



Conférence Internationale sur la Région des Grands Lacs

Programme d'Action Régional pour le Développement Economique et Intégration Régionale

Projet No. 3.3.5

Etude de Préfaisabilité du Projet d'Extension du Chemin
de fer du Corridor Nord

MARS 2006 (Rev. 30 août 2006)
Original: Français

Préambule

La définition du projet de relier l'Océan Indien à l'Océan Atlantique par un système intégré d'infrastructures de transport qui comprend le chemin de fer à partir de Mombasa jusqu'à Kisangani, avec des bretelles de raccordement sur Kigali et Bujumbura, répond à la préoccupation exprimée dans la Déclaration de Dar-es-Salaam adoptée en République unie de Tanzanie, le 20 novembre 2004, par les chefs d'Etat et de gouvernement de la CI/RGL, qui réaffirme la nécessité de promouvoir la coopération régionale dans les secteurs du commerce, du transport..., ainsi que dans le domaine des télécommunications, une attention particulière devant être accordée aux chemins de fer... Cette promotion sera réalisée par le biais de la reconstruction et du développement des infrastructures, en vue de faciliter le mouvement des biens et des personnes, avec comme corollaire, le développement des échanges entre les Etats de la Région et en dehors de celle-ci.

Certains Etats membres de la Conférence Internationale sur la Région des Grands Lacs, qui sont également membres du Corridor Nord, ont déjà montré, à partir des années quatre-vingts, leur volonté de coopération dans le secteur des transports à travers la signature de l'Accord de Transit du Corridor nord (ACTN).

Résumé analytique

Les pays du Corridor Nord collaborent à l'extension de l'oléoduc partant du Kenya vers les pays enclavés. En plus, le Kenya et l'Ouganda envisagent d'attribuer la concession commune de leurs systèmes de chemins de fer à un concessionnaire unique, qui devrait avoir pris le relais en décembre 2005.

Le Conseil des ministres de la TTCA a tenu une session extraordinaire le 5 août 2004, pour examiner et pour se mettre d'accord sur le développement des tronçons de chemin de fer qui manquent entre les pays.

Les résultats de la réunion se sont traduits par la décision d'étendre le réseau ferroviaire jusqu'à Kisangani, en République Démocratique du Congo, et créer ainsi un pont terrestre reliant l'Océan Indien et l'Océan Atlantique par une combinaison de voies ferrées et navigables. Alors que la principale liaison ferroviaire nécessiterait l'extension du chemin de fer de Kasese, à l'Ouest de l'Ouganda jusqu'à Kisangani en passant par Beni, Bunia et Komanda, on envisage aussi la création de liaisons connexes vers Goma, Kigali, Bukavu et Bujumbura. Le réseau ferroviaire convenu est tel qu'indiqué sur la carte ci-jointe.

Il est proposé d'entreprendre une étude de pré faisabilité en vue de faciliter la prise de décisions sur les étapes suivantes pour la réalisation du projet. L'étude sera menée par un consultant et le coût est estimé à \$EU 1.121.750.

Problèmes majeurs à résoudre

Aucun problème majeur n'est anticipé dans le cadre de cette étude, les Etats s'étant formellement engagés lors de la réunion ministérielle tenue à Nairobi en août 2004, qui a donné des orientations claires et, étant donné que les structures de coordination et de gestion du projet ont été clairement définies.

Les problèmes pourraient cependant être rencontrés sur le travail de terrain, compte tenu de la nature et l'étendue de l'espace couvert par le projet.

Contraintes spécifiques à surmonter

Il y a lieu de relever quelques contraintes qui devraient être surmontées en vue de faire avancer le projet dans les meilleures conditions.

1. L'organisation des réunions du Comité de pilotage devra être bien conçue. En effet, il faudra disponibiliser le budget à cet effet au niveau des Etats membres pour permettre aux personnes chargées de la coordination de pouvoir se réunir chaque fois que de besoin.
2. La Région des Grands Lacs concernée par le projet est enclavée et fragile, et ceci pourrait influencer la marche des activités.
3. Le financement de l'étude devrait être mobilisé le plus tôt possible afin de faciliter le démarrage de l'étude.

TERMES DE REFERENCE DE L'ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ CONCERNANT L'EXTENSION DU CHEMIN DE FER DU CORRIDOR NORD : MOMBASA-KISANGANI avec les Bretelles de raccordement sur KIGALI et BUJUMBURA

I. INTRODUCTION

1.1. A propos du Corridor Nord et de l'Autorité de Coordination de Transport et Transit (TTCA)

1. On appelle Corridor Nord le couloir de transport reliant le port maritime kenyan de Mombasa, sur la côte de l'Océan Indien, avec l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi, la République démocratique du Congo et le Soudan. Il s'agit du couloir le plus actif d'Afrique orientale et centrale, qui traite quelque 12 millions de tonnes de marchandises d'import/export des pays mentionnés ci-dessus. Un volume considérable des transactions commerciales intra régionales passent également par ce couloir.

