacles physiques et non-physiques qui entravent le transport des marchandises de et vers les ports de l'Océan Indien.

L'étude pourra se concentrer spécialement sur les aspects suivants :

a) relever les principaux obstacles physiques et non-physiques entravant le transport des marchandises.

b) analyser les différentes politiques de transport en vigueur dans les six pays et faire des observations

c) relever les politiques de transport de transit adoptées au niveau sous-régional (ZEP, CEPGL, ATTC, OBK)

d) formuler les recommandations sur une meilleure harmonisation des politiques de transport des six pays et les mécanismes de suivi.

Méthodologie

L'étude pourra être réalisée par les experts de la CEA/MULPOC auxquels il faudra adjoindre un expert de l'OBK et un expert de l'ACTT.

Les consultants ainsi désignés pourront mettre à contribution toutes les études et rapports disponibles sur le sujet et en feront une exploitation utile.

Résultats Bruts sur le Trafic au Burundi

RESEAU NATIONAL REVETU 1993

Route Nationale	Poste	T.J.M.A	% P.L	T.J.M.A.P.L
1	P.K-90 Avant KAYANZA P.K-96 RUGAZI	461 109	17 16	80 17
2	P.K-29 RURENDA P.K-42 KIBIMBA P.K-56 GISURU	515 448 565	16 18 15	82 81 84
3	P.K-12 MUGERE P.K-17,6 apr. MUTUMBA P.K-58 RESHA P.K-77 MUTAMBARA P.K-126,39 NYABUTARE P.K-146 Av.MABANDA P.K-148 Apr.MABANDA	711 671 419 321 168 135 25	15 62 135 7 11 7 20	106 417 566 24 19 10 5
4	P.K-3 Av.CLUB P.K-11 Pt. RUSIZI P.K-18,9 Frontière-Zaïre	862 436 343	4 8 4	39 35 14
5	P.K-1 CHANIC P.K-19,58 GIHANGA P.K-62,28 CIBITOKÉ	164 344 305	6 14 16	99 51 50
6	P.K-3 MAGAMBA P.K-32 Apr.NGOZI P.K-72 GASHOHO	334 235 180	28 10 4	95 25 7
7	P.K-128,5 GITABA	658	41	270
8	P.K-23 Av.MAKEBUKO	165	11	18
9	P.K-7 Apr.MUTAKURA P.K-13 MUZINDA P.K-50 BUBANZA	103 289 84	11 68 13	12 196 10
10	P.K-5 RUGERERE P.K- Apr.MABAYI P.K-85,66 Biff.R.N 9 P.K-107 RWEKURA	181 27 17 80	22 51 20 46	40 14 3 38
11	P.K-147 Apr.MABANDA	184	78	144

SOURCE : Directions Générales des Routes

TRAFFIC JOURNALIER MOYEN SUR LES TRONCONS
UGANDAIS DE LA ROUTE DU CORRIDOR NORD EN 1993

ROUTES	Districts	TJM
TORORO - MALABA	TORORO	544
TORORO -MUWAYO	TORORO	757
BUSIA-MUWAYO	TORORO	535
NAKALAMA -MUWAYO	IGANGA	943
IGANGA- NAKALAMA	IGANGA	946
WANDAGO - IGANGA	IGANGA	2169
JINJA - WANDAGO	JINJA	2128
LUGAZI -NJERU***	JINJA	6178
LUGAZI - NJERU	MUKONO	2110
MUKONO -LUGAZI	MUKONO	2349
NAMANVE -MUKONO	MUKONO	4729
BANDA-NAMANVE	MPIGI	4591
KAMPALA-BANDA	KAMPALA	9384
KAMPALA-KAMMENGO	MPIGI	2206
LWERA-KAMMENGO	MPIGI	1183
MASAKA-LWERA	MASAKA	1038
MASAKA LYANTONDE	MASAKA	777
LYANTONDE NAKAITA	MASAKA	813
NYAKAITA-MASAKA BORDER	MBARARA	478
MBARARA-NYAKAITA	MBARARA	710
MBARARA-BUSHENYI	BUSHENYI	622
NTUNGAMO-KAGAMBA	BUSHENYI	86
KAGAMBA-ISHAKA	BUSHENYI	59
ISHAKA-RUGAZI	BUSHENYI	227
MABARARA -NTUNGAMO	BUSHENYI	860
NTUNGAMO-RUBALE	BUSHENYI	256
NTUNGAMO-KAFUNZO	MBARARA	56
KAFUNZO-KAKITUMBA	MBARARA	0
MBARARA-NSONGENZI	MBARARA	323
KIKAGATI-NSONGEZI	MBARARA	15
KABALE-MBARARA BORDER	KABALE	299
KABALE-KATUNA	KABALE	81
LGEORGE RO (JCT) -		
KATUNGURU	KASESE	6
KATUNGURU-RUGAZI	BUSHENYI	279
LGEORGE RD (JCT) -KATWE	KASESE	17
KATWE-KATOJO	KASESE	73
KATUNGURU-ISHASH	RUKUNGIRI	68

