

# IFRA

Les Cahiers d'Afrique de l'Est

January - March 2006

n° 31

**KENYA**  
Culture, gender and societies

Transport et pauvreté au Kenya  
*Chantal Béranger*

## Transport et pauvreté au Kenya

Chantal Béranger\*

En Afrique de l'Est, au Kenya, comme ailleurs le chemin de fer est essentiel pour le transport public des passagers et des marchandises. Cependant si durant la période coloniale le train était le principal mode de transport, aujourd'hui le véhicule routier l'a dépassé et la population comme la plupart des entreprises utilisent des camions, des autocars, des mini-bus (*matatu*), des automobiles pour leur déplacement personnel et pour le commerce. Actuellement la route permet le transport de 70 % des marchandises débarquées au port de Mombasa. Le chemin de fer véhicule permet seulement 16 % des conteneurs.

Le réseau ferré fut construit pour des raisons à la fois géostratégique, militaire et économique où l'Ouganda et les sources du Nil étaient les principales motivations. Nous n'allons pas reprendre ici l'incontournable histoire de la construction des chemins de fer du Kenya que l'on peut trouver dans de nombreux ouvrages (Hill, 1949 ; Amin, Willetts, Matheson, 1986), mais aborder la période contemporaine. Le réseau ferroviaire kenyan est important et s'étend aujourd'hui sur 2597 km (KRC<sup>1</sup>). Il est composé d'une voie « dite principale » qui relie le port kenyan de Mombasa à la capitale de l'Ouganda, Kampala, et de voies secondaires.

Si durant la colonisation et jusqu'en 1993 le chemin de fer avait une position de quasi-monopole, l'Etat imposant le rail pour le transport des marchandises, la situation s'est modifiée au profit de la route. En effet, depuis l'indépendance en 1963, les routes bitumées ont augmenté de près 400 % passant notamment de 6730 km en 1985 à 8937 km en 2003 (CBS<sup>2</sup>) soit 2207 km de plus. Le parc automobile est passé de 398 000 véhicules en 1993 à 668 000 en 2003 (251 000 en 1985) (CBS).

Pourquoi ce glissement vers le tout routier ? Il est lié à l'intervention politique dans la gestion, les opérations et les politiques

---

\* Doctorante, UMR Prodig, Université Paris 1, IFRA.

<sup>1</sup> KRC: Kenya Railway Corporation.

<sup>2</sup> CBS: Central Bureau of Statistics (Republic of Kenya - Nairobi).

des prix dans les années 1970 jusqu'au début des années 1990, la KRC n'a pas pu résister à la concurrence croissante de la route (World Bank). Depuis 1993, les bailleurs de fonds ont pratiquement cessé d'allouer des crédits à la KRC et ceux-ci ont donc dû améliorer leur gestion. Par ailleurs le temps de transport par train est long et il n'existe pas de train de passagers et de marchandises, chaque jour, pour toutes les directions. Si la voie unique, la sinuosité et la pente de la ligne, en zone montagneuse, sont des raisons à cela, c'est surtout le manque de locomotives puissantes, le manque de wagons et de voitures de voyageurs qui en sont responsables. Ensuite, la concurrence rail-route n'a pas facilité les choses à la KRC d'autant que les transporteurs routiers, pour la plupart, assurent une maintenance minimum à leur véhicule afin de réduire les coûts et avoir des tarifs bas. Pour les mêmes raisons, les camions sont surchargés, roulent trop vite, sont dangereux, polluent, et détériorent les routes. Dans le même temps, le gouvernement est en proie à la corruption et la maintenance des routes n'est plus assurée faute de budget suffisant. Au bout du compte, nous avons d'une part une compagnie de chemin de fer à bout de souffle, d'autre part un réseau routier complètement dégradé. Malgré des prix légèrement plus bas que la route, la perte de confiance des clients de la KRC a été inéluctable. Ainsi la concurrence rail-route non maîtrisée a affaibli le rail et comme de surcroît l'état n'a pas les moyens financiers d'entretenir les routes, c'est tout le système de transport public qui s'est effondré.

Alors que la pauvreté augmente depuis un peu plus d'une dizaine d'année, cet article a pour objet de comprendre si la politique des transports a une incidence forte sur le développement économique des plus pauvres. Nous examinerons l'offre et la demande de transport puis les conséquences de celles-ci.