2. Le Corridor Nord est un axe de transport multimodal, combinant les modes de transport en surface, à savoir la route, le rail, les voies fluviales et les oléoducs. Le réseau routier du Corridor s'étend de Mombasa et relie d'importants centres urbains, notamment Kampala, Kigali, Bujumbura, Goma, Bukavu, Beni, Bunia et Kisangani.

3. En 1985, quatre pays, soit le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda et le Burundi, qui dépendent principalement de l'axe du Corridor Nord et du port de Mombasa, ont signé le Traité de Transit du Corridor Nord (NCTA). Plus tard en 1987, la République Démocratique du Congo a adhéré à l'accord, devenant ainsi le cinquième Etat contractant.

4. Le NCTA donne le cadre de base de la coopération entre les Etats contractants pour la facilitation du commerce et du trafic entre leurs territoires respectifs et à destination et en provenance de la mer, via le port de Mombasa. Le NTCA règle également la coopération en matière de développement et entretien communs de l'infrastructure et des équipements de transport. Il prévoit aussi la coopération au niveau du contrôle douanier, de la documentation et des procédures, ainsi que la réglementation de tous les types de transport de surface.

5. Conformément aux dispositions du NCTA, l'autorité de coordination des transports et du transit (TTCA) du Corridor Nord a été créée en 1986, après la ratification du traité. La TTCA dispose de trois organes de base, à savoir l'autorité, le conseil exécutif et le secrétariat, basés à Mombasa au Kenya. L'autorité étant un Conseil des ministres responsables des questions relatives au transport, il s'agit du plus haut organe politique, chargé de surveiller la mise en oeuvre du traité et l'adoption de nouvelles politiques. Ses décisions sont contraignantes vis à vis de tous les Etats contractants. Outre l'autorité, il y a le conseil exécutif, à savoir un Comité des hauts fonctionnaires du gouvernement au niveau des secrétaires généraux et de leurs conseillers. Le conseil exécutif joue un rôle consultatif par rapport à l'autorité. Les deux

organes ci-dessus sont assistés par le secrétariat général, établi à Mombasa au Kenya, que dirige un/une secrétaire exécutif (exécutive).

6. Deux comités spécialisés ont récemment été instaurés, à savoir : le Comité de développement et de gestion des infrastructures et le Comité des douanes, de la facilitation du commerce et des transports. Existe en outre depuis 1999, le Forum consultatif des parties concernées du Corridor Nord, qui rassemble les opérateurs des secteurs privé et public.

1. 2. Contexte de l'étude

7. Comme indiqué ci-dessus, le NCTA procure le cadre pour la coopération entre les Etats contractants dans différents domaines relatifs aux transports, y compris le développement conjoint des infrastructures et des équipements de transport. Il faudrait souligner, à ce titre, que les Etats membres du Corridor Nord ont un long passé de promotion commune de projets régionaux d'infrastructures routières, de voies fluviales navigables, d'oléoducs et de transport ferroviaire.

8. Ils collaborent depuis quelques années à l'extension de l'oléoduc partant du Kenya vers les pays enclavés. En plus, le Kenya et l'Ouganda envisagent d'attribuer la concession commune de leurs systèmes de chemins de fer à un concessionnaire unique, qui devrait prendre le relais en décembre 2005.

9. En outre, les pays du Corridor Nord ont accepté en principe de transformer le corridor en un Corridor de développement économique (CDE). Le concept de Corridor de développement reconnaît l'interdépendance de différents secteurs de l'économie et cherche à créer des synergies entre le développement des infrastructures de transport et le développement d'autres secteurs de l'économie, tels que l'expansion agricole, l'exploitation minière, le développement industriel, le tourisme et autres. Dans ce cadre, les pays du Corridor Nord aimeraient que le transport ferroviaire devienne un pivot des infrastructures de transport de la région. C'est à cet égard que le Conseil des ministres de la TTCA a tenu une session extraordinaire le 5 août 2004 pour examiner et pour se mettre d'accord sur le développement des tronçons de chemin de fer qui manquent entre les pays.

10. Les résultats de la réunion se sont traduits par la décision d'étendre le réseau ferroviaire jusqu'à Kisangani, en République Démocratique du Congo, et créer ainsi un pont terrestre reliant l'Océan Indien et l'Océan Atlantique par une combinaison de voies ferrées et navigables. Alors que la principale liaison ferroviaire nécessiterait l'extension du chemin de fer de Kasese, à l'Ouest de l'Ouganda, jusqu'à Kisangani en passant par Beni, Bunia et Komanda, on envisage aussi la création de liaisons connexes vers Goma, Kigali, Bukavu et Bujumbura. Le réseau ferroviaire convenu est tel qu'indiqué sur la carte ci-jointe.

11. L'extension proposée du réseau ferroviaire du Corridor Nord a été intégrée dans le Programme de l'UA/NEPAD de 2005/2007 et est désormais inscrite dans le programme de développement des infrastructures du NEPAD.