APPENDICE II

Zone d'échanges préférentiels des Etats de l'Afrique de l'Est
et de l'Afrique australe

Carnet TIA (ZEP) No.

Titulaire du carnet :

Nom

Adresse

Port ou lieu de début du transit

Itinéraire approuvé

Durée autorisée

Bureaux de douane en cours de route, par ordre de passage

1. DE SORTIE Pays

2. D'ENTREE Pays

3. DE SORTIE Pays

4. D'ENTREE Pays

5. DE SORTIE Pays

6. D'ENTREE Pays

Bureaux de douane de destination

1. Pays

2. Pays

Moyen de transport ^{1/}

No. d'immatriculation Pays d'immatriculation

Moyen de transport ^{1/}

No. d'immatriculation Pays d'immatriculation

Carte de garantie No. Date d'expiration

Poids brut total des biens Kilos

Valeur total des biens

(A indiquer dans la monnaie du pays de départ ou dans la monnaie ou unité de compte prescrite par les autorités douanières compétentes de ce pays).

Je soussigné, agissant au nom et pour le
compte de

a) déclare que les indications portées à la page 1 du présent carnet sont complètes et exactes;

b) déclare que les biens détaillés sur les volets No. 1 à ci-inclus ont été chargés sur le moyen de transport aux fins indiquées;

c) m'engage, sous les peines édictées par les lois et règlements en vigueur dans les pays empruntés, à présenter la totalité des biens, sous scelllements intacts, s'il a été apposé des scelllements, en même temps que le présent carnet, aux bureaux de douane de passage et de destination et à respecter les délais et itinéraires qui me sont fixés;

d) m'engage à me conformer aux lois et règlements douaniers des pays empruntés.

.....
Lieu et date Signature

Espace réservé au bureau de douane de départ du transit

1. Il a été constaté que la garantie ou l'accord No. est valable jusqu'au

2. Certifie que les biens indiqués sur les volets ci-joints ont été chargés sur le moyen de transport mentionné à la page 1 du présent carnet;

3. Scellement apposés ou marques d'identification

4. Premier volet détaché et conservé

.....
Lieu et date Signature

Bureau de douane de

Réservé exclusivement aux services douaniers

Certificats de visite et scellement en cours de route

Note: Lorsqu'une visite de chargement s'impose à la suite d'un accident ou de signes évidents de forçement, un procès-verbal de constat sera établi en triple exemplaire.

1. Bureau de douane de SORTIE en cours de route

scellements reconnus intacts

colis présentés, identifiés comme correspondant aux marques,
nombres et désignations

scellés à nouveau au moyen du sceau No.

Volet No. détaché

Remarques :

Lieu et date : Cachet et signature

2. Bureau de douane d'ENTREE en cours de route

scellements reconnus intacts

colis présentés, identifiés comme correspondant aux marques,
nombres et désignations

scellés à nouveau au moyen du sceau No.

Volet No. détaché

Remarques :

Lieu et date : Cachet et signature

3. Bureau de douane de SORTIE en cours de route

scellements reconnus intacts

colis présentes, identifiés comme correspondant aux marques,
nombres et désignations

scellés à nouveau au moyen du sceau No.