## **1. L'offre de transport**

Nous savons que la ville de Nairobi s'est créée grâce au chemin de fer et qu'en 1902, le coût d'une tonne de fret transporté par chemin de fer était de moins de £10 alors qu'il était de £130 par des porteurs humains. Le chemin de fer a révolutionné le concept du temps-distance au Kenya en faisant passer de 75 jours à pied à 3 jours par le train, le temps de transport entre Mombasa et Kampala. Le rail a permis la réorganisation des échanges en les rendant plus sûrs,

ouvrant ainsi le commerce au monde par le port de Mombasa et à l'intérieur du pays par les gares des villes traversées (Ogonda, 1992).

La construction de la ligne de chemin de fer a été réalisée de façon à ce que les communautés européennes ne soient pas éloignées de plus de 40 km d'une gare, seules ont dérogé à cette « règle » la région de Sotik-Kericho et de Narok-Mau Escarpment bien qu'au départ la ligne passait à Elmenteita mais en 1949 un réaligement a été opéré sur Gilgil (Ogonda, 1992). D'ailleurs on peut remarquer sur une carte que les pistes mènent vers la voie ferrée en suivant au mieux le relief, surtout en province « Central ». Les fermiers portaient les produits agricoles à la gare, et le train effectuait le trajet le plus long jusqu'au port de Mombasa.

Ainsi le chemin de fer a été la charpente du peuplement colonial. Il a facilité la croissance des centres urbains traversés par une voie ferrée. Il a été le fer de lance de l'économie coloniale dirigé vers l'exportation notamment des produits agricoles bien qu'il ait permis d'enrayer une famine autour de Machakos, en 1898-99, en transportant du riz pour le peuple Akamba.

Puis beaucoup plus tard, dans le cadre du développement du transport en Afrique, l'Organisation des Nations unies a proclamé les Décennies des Nations unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA I et II), la première entre 1978 et 1988 et la seconde de 1991 à 2000. Les Décennies avaient principalement pour objectif d'encourager la construction de routes transafricaines praticables en tous temps, notamment la route 8 Lagos-Mombasa de 6260 km. En outre, plusieurs corridors de transport de transit ont été retenus ainsi que des programmes pour faciliter le transport dans ces corridors, en Afrique de l'Est, Mombasa-Kampala-Kigali-Bujumbura-RDC (corridor Nord) est l'un de ceux là, de même que Dar-es-Salaam-Kigali-Bujumbura-RDC (corridor central) (ECA). Si tout le monde s'accorde à dire que le secteur des transports est un élément déterminant du développement, les efforts financiers ont été jusqu'à présent dirigés vers les infrastructures de transports routiers.

Avec le corridor Nord, le port de Mombasa dessert l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et la RDC avec une route de 2100 km, une voie de chemin de fer de 1338 km (Mombasa-Kampala) et des services de ferry sur le lac Victoria. Le doublement de la voie de chemin de fer par une route, dans un but du partage des charges, est-il profitable au

développement des pays sans littoraux ainsi que pour le principal pays de transit : le Kenya ?

Qu'en est-il actuellement pour les populations kenyanes ? Aujourd'hui le transport routier est le mode offert à la population et aux entreprises (camions, camionnettes, autocars, matutus, taxis, automobiles). Les pauvres (plus de 60 %) ne possèdent pas d'automobiles. Ils marchent à pied, roulent à bicyclette ou bien utilisent des chariots tirés par des hommes ou des ânes. Il existe aussi le transport par chemin de fer, en troisième classe. Mais les trains de passagers ne sont pas quotidiens. Ils sont lents, souvent de nuit sauf sur les lignes secondaires. Cependant bien que moins cher que le transport routier, l'utilisation du train fait l'objet de certaines restrictions, et des lignes sont fermées aux passagers :

*Les restrictions de transport :*

Si les voitures de passagers de 3<sup>ème</sup> classe existent entre Mombasa, Nairobi et Kisumu, depuis le 10 juillet 1995, il n'est plus possible à la population de porter des marchandises, au train, dans les petites gares. Seules les gares de Mombasa, Nairobi, Nakuru, Kisumu, Eldoret, Butere et Kitale sont habilitées au transport des petites marchandises. Il s'agit du renforcement d'une recommandation existante (1988). Et depuis le 16 mars 1998, compte tenu du manque de wagons, les périssables ne sont plus transportés. Le poids minimum pour un transport par train est de 10 tonnes. En revanche un passager a le droit de transporter avec lui 70 kg en première classe et 40 kg en 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> classe ce qui est trop peu pour faire du commerce. Cette interdiction est venue du fait que les passagers occupaient plusieurs places assises avec leurs paquets alors qu'ils ne payaient que leur place de transport. Il y avait donc un manque à gagner pour les chemins de fer. Actuellement, la KRC qui perd de l'argent, accepte toutes les petites marchandises sur les trois lignes secondaires en fonctionnement. On peut voir notamment des sacs de pommes de terre être chargés dans le train sur la ligne de Nanyuki, mais aussi des meubles, des bicyclettes et autres biens personnels.