12. L'extension du chemin de fer jusqu'à Kisangani, en RDC, avec les liaisons connexes vers Goma, Kigali, Bukavu et Bujumbura, devrait libérer le potentiel économique de la Région des Grands Lacs, aboutissant ainsi à la création de richesse et à la réduction de la pauvreté. Dans l'ensemble de la Région des Grands Lacs et en RDC en particulier, l'optimisme règne quant à l'espoir que le projet crée des opportunités commerciales et d'affaires qui pourraient devenir déterminantes dans les efforts consentis pour mettre un terme aux conflits actuels dans la Région.

1.3. Analyse de la Situation des Économies de la région

13. Les économies des pays du Corridor Nord sont principalement fondées sur l'agriculture, avec un peu d'exploitation minière, dans le cas de la RDC, et de production manufacturière en ce qui concerne le Kenya. Cela implique que le potentiel économique de la région n'est pas encore entièrement exploité. Il est peut-être plus aisé d'illustrer cette réalité en comparant les volumes des importations par rapport aux volumes des exportations. Les importations sont généralement trois fois plus élevées que les exportations, tant en termes de volume que de valeur. C'est ce que montre encore de manière plus patente la balance des paiements négative de ces pays, ce qui force ceux-ci à contracter des emprunts, même pour soutenir la consommation, et à aggraver encore de cette manière la dette et la situation de pauvreté.

14. Néanmoins, on voit poindre des tendances de croissance encourageantes illustrées par les économies de l'Ouganda et du Rwanda. L'économie kenyane est également très stable et a récemment enregistré une croissance positive. Avec la paix revenant dans la région orientale de la République Démocratique du Congo, et au Sud du Soudan, les perspectives économiques de la Région des Grands Lacs, en particulier, et celles du Corridor Nord, dans l'ensemble, semblent très prometteuses. La réalisation de l'extension du chemin de fer proposée contribuerait largement à renforcer les économies de la région.

2. 0. LE SECTEUR DES TRANSPORTS

2.1. Les systèmes de transport du Corridor Nord

15. Les systèmes de transport du Corridor Nord sont dominés par des modes de transport par route et par rail. Les transports routiers représentent plus de 70% de tout le fret et le rail compte pour moins de 30%. Le transport aérien concerne principalement le transport de passagers entre les États membres du Corridor Nord. Cependant, en raison du mauvais état des infrastructures routières en RDC surtout, et dans une certaine mesure, du réseau ferroviaire aussi, les marchandises sont transportées par rail/route jusqu'à Goma, Beni ou Bunia et à partir de là, transportées par voies

aériennes jusqu'à Kisangani, Kindu ou vers d'autres destinations dans la partie orientale de ce pays. Par conséquent, les prix à la consommation sont 3 à 4 fois plus élevés dans des endroits comme Kisangani et Kindu.

16. Le secteur des transports se caractérise par des infrastructures et des services médiocres et insuffisants, entraînant des frais de transport élevés, des prix à la consommation considérables et des coûts importants pour les produits utilisés dans l'agriculture et l'industrie. Par conséquent, les économies de la Région sont moins compétitives sur le marché mondial.

17. Malgré l'inadéquation des infrastructures et des services, la contribution du secteur des transports dans les économies nationales représente de 5 à 10% du PIB.

2.2. Les transports routiers du Corridor Nord

18. Le tableau 1 ci-dessous indique la répartition du réseau des routes principales par pays :

Tableau 1 : Répartition du réseau des routes principales, par pays

Pays	Avec revêtement	Sans revêtement	Total
Burundi	320	36	356
RD du Congo	721	1960	2641
Kenya	1196	0	1196
Rwanda	814	0	814
Ouganda	1042	657	1669
Total	4093	2613	6706
Pourcentage	61%	39%	100%

19. Le tableau ci-dessus ne concerne que le réseau des routes principales. Alors que, dans l'ensemble du Corridor, près de 40% du réseau des routes principales n'a pas de revêtement, il est intéressant de noter qu'en RDC, près de 75% du réseau n'a pas de revêtement. En outre, l'état physique réel des sections considérées comme ayant un revêtement est extrêmement mauvais.

20. La détérioration des services de transport ferroviaire au cours des deux dernières décennies environ a abouti au détournement d'une grande partie du transport grande distance de marchandises en vrac vers le réseau routier. Cette situation a fait peser une pression très forte sur le réseau des routes, et l'a fortement endommagé. De plus, dans la plupart des pays, on n'a instauré aucun mécanisme pour contrôler la surcharge des véhicules. Dans le cas de l'Ouganda et du Kenya, où l'on a établi des contrôles de charge sur essieux, l'effort est mis à mal par des malversations. Il faut d'urgence entreprendre une action afin de développer la capacité ferroviaire, qui est d'ailleurs un mode de transport moins onéreux, et préserver ainsi le réseau routier.

2. 3. Le transport ferroviaire du Corridor Nord

2.3. 1. Analyse des aspects physiques et du trafic

21. Le réseau ferroviaire du Corridor Nord comprend actuellement les réseaux ferroviaires du Kenya et de l'Ouganda reliant le port de Mombasa à Kasese, en Ouganda occidental, et Pakwach sur le Nil, au nord-ouest de l'Ouganda. L'ensemble des réseaux du Kenya et de l'Ouganda s'étend sur environ 3300km de rails à voie unique et à écartement étroit (1000 mm).