Remarques :

Lieu et date : Cachet et signature

4. *Bureau de douane d'ENTREE en cours de route*

scellements reconnus intacts

colis présentés, identifiés comme correspondant aux marques,
nombres et désignations

scellés à nouveau au moyen du sceau No.

Volet No. détaché

Remarques :

Lieu et date : Cachet et signature

5. *Bureau de douane de SORTIE en cours de route*

scellements reconnus intacts

colis présentés, identifiés comme correspondant aux marques,
nombres et désignations

scellés à nouveau au moyen du sceau No.

Volet No. détaché

Remarques : .

Lieu et date : Cachet et signature

6. *Bureau de douane d'ENTREE en cours de route*

scellements reconnus intacts

colis présentés, identifiés comme correspondant aux marques,
nombres et désignations

scellés à nouveau au moyen du sceau No.

Volet No. détaché

Remarques :

Lieu et date : Cachet et signature

RESERVE EXCLUSIVEMENT AUX SERVICES DOUANIERS

1. 1er Bureau de douane de destination

Date d'arrivée :

scellements reconnus intacts

colis présentés, identifiés comme correspondant aux marques,

nombres et désignations

Nombre de colis déchargés :

scellés à nouveau au moyen du sceau No.

Volet No. détaché

Remarques :

Lieu et date : Cachet et signature

2. Deuxième bureau de douane de destination

Date d'arrivée :

scellements reconnus intacts

colis présentés, identifiés comme correspondant aux marques,

nombres et désignations

Volet No. détaché

Remarques :

Lieu et date : Cachet et signature

UNE FOIS LE TRANSIT TERMINE. LE PRESENT CARNET DOIT ETRE RETOURNE
SANS DELAI AU BUREAU DE DOUANE DE DEPART INDIQUE A LA PAGE 2 DU
PRESENT CARNET.

Volet No. (départ)

Bureau de douane de départ Carnet TIA No.

Date de déclaration

Validité du carnet

MANIFESTE

Numéro d'ordre	Marques et No.	Nature et nombre des colis	Désignation des biens	Poids brut (en kilos)	Valeur	Pays d'ori- gine	Re- mar- ques
-------------------	-------------------	----------------------------------	-----------------------	--------------------------------	--------	------------------------	---------------------

Nombre total de colis (en toutes lettres)

Le présent manifeste couvre, au total colis dont les No. d'ordre

..... sont destinés au bureau de douane de et les No.

d'ordre au bureau de douane de

Je soussigné, agissant au nom et pour le compte

de certifie que les indications portées

ci-dessus sont exactes et complètes.

.....
Lieu et date

.....
Signature

Espace réservé au bureau de douane de départ

1. Il a été constaté que la garantie No. est valable jusqu'au
2. Certifie que les biens indiqués sur les volets ci-joints ont été chargés sur les moyens de transport mentionnés à la page 1 du présent carnet.
3. Scelllements apposés ou marques d'identification
4. Premier volet détaché et conservé.

.....
Lieu et date

.....
Signature

A DETACHER ET CONSERVER PAR LE BUREAU DE DOUANE DE DEPART

Volets pairs

Volet No. (sortie)

Carnet TIA No.

Bureau de douane de départ

Date de déclaration

Validité du carnet

MANIFESTE

Numéro d'ordre	Marques et No.	Nature et nombre des colis	Désignation des biens	Poids brut (en kilos)	Valeur	Pays d'ori- gine	Re- mar- ques

Nombre total de colis (en toutes lettres)

Le présent manifeste couvre, au total colis dont les No. d'ordre

..... sont destinés au bureau de douane de et les No. d'ordre

Je soussigné, agissant au nom et pour le compte de
..... certifie que les indications portées ci-dessus
sont exactes et complètes.

.....
Lieu et date Signature

Espace réservé au bureau de douane de sortie

scelllements reconnus intacts

colis présentés, identifiés comme correspondant aux marques, nombres et
désignations

scellés à nouveau au moyen du sceau No.