*Les lignes ouvertes ou fermées :*

- **Eldoret-Kitale** fonctionne de façon saisonnière uniquement pour les marchandises (avril/mai et octobre/novembre). Elle est fermée depuis mai 2005, par

manque de locomotive il n'y aura pas de train en octobre et le transport de passager est arrêté depuis 1972.

- **Gilgil-Nyahururu**, depuis une quinzaine d'année la ligne est fermée aux marchandises et aux passagers. Une remise en service a été effectuée pour 4 mois en 2004 mais le trafic de marchandises n'était pas suffisant pour rentabiliser ce tronçon. Il est de nouveau fermé.
- **Kisumu-Butere**, Butere qui n'est relié que par des pistes est désenclavé par le rail. Cette liaison avait été arrêtée car non rentable mais la demande publique par l'intermédiaire de services sociaux a été très forte et les trains circulent de nouveau quatre fois par semaine dans les deux sens (Maiga, KRC). Les 62 km sont parcourus en 3h50. La composition du train est de 3 voitures de 3<sup>ème</sup> classe et d'un ou deux fourgons. En 1990, la liaison était quotidienne.
- **Konza-Magadi** a été privatisée et fonctionne uniquement pour les marchandises (Soda Ash). En 1962, un train quotidien de passagers circulait sur ce tronçon.
- **Mombasa-Nairobi**, le trafic de marchandises se fait le plus souvent de jour. Un train de passagers circule la nuit « Jambo Kenya Deluxe ». Il part à 19h et arrive le lendemain à Nairobi à 9h, soit 14h de voyage pour faire 530 km. Il circule trois fois par semaine entre Mombasa et Nairobi (mardi, jeudi et dimanche), de même entre Nairobi et Mombasa (Lundi, mercredi et vendredi). Le train est composé généralement de 3 voitures de 1<sup>ère</sup> classe (2 couchettes par compartiment), 9 voitures de seconde classe (4 couchettes par compartiment), 4 voitures de troisième classe (70 places assises confortables par voiture), ainsi que de 2 fourgons de queue, une voiture restaurant (28 places) et une voiture cuisine. Le personnel assure 4 à 5 services de restauration essentiellement vers les passagers de premières et secondes classes composées d'une forte majorité de touristes. En 1962, il existait, chaque jour dans les deux sens, un train semi-direct, départ 18h30 de Mombasa, arrivée à 8h00 à Nairobi (soit 14h de voyage) et un omnibus, départ à 15h30 et arrivée à 7h10 à Nairobi soit 15h40 de transport. En 2002, la liaison est assurée quatre fois par semaine et en 2005 trois fois seulement.