22. L'état du réseau varie de section à section comme indiqué ci-après :

(i) Mombasa-Nairobi (530km)

Cette section, composée de rails de 95 lb, nécessite des améliorations et le remplacement de rails et de traverses à certains endroits.

(ii) Nairobi-Malaba (550km)

Cette section requiert que l'on passe à des rails de 110lb, que l'on remplace des traverses et reconstruise des caniveaux.

(iii) Nakuru-Kisumu (217 km)

On a déjà entrepris le passage de rails de 60 lb à des rails de 80 lb sur la section Nakuru-Sommet Mau, au cours des deux dernières années. Les autres sections (environ 160 km) doivent être modernisées avec des rails de 80lb.

(iv) Malaba-Kampala (251 km)

Des réparations d'urgence sont en cours à des endroits en mauvais états (approximativement 30km), grâce au financement de l'UE. Les tronçons restants devraient être réhabilités très prochainement. Le tronçon Malaba-Kampala est pourvu de rails de 80lb.

(v) Kampala-Kasese (330km)

Cette ligne est actuellement fermée en raison de son mauvais état et nécessite d'importants travaux de remise en état, avec notamment le renforcement du sous-sol, le réalignement, la reconstruction des caniveaux et des ponts ainsi que le remplacement de rails et de traverses. On a effectué les études nécessaires et analysé les différentes options.

(vi) Ligne de Tororo-Malaba-Soroti-Gulu-Pakwach (517km)

Cette ligne a été construite avec des matériaux légers (des rails de 50-60lb). L'insécurité qui règne dans certains secteurs au travers desquels passe la ligne a entraîné sa fermeture en 1995. Néanmoins, depuis cette année, la ligne a été réouverte jusqu'à Lira. L'intention du

gouvernement ougandais est de rouvrir la ligne jusqu'à Pakwach. La ligne avait joué un rôle considérable, dans le passé, pour le transport des produits agricoles du Sud du Soudan et du nord de l'Ouganda vers les marchés d'exportation.

(vii) D'autres sections

Le reste du réseau comporte des lignes secondaires telles que le chemin de fer Magadi Soda, les liaisons vers Thika, Nanyuki et Butere, au Kenya.

23. Les deux transporteurs ferroviaires de l'Ouganda et du Kenya s'occupent principalement du transport des importations et des exportations des pays du Corridor Nord. La perspective qui s'offre aux chemins de fer se concrétise par les volumes de trafic qui passent par le port de Mombasa, qui sont passés de 8,5 millions de tonnes en 1998 à près de 12 millions de tonnes en 2003, comme l'indique le Tableau 2 ci-dessous, soit un taux de croissance annuel moyen de 7%.

Tableau 2 : Volumes de trafic passant par le port de Mombasa, 1998-2003 (millions de tonnes)

Année	1998	1999	2000	2001	2002	2003	% croissance annuelle
Domestique	7,32	6,74	7,47	8,18	8,01	8,87	4,2
Transit	1,13	1,31	1,45	2,12	2,22	2,45	17,6
Transbordement	0,11	0,14	0,20	0,30	0,34	0,61	42,6
TOTAL	8,56	8,16	9,13	10,60	10,56	11,93	7,2

Source : Autorités portuaires du Kenya

24. De même, le trafic de transit à destination et en provenance des pays enclavés a plus que doublé au cours des 5 dernières années comme l'indique le tableau 3 ci-dessous. Le trafic de transit est passé de 1,13 de millions de tonnes en 1998 à 2,45 millions de tonnes en 2003, soit un taux de croissance annuel moyen de près de 18%. Au cours de l'année 2004, le trafic de transit a atteint 2,89 millions de tonnes.

25. Alors que la part de marché du transport ferroviaire a décliné pour se situer à moins de 30% de l'ensemble du trafic, on pense, qu'une fois attribuée la concession Kenya/Ouganda, le trafic total assuré par les deux réseaux ferroviaires (actuellement approximativement 3 millions de tonnes) doublerait au cours des cinq années à venir. La répartition par mode rail/route des résultats commerciaux projetés au cours des 20 prochaines années se présente comme le reflète le tableau 4 ci-dessous :

**Tableau 3 : Trafic de transit au port de Mombasa, par pays 1998-2003
(en milliers de tonnes)**

Pays	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Croissance %
Ouganda	841.9	1012.6	1114.6	1669.8	1710.1	1893.7	
Tanzanie	57.7	63.3	93.2	145.9	157.0	181.8	
Burundi	1.2	4.2	2.3	6.8	28.8	4.2	
Rwanda	94.4	109.3	71.7	109.1	80.8	176.8	
Soudan	52.2	46.3	45.1	67.4	90.0	75.3	
RD Congo	59.5	52.4	76.3	68.5	100.2	71.6	
Autres	20.1	21.8	51.2	49.4	45.1	49.2	
TOTAL	1126.8	1310.0	1454.3	2116.8	2214.9	2452.6	
% changements	-	16.2	11.0	45.5	4.6	10.7	17.6