Remarques:

.....
Lieu et date Signature

A DETACHER PAR LES SERVICES DOUANIERS DU BUREAU DE SORTIE ET A
RENNVOYER AU BUREAU DE DOUANE DE DEPART OU AU BUREAU DE DOUANE
D'ENTREE PRECEDENT

Marquer d'une croix la case correspondante.

Volets impairs

.....
Volet No. (entrée) Carnet TIA No.
Bureau de douane de départ
Date de déclaration
Validité du carnet

MANIFESTE

Numéro d'ordre	Marques et No.	Nature et nombre des colis	Désignation des biens	Poids brut (en kilos)	Valeur	Pays d'ori- gine	Re- mar- ques
-------------------	-------------------	----------------------------------	-----------------------	--------------------------------	--------	------------------------	---------------------

Nombre total de colis (en toutes lettres)

Le présent manifeste couvre, au total colis dont les No. d'ordre

..... sont destinés au bureau de douane de et les

No. d'ordre au bureau de douane de

Je soussigné, agissant au nom et pour le compte de

..... certifie que les indications portées ci-dessus

sont exactes et complètes.

.....
Lieu et date

.....
Signature

Espace réservé au bureau de douane d'entrée

scellements reconnus intacts

colis présentés, identifiés comme correspondant aux marques, nombres et
désignations

scellés à nouveau au moyen du sceau No.

Remarques :

.....
Lieu et date

.....
Signature

A DETACHER ET A CONSERVER PAR LE BUREAU DE DOUANE D'ENTREE

Volet No. (destination)

Bureau de douane de départ Carnet TIA No.
 Date de déclaration
 Validité du carnet

MANIFESTE

Numéro d'ordre	Marques et No.	Nature et nombre des colis	Désignation des biens	Poids brut (en kilos)	Valeur	Pays d'origine	Remarques

Nombre total de colis (en toutes lettres)
 Le présent manifeste couvre, au total colis dont les No. d'ordre sont destinés au bureau de douane de et les No. d'ordre au bureau de douane de
 Je soussigné, agissant au nom et pour le compte de certifie que les indications portées ci-dessus sont exactes et complètes.

.....
 Lieu et date
 Signature

Espace destiné au bureau de douane de destination

Date d'arrivée :

scellements reconnus intacts

colis présentés, identifiés comme correspondant aux marques, nombres et désignations

Nombre de colis déchargés :

Scellés à nouveau au moyen du sceau No.

Remarques :

.....
Lieu et date

.....
Signature

A DETACHER ET A RENVOYER AU BUREAU DE DOUANE D'ENTREE PRECEDENT

Marquer d'une croix la case correspondante.

CUSTOMS TRANSIT DECLARATION / DECLARATION DE TRANSIT DOUANIER

CUSTOMS TRANSIT DECLARATION / DECLARATION DE TRANSIT DOUANIÈRE										
1. Consignor (name and address)/Expéditeur (nom et adresse)				2. Customs office of departure Bureau de douane de départ		3. Date No.				
4. Consignee (name and address)/Destinataire (nom et adresse)				5. Declarant (name and address)/Déclarant (nom et adresse)						
6. Lorry owner/Prop. du camion			7. Plates/Plagues		8. Country whence consigned Pays d'expédition		9. Country of destination Pays de destination			
10. Driver/Chauffeur										
11. Place of loading/Lieu d'embarquement					12. Documents attached Documents joints		13. Seals/Scelllements			
14. Via										
15. Office of destination/Bureau de destination										
B/L No. No. Conn.		17. Consignment identification Identification de l'envoi		18. Number and kind of packages: description of goods/Nombre et nature de colis: désignation des marchandises		19. No. Stat. Tariff No.		20. Gross weight, kg. Poids brut, kg.		21. Invoice value/Valeur facture
22. Total number of packages Nombre total de colis						23. Total gross weight, kg. Poids brut total, kg.				
Cons. No. No. envoi	25. Rate Taux	26. Customs value Valeur en douane	27. Customs duties Droits de douane	28. Rate Taux	29. Sales taxes value Valeur de taxes à la vente	30. Sales taxes Taxes à la vente	31. Total duties and taxes Total des droits et taxes			
32. Bond amount Montant de la caution			33. Registered bond Caution enregistrée			34. I, the undersigned, declare that the particulars given in this Declaration are true and correct and undertake to comply with any instructions given by the appropriate authorities concerned in carrying out the transit operation. Je soussigné déclare que les renseignements qui figurent sur cette Déclaration sont sincères et véritables et m'engage à exécuter toutes instructions données par les autorités compétentes au				