- **Nairobi-Nakuru-Kisumu**, comme pour Mombasa-Nairobi, sur ce tronçon circule des trains de marchandises et la nuit un train de passagers « Port Florence Express » fonctionne trois fois par semaine. Il parcourt les 398 km en 13h15. Le train est composé généralement de 3 voitures de 3<sup>ème</sup> classe, d'une ou deux voitures de première classe, d'une voiture restaurant, d'une voiture cuisine, de trois ou quatre voitures de seconde classe et d'un fourgon de queue. La voiture restaurant est peu fréquentée pour la restauration mais l'est plutôt pour un prendre un verre au bar ou bien assis autour d'une table. En 1962, il y avait deux trains quotidiens.
- **Nairobi-Nanyuki**, remise en service en 2004, traverse le pays Kikuyu où circulent des trains de marchandises et de voyageurs. Le train de passagers, composé de 4 voitures de 3<sup>ème</sup> classe (80 places par voiture) et d'un fourgon de queue, part le samedi de Nairobi à 8 h et arrive à Nanyuki à 17 h, soit 9 h pour faire 220 km. Le retour se fait le dimanche. Un omnibus lent mais très apprécié de la population car la ligne passe souvent loin de la route et permet ainsi de désenclaver les villages traversés par le train. En 1962, les trains étaient quotidiens.
- **Nakuru-Eldoret-Malaba** est sans train de passager depuis 6 ans. Il n'est donc plus possible pour la population d'aller à Kampala en train. En 1962, il existait dans chaque sens : 4 trains entre Nairobi et Nakuru (2 omnibus et un semi-direct chaque jour et en plus un semi-direct les lundi, jeudi et samedi). Gilgil-Thomson's Falls avait deux trains chaque jour et est fermé actuellement. Nakuru-Eldoret-Kampala avait un omnibus chaque jour et un semi-direct trois fois par semaine.
- **Voi-Taveta** est une ligne internationale où circulent des trains de marchandises pour la Tanzanie. Un train de voyageurs de troisième classe fonctionne régulièrement deux fois par semaine. Il part à 5 h de Voi et arrive à Taveta à 10 h, soit 5 heures pour parcourir 105 km. En 1990, la liaison était quotidienne.
- **Un service de banlieue**, Nairobi-Limuru et Nairobi-Thika, existe du lundi au vendredi. Ce service fonctionne à

la limite de la sécurité, avec des trains bondés, en raison du manque de matériel roulant.

On remarque que non seulement le temps de transport est extrêmement long mais qu'en plus les trains ne sont pas quotidiens. C'est un handicap majeur dans le choix du mode de transport par la population. De plus le nombre de train par jour a largement diminué par rapport à 1962, dernière année avant l'indépendance. La population est donc obligée d'utiliser les transports routiers qui sont non seulement quotidiens mais en plus relie chaque destination plusieurs fois par jour beaucoup plus rapidement.

## 2. La demande de transport

Le Kenya Railways Corporation étant dans l'impossibilité d'organiser le transport de voyageurs de manière à desservir chaque destination de manière efficace a vu son trafic baisser en nombre de passager/km passant de 1597 en 1988 à 731 en 1989, et à 295 en 2003 (à noter que dans ce total figurent les touristes empruntant le Mombasa-Nairobi). Alors que l'enquête menée, en juillet-août 2005, en compagnie d'un kenyan parlant le Swahili, le Kikuyu, l'Anglais et le Français, notamment sur la ligne de Nairobi-Nanyuki et celle de Kisumu-Butere, a montré que la population préfère le train pour des raisons de confort, de coût et de sécurité :

*En train :*

**Le confort :** les places assises sont confortables, les gens ne sont pas trop serrés, ils peuvent : étendre leurs jambes, se lever, faire quelques pas, utiliser les toilettes, regarder par la fenêtre, lire, écouter un walkman ;

**La convivialité :** le transport familial est aisé pour tous notamment avec les enfants et les personnes âgées. Il est plus commode également pour les malades. Il est possible de manger et de boire sans être bousculé. L'intérieur du train est calme. Les passagers peuvent parler avec leurs voisins alors que dans les matatus, la radio dont le son est très fort indispose beaucoup de personne ;

**La sécurité :** les passagers du train se sentent en sécurité dans le train. En matatu, ils sont stressés et ils ont peur des accidents. Ils sont serrés, les genoux bloqués contre le siège de devant (les accidentés ont la plupart du temps les jambes brisées). Il n'y a pas de toilettes, en cas de nécessité l'autocar s'arrête en pleine nature. Si les

matatus ou les autocars paraissent plus rapides, ils ne le sont pas autant qu'ils pourraient l'être, car il y a beaucoup de perte de temps. Le matatu ou l'autocar ne part que lorsqu'il est plein, et l'attente peut durer plus d'une vingtaine de minutes. Ensuite la traversée des grandes villes est extrêmement longue. Prenons l'exemple d'Eldoret, l'autocar s'engouffre sur la place centrale qui sert de gare routière. Il y stationne plus d'une heure, en plein soleil, dans un encombrement semi-organisé. Le conducteur attend que les véhicules placés devant lui se remplissent. Ensuite le bus ou le mini-bus fonce pour rattraper le « retard ». Les accidents de matatus remplissent les pages des journaux kenyans, les plus graves ont les honneurs de la télévision, au moins un par semaine. En 2004, la vitesse a été limitée à 80 km/h et les ceintures de sécurité sont devenues obligatoires. Mais les accidents, s'ils ont diminué, sont encore très nombreux.