Source : Autorités portuaires du Kenya

Tableau 4 : Répartition modale rail/route projetée 2004-2024 (tonnes 000's)

Année	Trafic total	Route	Rail	% du rail
2003	11.930	8.295	2.975	25
2009	14.910	7.465	7.465	50
2014	18.640	9.320	9.320	50
2019	23.300	11.150	11.150	50
2024	29.120	14.560	14.560	50

Source : Société des chemins de fer du Kenya

2.3. 2. Aspects de la réforme institutionnelle

26. Actuellement les chemins de fer dans la Région sont la propriété des gouvernements à 100% et leur gestion est toujours assurée par le secteur public. Toutefois, des pays de la Région ont opté pour la formule de la concession, la considérant comme une manière viable d'attirer du capital à court et à moyen termes, et d'introduire également des compétences de gestion dans le secteur du rail. C'est dans l'esprit de cette politique que le Kenya et l'Ouganda ont réalisé des avancées importantes sur l'attribution d'une concession commune pour leurs deux réseaux ferroviaires.

27. Sept entreprises ont été présélectionnées en octobre 2004 et ont procédé à des évaluations minutieuses aux fins de préparer leurs offres à soumettre pour le mois d'août 2005. L'entreprise la plus compétente techniquement et financièrement sera ensuite sélectionnée, et signera la Convention de Concession pour une période de 25 ans, que l'on souhaite voir débuter en décembre 2005.

28. Alors que l'attribution de la concession se traduira par le transfert au concessionnaire d'une grande partie des réseaux ferroviaires du

Kenya/Ouganda, toutes les sections ne seront pas couvertes. En outre, le développement des infrastructures ferroviaires continuera à relever de la responsabilité des gouvernements. L'extension du réseau ferroviaire du Corridor Nord devrait donc être envisagée dans ce contexte. Les gouvernements doivent néanmoins promouvoir différentes options de financement, notamment des BOTs. Des partenariats conjoints des secteurs public et privé sont envisagés comme une des solutions possibles.

2.3.3. Aspects financiers

29. On dresse une analyse des comptes des sociétés de chemins de fer du Kenya et de l'Ouganda portant sur les cinq dernières années et celle-ci sera incorporée dans ce cahier des charges dès que les chiffres seront disponibles.

2.4. Transport multimodal dans les pays du Corridor Nord

30. Comme indiqué plus haut, le Corridor Nord est un axe de transport multimodal qui utilise une combinaison de modes de transport de surface.

2.5. Transport maritime et ports des pays du Corridor Nord

2.5.1. Trafic de fret du port de Mombasa

30. Le port principal est le port de Mombasa, dont la production totale, pendant les dernières six années est indiquée dans le tableau 2, section 2.3.1. Le tableau suivant indique le trafic de fret par groupes de produits importants.

2.5.2. Analyse du trafic de transit vers les pays enclavés

Tableau 5 : Trafic traité au port de Mombasa, par catégories principales (000s) TPL

Année	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Cargaison générale sèche	5.065	3.723	3.806	4.429	4.527	4.781
Cargaison en vrac sèche	827	1.401	1.421	1.378	1.562	1.783
Cargaison sèche totale	5.892	5.133	5.227	5.807	6.089	6.564
P.O.L. en vrac	2.338	2.521	3.232	3.920	3.594	4.147
Pétroles en réservoirs	32	139	93	105	100	75
Autres liquides en vrac	193	252	378	466	440	540
Liquides en vrac totaux	2.563	2912	3.703	4.490	4.134	4.762
Importations et exportations	8.455	8045	8.930	10.297	10.224	11.326

totales						
Transbordement	106	143	196	303	240	605
TOTAL GÉNÉRAL	8.561	8.188	9.126	10.600	10.564	11.931

Source : Autorités portuaires du Kenya

3 1. Le tableau ci-dessous indique le trafic des importations et des exportations de 1998 à 2003 :

Tableau 6 : Trafic de transit au port de Mombasa, par pays (en tonnes métriques)