Exemplaire de l'expéditeur
Copy for sender

1				LETTRE DE VOITURE ROAD CONSIGNMENT NOTE		No	
2				16			
3				17			
4				18			
5							
6		7	8	9	10	11	12
Marchés et Numéros Markets and Nos		Nombre des colis Number of packages	Modes d'emballage Methods of packing	Nature de la marchandise Nature of the goods	No statistique Statistical number	Poids brut, kg Gross weight in kg	Cubage m3 Volume in m3
13				19			
Instructions de l'expéditeur Sender's instructions				Conventions particulières Special agreements			
14				20			
Prescriptions et affranchissement Instructions as to payment for carriage				Règles de transport Carriage charges			
<input type="checkbox"/> France / Carriage paid				Réductions Deductions			
<input type="checkbox"/> Non France / Carriage forward				Solde / Balance			
21				Suppléments Supplem. charges			
Établie à				Frais accessoires Other charges			
Established in				TOTAL			
				15 Remboursement / Cash on delivery			

* En cas de marchandises dangereuses indiquées, entre la certification émise, à la dernière ligne du cadre, la classe, le chiffre et le cas échéant, la lettre.
* In case of dangerous goods mentioned, between the possible certification, on the last line of the column the particulars of the class, the number and the letter, if any.

TABEAU DE BORD : DETAIL DES CONDITIONS DE TRANSPORT
DES CORRIDORS DU NORD ET CENTRAL

	CORRIDOR NORD		CORRIDOR CENTRAL		
	MSA/BJM	MSA/KIS/BJM	DAR/BJM (ROUTE)	DAR/KGM/BJM	DAR/ISAKA/BJM
1) TRAJET MARITIME					
DISTANCE EUROPE/AFRIQUE/KM	9918	9918	10140	10140	10140
TRAJET MARITIME/JOURS	20	20	19	19	19
TEMPS ATTENTE PORT (JOURS)	0	0	3	3	3
SURCHARGE PORTUAIRE (\$/T)	0	0	4	4	4
2) TRAJET TERRESTRE					
MODE DE TRANSPORT	ROUTE	RAIL + route	ROUTE	RAIL + LAC	RAIL + ROUTE
DISTANCE KM	1917	928 + 900 (?)	1529	1254 + 175	982 + 534
PEAGE/16\$/100 km/CAMION		\$ 144	\$ 224		\$ 90
TRAJET ROTATION SIMPLE	15 J	ICD OUVERTURE SEP/93 7 J RAIL	10 J	3 J RAIL	5 J RAIL
		7 J KISUMU		5 J KIGOMA	5 J ISAKA
		X J ROUTE		1 J LAC	2 J ROUTE
PENALITE (LDC) SI PAS B/L APRES	4 J	4 J	2 J	2 J	2 J
FRANCHISE PORTUAIRE (IMP) (EXP)	2 J	2 J	15 J 21 J	15 J 21 J	15 J 21 J
TARIFS PORTUAIRES EXPRIMES EN	KSHS	KSHS	USD	USD	USD
DROITS DE QUAI (OU WAY/LEAVE)	0.70% A.V	0.70% A.V	\$ 3	\$ 3 + \$ 6.70	\$ 3
IMPORT	0.50% A.V	0.50%	\$ 3	\$ 3 + \$ 6.70	\$ 3
EXPORT					
MANUTENTION + CHARGT CAMION/WAGON					
IMPORT (T. PORTUAIRE)	KSH 75 50	KSH 75 50	\$ 4.50 \$ 4	\$ 4.50 \$ 4	\$ 4.50 \$ 4
EXPORT					
CAUTION DOUANIERE (VAL.CIF)	1.75%	1.75%			
DOCUMENTATION EXIGEE					
a) Douane	C34 + C35 + 2X DTDR	C34 + C35 + 2X DTDR	DTDR	TP ou DTDR	DTDR
b) Transport	L/V	C/N + L/V	L/V	TD + L/V ou C/N + L/V	C/N + L/V