**Le transport des bagages en train est facile**, il suffit de mettre sa valise sur le porte bagage disposé au-dessus de sa place assise ou bien si les bagages sont plus nombreux ou plus volumineux, il est possible, en payant, d'utiliser le fourgon de queue. Alors qu'en matatu seule de très faible quantité peuvent être transportée, de même en autocar où les bagages sont placés dans la soute. La peur des vols de bagages et des détournements de véhicule est présente chez tous les enquêtés.

**Le coût** du transport par train est inférieur à celui des matatus et des autocars. Il en va de même pour le transport de marchandises ;

En fait le potentiel de personnes à transporter par le train est très important mais tous reprochent le manque de train lorsque la ligne est ouverte et l'absence de train lorsque la ligne est fermée. La demande de transport par le chemin de fer, pour faciliter le commerce, au moyen de trains quotidiens, de directs, semi-directs et d'omnibus a été très claire pour l'ensemble des enquêtés.

Une remarque a été faite plusieurs fois : lorsqu'il n'existe pas de train, les agriculteurs ne cultivent pas pour la vente. En effet ils ne peuvent pas vendre leur production, car les prix des transports routiers sont trop élevés et ils ne font aucun bénéfice, voire même perdent de l'argent. Ainsi les surplus agricoles finissent par pourrir alors que ces paysans sont très pauvres et ont besoin d'argent.

Par ailleurs des souhaits ont été exprimés :

- Vendre plus rapidement les billets et ouvrir le guichet plus longtemps pour faciliter les demandes de renseignements ;

- Faciliter et aider à la prise en charge des marchandises lourdes (sacs de pomme de terre, de maïs etc.) en gare notamment pour les plus faibles physiquement (les femmes, les personnes âgées, les malades) qui font du commerce ;
- Contribué à l'amélioration des flux de marchandises par un effort de communication vers la population, bien souvent les pauvres ne savent pas comment utiliser le train ;
- Eviter la hausse des tarifs sans prévenir car le pauvre arrive avec juste le compte de monnaie pour payer son billet, si le tarif a augmenté, il ne peut pas monter dans le train ;
- Offrir des arrêts à des points stratégiques différents des villes pour faciliter le transport des produits agricoles.

Enfin, souvent a été abordé le problème des intermédiaires entre l'agriculteur en campagne et le vendeur en ville. Les intermédiaires exploitent les paysans qui au final ne gagnent rien sur leur production. Un prix de base fixé par l'agriculteur et un service de transport efficace et bon marché contribuera à ce que le chemin de fer devienne un régulateur économique entre ville et campagne.

### **3. Conséquences de l'absence de moyen de transport nécessaire au plus grand nombre**

Le coût du transport routier empêche donc le commerce pour les plus pauvres c'est-à-dire la grande majorité des paysans. De fait la migration rurale s'est accrue vers les villes, la population urbaine est passée, de 1989 à 1999, de 3,9 millions de personnes à 5,4 millions. La majorité des migrants ont été des jeunes adultes âgés de 20 à 49 ans à la recherche d'emploi. Entre 1998 et 1999, une migration positive a été enregistrée dans la région de Nairobi (+ 192 110), de Mombasa (+ 68 420) et du Rift Valley (+ 167 475). Alors que les régions ouests perdaient 54 038 hab. et l'est 42 603 hab. Les régions centrales ont eu également une migration positive de 21 569 hab. bien que des districts se dépeuplent [Murang'a (-28 174) et Nyeri (-11 467)], de même pour le Nyanza qui enregistre 28 492 migrants de plus, alors qu'à Homa Bay la population a diminué de 4514 personnes ainsi qu'à Siaya (-10 462) (CBS, 2004). Les migrants sont surtout des hommes. Les femmes mariées restent au village pour s'occuper de la famille et faire de la culture d'autoconsommation. Les femmes célibataires figurent comme extrêmement pauvres d'autant que l'accès à la terre est très

difficile. Cependant ces dernières années, les jeunes femmes participent de plus en plus à la migration notamment celles venant des régions Centre et Ouest.