Pays	Direction	1998	1999	2000	2001	2002	2003
OUGANDA	Importations	650.529	777.442	898.850	1.452.341	1.426.772	1.676.918
	Exportations	191.372	235.139	215.736	217.475	283.326	216.772
	Total	841.901	1.012.581	1.114.586	1.669.816	1.710.098	1.893.690
TANZANIE	Importations	40.987	50.979	78.699	126.125	134.809	161.466
	Exportations	16.714	12.343	14.455	19.809	22.160	20.314
	Total	57.701	63.322	93.154	145.934	156.969	181.780
BURUNDI	Importations	1.169	3.403	1.783	2.939	24.738	2.791
	Exportations	-	846	538	3.827	4.022	1.414
	Total	1.169	4.249	2.321	6.766	28.760	4.205
RWANDA	Importations	83.306	91.421	51.130	88.457	66.241	164.021
	Exportations	11.066	17.866	20.584	20.610	14.581	12.781
	Total	94.372	109.287	71.714	109.067	80.822	176.802
SOUDAN	Importations	51.832	46.349	45.030	67.197	92.836	75.019
	Exportations	330	-	44	174	163	308
	Total	52.162	46.349	45.074	67.371	92.999	75.327
D.R. LE CONGO	Importations	42.707	42.250	26.875	57.220	85.575	57.129
	Exportations	16.751	10.127	49.418	11.299	14.650	14.462
	Total	59.458	52.377	76.293	68.519	100.225	71.591
D'AUTRES	Importations	17.595	13.031	50.985	49.248	43.668	49.061
	Exportations	2.474	8.795	198	121	1.416	135
	Total	20.069	21.826	51.183	49.369	45.084	49.196
TOTAL	Importations	888.125	1.024.875	1.153.352	1.843.527	1.874.639	2.186.405
	Exportations	238.707	285.116	300.973	273.315	340.318	266.186
	Total	1.126.832	1.309.991	1.454.325	2.116.842	2.214.957	2.452.591

Source : Autorités Portuaires du Kenya (KPA)

2. 6. Transports aériens

3 2. Les transports aériens jouent un rôle significatif dans le transport de passagers entre les États membres du Corridor Nord, avec peu de transport de fret entre les pays. Néanmoins, dans le cas de la partie orientale de la RDC, les transports aériens sont utilisés pour acheminer le fret entre les principaux centres urbains, en raison du manque de liaisons par rail et par route.

33. L'industrie de transports aériens dans tous les pays du Corridor Nord a été libéralisée conformément à la déclaration de Yamoussoukro et à la politique de ciel ouvert adoptée par le COMESA. Cela a entraîné la création d'un certain nombre de compagnies aériennes privées pour combler le vide laissé par l'effondrement de certains transporteurs nationaux.

L'environnement libéralisé a également permis aux transporteurs nationaux encore en place d'entrer en partenariat avec les transporteurs privés, tant localement qu'internationalement.

34. Cette tendance devrait se poursuivre étant donné que certains gouvernements cèdent la propriété et la gestion de sociétés de transport.

2. 7. Transport par voie fluviale navigable dans la Région des Grands Lacs

36. La Région des Grands Lacs possède un potentiel inutilisé en matière de services de transport par voies fluviales navigables. Il y a des lacs importants, tels que les lacs Victoria, Tanganyika, Kivu, Edward et Albert. Il y a en outre trois grands fleuves qui s'ajoutent à ce potentiel, à savoir le Nil, le Congo et l'Akagera.

37. L'étude déterminera les liaisons nécessaires entre l'extension ferroviaire proposée et l'utilisation des voies navigables. À cet égard, il faudra considérer les améliorations nécessaires à apporter aux installations portuaires existantes sur le fleuve Congo, qui relie Kisangani au port de Matadi sur la côte atlantique.

2. 8. Politique des transports

38. Le plan stratégique de la TTCA appelle à l'harmonisation des politiques et des réglementations des transports des pays du Corridor Nord. On remarquera à cet égard que les secteurs suivants ont enregistré des progrès considérables :

- Simplification et harmonisation des documents à fournir et des procédures douanières
- Élimination des barrières non physiques qui existent et entravent le commerce et les transports
- Établissement de contrôles conjoints aux principaux postes frontière afin de les convertir en postes frontière 'one stop'
- Amélioration des infrastructures et équipements de transport, par la promotion de partenariats publics et privés pour en assurer la disponibilité et l'entretien.
- Promotion du transport ferroviaire en tant que moyen de transport de marchandises en vrac moins cher, plus sûr et plus écologique sur les grandes distances
- Réduction de la corruption dans le Corridor, afin de réduire les coûts de transport
- Application des TIC pour améliorer l'efficacité et l'échange des informations.

3. ÉTUDE PROPOSÉE

3.1. Formulation

3.1.1. Formulation générale de l'étude

39. L'étude a été recommandée par la réunion extraordinaire du Conseil des ministres de la TTCA, qui a eu lieu à Nairobi le 5 août 2004. La réunion de Nairobi a également approuvé la création d'un Comité de pilotage au sein duquel siègeraient les secrétaires permanents et d'autres fonctionnaires des États membres, ainsi que des représentants de l'Union Africaine, du COMESA, de la Communauté de l'Afrique de l'Est, de la Commission économique pour l'Afrique et de la Banque africaine de développement. C'est le secrétariat de la TTCA qui coordonnerait les travaux du Comité.

3.1.2. Coordination des donateurs

40. La réunion extraordinaire du Conseil des ministres de la TTCA a également demandé la Banque africaine de développement de diriger les opérations de mobilisation des ressources pour le projet. Il est prévu à cet égard que la BAD établira des liens avec les organisations de coopération multilatérales et bilatérales, telles que l'Union européenne, USAID, DFID, DANIDA, NORAD, JICA, SIDA, etc. dans sa recherche des ressources nécessaires au projet, dont les investissements du secteur privé.