SOURCE : ETUDE SUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX DU BURUNDI

TABLEAU DE BORD : DETAIL DES COUTS DE TRANSPORT (TONNE PORT) DES CORRIDORS DU NORD ET CENTRAL

	CORRIDOR NORD		CORRIDOR CENTRAL					
	MSA/BUJ		DAR/BJM ROUTE		DAR/KGM/BJM		DAR/ISAKA/BJM	
	CONV.	CONT.	CONV.	CONT.	CONV.	CONT.	CONV.	CONT.
FRET MARITIME EUR/AFRIQUE	\$ 76	\$ 1700	\$ 76	\$ 1760	\$ 76	\$ 1760	\$ 76	\$ 1760
DROIT DE QUAI (DU WAYLEAVE)	0.70% CAF	0.70% CAF	\$ 3	\$ 3	\$ 3	\$ 3	\$ 3	\$ 3
MANUTENTION (CHARG.INCLUS)	KSH 76	KSH 76	\$ 4.60	\$ 6	\$ 4.60	\$ 6	\$ 4.60	\$ 6
FRAIS COMPTAGE			\$ 0.60	-	\$ 0.60	-	\$ 0.60	-
TRANSFERT + ENTREPOSAGE	\$ 10	\$ 10	(\$ 4.90)	(\$ 4.90)	(\$ 4.90)	-	(\$ 4.90)	-
COMMISSION TRANSITAIRE	1% CAF	1% CAF	\$ 4.60	\$ 4.60	\$ 6	\$ 6	\$ 6	\$ 6
CAUTIONNEMENT	1.60% CAF	1.60% CAF	-	-	-	-	-	-
TRANSPORT ROUTIER	\$ 182	\$ 182	\$ 167	\$ 167	-	-	\$ 66	-
TRANSPORT FERROVIAIRE			-	-	\$ 62	\$ 62	\$ 46	-
TRANSPORT LAC + DECHARGEMENT			-	-	\$ 30	\$ 36	-	-
FRAIS TRANSBORDREMENT KIGOMA/ISAKA			-	-	\$ 6.70	\$ 6.60	\$ 10	-
FRAIS PORT BUJUMBURA			-	-	\$ 7.60	-	-	-
COMMISSION TRANSITAIRE	\$ 6.60	\$ 6.60	\$ 6.60	\$ 4.60	\$ 7	\$ 7	\$ 7	\$ 7
PEAGE ROUTIER	\$ 9.60	\$ 9.60	\$ 7.60	\$ 7.60	-	-	\$ 3	\$ 3
TOTAL SANS FRET	\$ 210 + 3.20%		\$ 183.6	\$ 182.6	\$ 107.8	\$ 114.6	\$ 133	N.D
TOTAL + FRET MARITIME	\$ 286 + 3.20%	\$ 330	\$ 269	\$ 328	\$ 183	\$ 260	\$ 208	N.D

SOURCE : ETUDE SUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX DU BURUNDI.