La pauvreté des zones rurales, du fait notamment du manque de transport nécessaire aux besoins des populations agricoles, est un frein non seulement au développement, mais est plus précisément une ouverture à la migration des plus pauvres vers les bidonvilles des zones urbaines où s'entassent les gens en demande d'emploi. Demande à laquelle l'offre ne peut pas répondre d'une part parce que les emplois en ville demandent une qualification professionnelle que ne possèdent pas les arrivants, et d'autre part parce que le niveau scolaire en swahili et en anglais est trop faible pour pouvoir accéder aux formations. La population urbaine active est dominée par les hommes mâles, ayant suivi un enseignement primaire complet, secondaire et plus (CBS, 2004).

La ligne de Nanyuki vient de rouvrir. Il convient d'attendre quelque temps pour connaître l'impact de la réactivation des échanges par la voie ferrée, pour le commerce et pour la baisse de la pauvreté. Cependant cette ligne fonctionnait jusqu'à Thika, et on peut constater des poches de pauvreté dans des districts situés plus au nord, ceux-ci contribuent pour une part à la pauvreté des districts, alors que nous sommes en plein territoire Kikuyu où le pourcentage de population en dessous du seuil de pauvreté n'est que de 5 à 10 % alors qu'il est de 25 à 30 % et plus dans le Nyanza (CBS).

L'observation des cartes « Where are the poor ? » (CBS, 2003) montre que les régions du Nyanza, Western, et de East-South sont notamment celles qui ont un écart négatif au seuil de pauvreté le plus important. De plus le Nyanza et le Western accusent les densités les plus hautes du Kenya (Nyanza, moyenne 350 hab/km<sup>2</sup>, Kisii, Gucha, Nyamra, Vihiga et Kisumu 509 à 886 hab/km<sup>2</sup>). East-South est moins dense mais enregistre un nombre d'habitant élevé (4 631 779 hab., 1999). Le nombre d'enfant par femme est de 5 à 7 alors que pour les régions les plus riches il est de 3 à 4 (CBS, 2003), (Kenya 4,9). Les provinces de Nyanza et de Western sont aussi celles où l'on vit le moins longtemps (38 à 44 ans). Hormis le North Eastern très peu peuplé, c'est à nouveau le Nyanza qui détient le record avec le moins d'enfant vacciné (Nyanza : 38 %, Kenya : 57 %, région centre : 79 %). C'est aussi le Nyanza qui a la mortalité infantile la plus importante du Kenya soit : 133 pour 1000 naissances avant le premier anniversaire, et de 206 pour 1000 morts avant l'âge de 5 ans.

Si l'on compare la population totale de chaque province avec le nombre de malades et le nombre d'hôpitaux, de centre de santé et de dispensaires (Fig. 1), avec les éléments ci-dessus, on remarque que bizarrement il y aurait moins de malade que l'on pourrait attendre dans le Nyanza et le Western (de même pour le North East). Est-ce une réalité ou bien s'agit-il d'un vide statistique inhérent au fait que les malades ne vont pas tous dans les centres médicaux et / ou qu'ils sont décédés avant d'avoir pu s'y rendre — ce par manque de transport bon marché — et de fait ne sont pas recensés comme malades. Ou bien s'agit-il qu'il n'existe pas suffisamment d'institution de santé. Ce qui n'est pas réellement vrai pour le Nyanza plutôt bien doté par rapport aux autres provinces, bien que légèrement inférieur à la moyenne pour le nombre de lit d'hôpital pour 100 000 hab. (si l'on ne tient pas compte de la province de Nairobi, capitale du pays).

**Fig. 1:** Comparaison du nombre de malade avec la population totale et le nombre d'établissements de santé par province

Province	Population Recensement de 1999	N° de malades enregistrés	Institution de santé			Lits d'hôpitaux	
			Hopitaux	Centre de santé	Autres centres et dispensaires	N° de lits	N° de lit pour 100 000 hab.
Nairobi	2 143 254	655 039	54	36	312	7 005	328
Central	3 724 159	2 804 912	46	49	367	4 421	177
Coast	2 487 264	2 239 339	58	75	671	6 736	145
Eastern	4 631 779	2 976 608	6	9	56	1 537	160
Norh East	962 143	166 750	51	81	349	7 513	202
Nyanza	4 392 196	1 740 399	88	151	968	11 240	161
Rift Valley	6 987 036	2 436 694	87	108	303	10 006	228
Western	3 358 776	133 651	59	84	167	5 920	178

Source : Central of Bureau of Statistics, 1999, 2000, 2004

Si en général, ces régions sont traversées par une route goudronnée, en plus ou moins bon état, la plupart des districts n'ont que des pistes en terre, difficile ou impossible à emprunter en saison des pluies. En saison sèche, elles sont bourrées de nids de poule qui rendent les trajets longs et dangereux, augmentant le coût du transport car les véhicules consomment plus de carburant et s'usent prématurément.