3.2. Objectifs de l'étude

41. L'étude qui doit être entreprise dans l'immédiat poursuit les objectifs suivants :

- (i) Étudier les réseaux ferroviaires existants en vue de déterminer les interventions à réaliser pour les renforcer ;
- (ii) Déterminer, s'il est nécessaire, de changer l'écartement actuel de 1000mm pour passer à des écartements plus larges et, le cas échéant, quelles seraient les conséquences du choix d'un écartement en termes de coûts ;
- (iii) Examiner les prolongements ferroviaires proposés à Kisangani ainsi que les liaisons vers Goma, Kigali, Bukavu et Bujumbura, en vue de déterminer l'alignement et le tracé les plus adéquats des liaisons proposées ;
- (iv) Évaluer les améliorations qu'il est nécessaire d'apporter aux équipements de navigation intérieure par rapport au projet, notamment l'expansion du port de Kisangani ;
- (v) Fournir les estimations de coût des extensions proposées et émettre des conseils quant à l'étalement approprié des travaux, en tenant compte des considérations économiques et financières ;

- (vi) Procéder à une évaluation préliminaire de l'impact des extensions ferroviaires proposées sur l'environnement.
- (vii) Faire des recommandations sur les solutions de financement les plus appropriées, notamment des partenariats publics, privés, et sur la structure de gestion des réseaux ferroviaires.
- (viii) Entreprendre une analyse de rentabilité du projet, comprenant une comparaison des coûts de construction et d'entretien à long terme des routes et des chemins de fer.

3. 3. Description de l'étude

3.3.1. Description détaillée du contenu de l'étude et définition des résultats escomptés

42. Les objectifs de l'étude énumérés ci-dessus la décrivent dans les grandes lignes. Etant donné ces objectifs, voici les résultats que l'on escompte obtenir :

- (i) Détermination des améliorations nécessaires aux sections du réseau ferroviaire existant ;
- (ii) Recommandation sur l'écartement le plus adéquat pour le réseau ferroviaire du Corridor Nord ;
- (iii) Détermination de l'alignement présentant la meilleure rentabilité pour les extensions ferroviaires proposées, en indiquant clairement les coûts et bénéfices probables des différentes options d'alignement ;
- (iv) Recommandation sur les options qui méritent d'être examinées jusqu'au stade d'études de faisabilité et de conception technique;
- (v) Prévisions de trafic pour les extensions ferroviaires proposées ;
- (vi) Détermination des synergies probables entre l'extension ferroviaire proposée pour le Corridor Nord et les initiatives régionales semblables ;
- (vii) Recommandation sur les améliorations nécessaires à apporter aux infrastructures et équipements connexes, comme les voies fluviales et les ports, avec l'estimation des coûts de telles améliorations ;
- (viii) Analyse de l'impact sur l'environnement du projet et recommandations sur les mesures d'atténuation ;

- (ix) Détermination des avantages économiques des améliorations que l'on recommande d'apporter aux réseaux ferroviaires existants, ainsi que des extensions proposées ;
- (x) Recommandations sur les mécanismes de financement les plus appropriés, ainsi que sur la structure de gestion des extensions ferroviaires proposées.

3.4. Coûts estimatifs de l'étude

43. On estime que l'étude va coûter 1 million d'USD, montant ventilé tel qu'indiqué dans l'annexe.

4. ORGANISATION ET GESTION DE L'ÉTUDE

4.1. Organisme de mise en oeuvre

44. L'étude sera entreprise sous les auspices de la TTCA, qui en est l'organe de mise en oeuvre et de coordination.

4.2. Coordination et gestion de l'étude

45. Conformément aux résolutions prises lors de la réunion extraordinaire de l'autorité, on mettra sur pied un Comité de pilotage du projet où siégeront les secrétaires généraux et les fonctionnaires techniciens des États membres, ainsi que des représentants de l'union africaine, de la BAD, du COMESA, de la CEA et de la Communauté de l'Africaine de l'Est.

4.3. Durée provisoire de la réalisation de l'étude

46. L'étude sera réalisée sur une période ne dépassant pas six mois.

Nous préconisons le calendrier ci-après pour la réalisation de l'étude :

	Activité ou Evénement	Organe(s) responsables	Calendrier proposé
1.	Mobilisation du financement	Etats Membres, TTCA, Bailleurs de Fonds	Avril 2007
2.	Recrutement du cabinet de consultants	TTCA, Comité de Pilotage	Juillet 2007
3.	Démarrage de l'étude	Consultant	Août 2007
4.	Achèvement de l'étude	Consultant	Février 2008
5.	Adoption du rapport	TTCA, Comité de pilotage	Mars 2008

5. JUSTIFICATION DE L'ÉTUDE

5.1. Raison d'être de l'étude

47. Les objectifs de l'étude, déjà décrits à la section 3, donnent les raisons de réaliser cette étude.

5.2. Trafic au cours des cinq dernières années

48. Les tableaux ci-dessous indiquent le volume transporté par les sociétés de chemin de fer du Kenya et de l'Ouganda le long du Corridor Nord, au cours de la période 1999 à 2003:

Tableau 7 : Volume total transporté par les KRC et URC, 1999 à 2003 (tonnes)

Année	1999	2000	2001	2002	2003
Chemins de fer du Kenya	2.264.670	2.440.786	2.235.390	2.255.765	1.996.584
Chemins de fer de l'Ouganda	510.959	527.127	583.445	623.430	595.491
Total	2.775.629	2.967.913	2.818.835	2.879.195	2.592.075

Source : Chemins de fer du Kenya, chemins de fer de l'Ouganda

Tableau 8 : Volume de transit de l'Ouganda transporté par rail et route, 1999-2003 (tonnes)

Année	Trafic total	Route	Rail	% Rail
1999	1, 012,581.00	429,682.03	412,218.97	48.96
2000	1, 114,586.00	624,803.00	387,778.00	38.30
2001	1, 669,816.00	1, 203,607.70	466,208.30	27.92
2002	1, 710,098.00	1, 229,183.50	480,914.50	28.12
2003	1, 893,690.00	1, 388,220.60	505,469.40	26.69
Total	7, 400,771.00	4, 875,496.80	2, 252,589.10	30.44

Sources : Autorités portuaires du Kenya, chemins de fer du Kenya, chemins de fer de l'Ouganda

5.3. Trafic ferroviaire projeté sur la ligne de chemin de fer Mombasa-Kampala-Kisangani

49. Le tableau 4 ci-dessus donne des projections de trafic pour les chemins de fer du Kenya et de l'Ouganda jusqu'à l'année 2024. L'étude indiquera les projections de trafic concernant les nouveaux prolongements ferroviaires.

5.4. Bénéfices de l'étude

50. Il existe des initiatives complémentaires dans la Région des Grands Lacs, qui incluent le grand projet de chemin de fer des Grands Lacs proposé par le COMESA, ainsi que l'extension proposée de la ligne de chemin de fer venant d'Isaka en Tanzanie jusqu'à Kigali, Rwanda. L'étude déterminera clairement les synergies entre l'extension du réseau ferroviaire de Corridor Nord et les autres initiatives régionales.

51. L'étude aidera également à sélectionner divers alignements possibles, en vue de les examiner plus avant quant à leur faisabilité et à leur conception technique détaillée.

ANNEXE

ESTIMATIONS DETAILLEES DES COÛTS DE L'ÉTUDE

N°	DÉSIGNATION	NOMBRE		Coût unitaire \$	Montant total
		Sur le terrain	Bureau		
1	HONORAIRES				
1.1	Personnel clé				
	Directeur de projet (au siège du consultant)	0.5mm	1.0mm	10.500	15.750
	Chef de mission (ingénieur ferroviaire)	4	2	10.500	63.000
	Ingénieur ferroviaire	4	2	10.500	63.000
	Spécialiste des opérations ferroviaires	2	2	10.500	42.000
	Ingénieur géotechnique/ Ingénieur de géologie	3	1	10.500	42.000
	Ingénieur en hydrologie	3	1	10.500	42.000
	Économiste en matière de transports	2	2	10.500	42.000
	Socio-économiste	1	1	10.500	21.000
	Expert en écologie	1	1	10.500	21.000
	Autres	2	2	10.500	42.000
1.2	Personnel de soutien				
	Secrétaire	6	-	1.500	9.000
	Chauffeur	6	-	1.200	7.200
	Coursier	6	-	1.000	6.000
	SOUS TOTAUX HONORAIRES				415.950
2	ACTIVITES ET TRAVAUX SUR LE TERRAIN				
	Topographie				50.000
	Cartographie				50.000

	Recherches géologiques (géotechnique)				50.000
	Divers				7.500
	SOUS TRAVAUX SUR LE TERRAIN TOTAUX				157.500
3	PER DIEM, LOGISTIQUE ET VOYAGES				
	Per diem	700 jours	250		175.000
	Transport aérien	30 voyages	1000		30.000
	Transport par route				30.000
	Ordinateurs et travaux de bureau connexes	15 unités	1500		22.500
	Reproduction et expéditions				20.000
	Bureaux				10.000
	Communications				20.000
	Divers				12.875
	SOUS TOTAL RUBRIQUE 3				320.375
4	SÉMINAIRE SUR LES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE				30.000
5	COORDINATION ET GESTION (comité de pilotage de projet				50.000
	Divers (communications, etc)				5.000
6	COÛTS DE BASE (1+2+3+4+5)				978.825
7	Divers physiques				42.850
8	Risques financiers/manques				45.000
9	TOTAL BRUT - en franchise (6+7+8)				1.066.675
	Éléments relatifs aux taxes				55.075
10	Total toutes taxes comprises (9 + éléments relatifs aux taxes)				1.121.750

Annexe III :

PROJET D'EXTENSION DU RESEAU FERROVIAIRE DE L'ACTT ENDOSSE PAR L'AUTORITE