DOCUMENTATION

I. EN FRANÇAIS

1. Rapport aux Comités de suivi des MULPOCs sur l'étude portant évaluation et harmonisation dans les différentes Sous-Régions africaines des services, pratiques, réglementations et politiques maritimes y compris des propositions de principes directeurs en vue de la facilitation du trafic international par mer de la Région africaine (Point 2.2) du programme de travail pour le biennal 1988-1989) (5/O2/90).
2. Rapport sur l'état d'avancement de l'étude sur l'harmonisation et la coordination des différents modes de transport en Afrique (30-12-85).
3. Etude sur l'harmonisation et la coordination des différents modes de transport dans la Sous-Région de l'Afrique de l'Est et Australe (4-12/86)
4. Programme prioritaire de transports et de communications pour les pays africains sans littoral (6/3/1987).
5. Rapport sur l'évolution du secteur des Routes et du transport routier (décembre 1987).
6. Rapport d'évaluation des Chemins de fer et transport ferroviaire (décembre 1987).
7. Etude sur l'harmonisation et la coordination des différents modes de transport dans la Sous-Région de l'Afrique Centrale (18/12/87)
8. Traité instituant la Communauté économique africaine.
9. Traité du Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe (COMESA).
10. Traité portant création d'une Zone d'Echanges Préférentiels des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe (ZEP)
11. Programme prioritaire de transport et de communications pour les pays africains sans littoral.
12. Rapport d'étude pour la réunion de cofinancement de projets relatifs aux couloirs de transport de transit de l'Afrique de l'Est.
13. Etude sur la mise en place d'un réseau intégré de transport routier reliant les pays membres de la Communauté économique des Pays des Grands Lacs (janvier 1991).
14. Etude pour l'amélioration des opérations du Port de Kisangani.

15. Etude des corridors des Grands Lacs.
16. Etude d'évaluation de la capacité de l'offre de transport routier international des pays de la CEPGL (janvier 1993).
17. Document de travail CEPGL : stratégie pour la relance du dossier "Belbases".
18. Etude visant à déterminer et uniformiser les droits prélevés sur le transport routier au sein de la CEPGL.
19. Rapport annuel 1994 de la Banque Mondiale.
20. Rapports par pays du troisième trimestre 1994 publié par l'Unité économique "The Economist Intelligence Unit" (E.I.U) pour le Burundi, l'Ouganda, le Rwanda et le Zaïre.
21. Profils pour pays de l'EIU par le Kenya et la Tanzanie.
22. Développement plurisectoriel des pays du Bassin de la Rivière Kagera.
23. Rapport T.P.O SULLIVAN et PARTNERS pour la réunion technique consultative de la Sous-Région de l'Afrique Centrale.
24. Etude générale des transports intérieurs du Rwanda (phase I), Tome I : Le cadre économique et les aspects physiques et institutionnels.
25. Etude sur les transports internationaux du Burundi par TRANSURB CONSULT (PST juin 1993)
26. Le complexe portuaire de Bujumbura par CGTI (juillet 1992).
27. Etude relative à l'amélioration des systèmes de transport dans les biefs maritimes du Fleuve Zaïre par SORCA - BMB (1994).
28. L'Atlas général du Zaïre de Andre LEDERER (1976).
29. Rapport 1993 de l'Office des Routes du Zaïre.
30. Résumé de la situation actuelle et des difficultés rencontrées à l'échelle sous-régionale et régionale dans le domaine du transport en transit (rapport du secrétariat de la CNUCED du 16/12/1994).

II. EN ANGLAIS

1. World Development Report 1994 - Infrastructure for development.
2. Programme of the Second United Nations Transport and Communications Decade in Africa (1991-2000) - subregional strategies (Eastern and Southern Africa (1990)).
3. Symposium on Transit Traffic - issues and prospects (Mombasa, Kenya 20-22 June 1991) Review and appraisal of transit traffic agreements in East - Central Africa.
4. Transit - Traffic by rail along the Central Corridor: current status: problems and prospects par Bakilana (T.R.C.).
(Symposium of Mombasa 20 - 22 June 91).
5. Transit traffic in East - Central Africa - selected issues for consideration.
(Symposium of Mombasa 20 - 22 June 1991).
6. Treaty for the establishment of the Economic Community of Central African States (CEEAC).
7. RAF/88/015 - Transit traffic and support to transport sector in East and Central Africa.
(Terminal Report, May 1994).

8. Proposed inland waterway transport agreement by UNCTAD.
9. Agreement between the URC and the TRC for railway and marine services between Uganda and Tanzania.
10. Agreement between the URC and the KRC. For railway and marine services between Uganda and Kenya.
11. Annual report 1993 of Panalpina / Interfreight (Uganda).
12. Annual report 1992/1993 of Tanzania Harbor Authority (THA).
13. Dar-es-Salaam port development study (1994 - 2004) (6 Volumes).
14. Rolling plan and forward budget, sector policy papers for 1994/1995 (transport construction and communications sectors) (August 1994).
15. Presentation of the Second Integrated Road Project (IRP II) - Annex B: trunk road transport corridors (June 1993).

**LISTE DES ADMINISTRATIONS, ORGANISMES, PERSONNALITES
ET OPERATEURS ECONOMIQUES RENCONTREES**

I. REPUBLIQUE DE BURUNDI

1. Ministère des Transports, Postes et Télécommunications
Mr. Nimagaritse Innocent, Directeur de Cabinet
Mr. Nyabenda Nestor, Directeur Général p.i. des Transports, Postes et Télécommunications.
2. Direction générale des Routes
Mr. Ngurinzira Janvier, Chef de la Cellule Planification et Contrôle interne
3. Direction de la Douane
Mr. Nakumuryango Alexandre, Directeur général
Mr. Ndikumana, Chef de Bureau du Port
Mr. Bremeers Christian, Chef du Projet SYDONIA
4. Société concessionnaire de l'exploitation du Port de Bujumbura (EPB)
Mr. Ntahiraya Bonaventure, Administrateur Délégué
Mr. Bizimana Charles, Directeur des Voies Navigables
5. Chambre de Commerce et de l'Industrie
Mr. Nzisabira, Délégué Régional chargé de l'encadrement des commerçants
Mr. Niyungeko David, Transporteur de passagers.
6. PNUD
Mme Kabwa Frédérique, chargée de Programmes
7. Banque mondiale
Mr. Nzambimana, Assistant chargé des Opérations.

II. REPUBLIQUE D'UGANDA

1. Ministry of Works, Transport and Communications

- Mr. ITAZI, Director of Transport and Communications
- Mr. MATATA Godfrey Onyango, Chief Planner
- Mr. WANDERA Godfrey V, Senior Transport Statistician
- Mr. MUHUNUZA Agaotone, Transport Economist

2. Uganda Revenue Authority

- Mr. OKANYA, Transport Statistician
- Mr. LAWANGA, Transport Statistician
- Mr. LLOYD Malcolm, Commissioner for Custom and Excise

3. Uganda Railway Corporation (URC)

- Mr. TUMISIINE Enosk, Director
- Mr. NTEGA Chris Ag. Chief Rail Operations Manager

4. Interfreight Forwarders Uganda LTD.

- Mr. ADENGO Patrick O., Managing Director

5. UNDP

- Mr. MOHAMED SALEM, Operations Manager

III. REPUBLIQUE DE TANZANIE

1. Ministry of Works, Communications and Transport

- Mr. A.N. TEMBA, Director of Planning and Research
- Mr. R.B.H CHAMANI, Transport Planning Officer
- Mr. P. MASUBO MWITA, Transport Planning Officer
- Mr. O. KALEBE, Planning Engineer
- Mr. N.E. MCHANY, Planning Officer
- Mr. E.Y.C.MWANGA, Transport Economist
- Mr. F.T. MARMO, Chief Engineer, Programming

2. Tanzania Railway Corporation (TRC)

- Mr. MUNGEREZA, Director of International Cooperation

3. Tanzania Harbours Authority

- Mrs. J. KITILYA, Ag. Director of Planning

4. UNDP

- Mr. BOATENG, UNDP/UNCTAD/Project RAF/88/015
- Mrs. J.J. MBOGAUTWA, Programme Office
- Mrs. D. BYABATU, Programme Office

5. World Bank Resident Mission

- Mr. Peter P.W. MORRIS, Principal Transport Engineer UNDP
Project URT/92/001

IV/ REPUBLIQUE DU ZAIRE

1. Office des Routes (ODR)

Mr. Kulimushi, Division Gestion du Plan Directeur

2. Groupe d'Etudes des Transports (GET)

Mr. Wakale Dakahudino, Directeur Général
Mr. Lubela, chargé d'Etudes

3. Direction des Transports terrestres

Mr. Olodo Monkonzi Kete, Directeur
Mr. Ekonde Likama, Chef de Division Transport Routier et Sécurité Routière.

4. PNUD

Mr. Muamba, chargé de Programme.