La question du transport au Kenya est non seulement importante, mais vitale pour les populations les plus pauvres soit : 11 367 000 pauvres pour 21 618 000 habitants (CBS) en zone rurale (52 %), auxquels il faut ajouter les pauvres des villes qui n'arrivent pas à s'insérer dans la vie active urbaine (hormis dans l'informel) soit : 2 277 000 pauvres pour 4 924 000 habitants (CBS) en zone urbaine (46 %). Le pourcentage de pauvreté total a augmenté depuis 1990 (1980 : 48 %, 1990 : 46 %, 1999 : 51 %) a priori au moment où les chemins de fer ont connu des difficultés et où la route assure la presque totalité du transport de voyageurs et de marchandises.

Comme le souligne E.M. Irandu (2005) : les montagnes, les collines et les pentes raides ainsi que le climat humide mais aussi les sécheresses gênent le transport et dans ces régions la construction et l'entretien des routes et des chemins de fer sont très chers. Cependant nous nous attachons à mettre en exergue que les relations, entre les régions, entre les différentes altitudes (aux cultures différentes selon les altitudes comme au Kenya), sont indispensables aux échanges de produits agricoles, aux frottements des cultures pour un développement durable. Promouvoir les richesses d'un pays sans un réseau de communication fiable, irréprochable quant à son fonctionnement, pose problème à la fois pour les populations pauvres mais aussi pour les entreprises. Les coûts de transport élevés freinent les exportations et augmentent les prix à la consommation des pays sans littoral. Les pays enclavés africains ont des frais de transport en pourcentage de la valeur des importations de 20,69 (Pays en développement : 8,70, Afrique : 12,65, Afrique de l'Est 12,35). Ainsi la route apparaît comme n'étant pas le mode de transport le plus adapté en Afrique. Le coût par la route du transport de conteneurs Mombasa-Kampala (1440 km) est de 2,26 \$ / km (CNUCED, 2001), (Dar-es-Salam-Kigali, 1650 km, 3,02 \$ / km, Dar-es-Salam-Bujumbura, 1750 km, 2,96 \$/km) alors que par le train le tarif est d'environ 1,66 \$ / km pour 1000 à 1100 km (KRC, 2005). Si les ports et de fait les couloirs de transit de Mombasa et de Dar-es-Salam ne sont pas vraiment concurrent (Charlier et Hoyle, 1995), on remarque

que si les chemins de fer fonctionnaient de façon optimum (rapidité, ponctualité avec un nombre de locomotives et de wagons suffisants), la concurrence serait entre le rail et la route mais que le gagnant serait indubitablement le rail.

Si le coût de la construction d'un chemin de fer est supérieur à celui d'une route, son utilisation est moins chère et sa durée de vie est largement supérieure à celle de la route (rail plus de 40 ans, route goudronnée 3 à 4 ans, piste une saison). Le chemin de fer se pose en règle générale comme un meilleur intégrateur socio-économique (Béranger, 2004 et 2006) notamment pour les pauvres qui peuvent ainsi accéder, à moindre frais, aux marchés, aux centres de santé, aux écoles etc. Les réseaux marchands, routiers, ferroviaires ainsi que les équipements de santé, de scolarité, d'apprentissage etc. sont étroitement imbriqués et dépendants des uns et des autres. Compte tenu de l'importance stratégique, économique, sociale des transports, nous nous demandons qui doit en avoir la gouvernance au-delà de la gestion intrinsèque, et doit-il y avoir gouvernance ? La bonne gestion du rail et sa complémentarité avec la route peut-elle suffire à réguler l'économie du pays. Il semble que le chemin de fer relayé aux gares par des véhicules routiers sur un rayon de 40 km autour de la gare, soit une solution au développement durable comme sur la ligne de Nacala au Mozambique ? (Béranger, 2004, 2006).

La privatisation de la KRC et de l'UR (Uganda Railways) devrait être votée prochainement par les instances gouvernementales. La future concession pourra-t-elle financièrement acheter ou louer toutes les locomotives, les voitures et les wagons nécessaires au fonctionnement des lignes ? Pourra-t-elle payer les factures de réparation des locomotives actuellement en Ouganda et qui font cruellement défaut au Kenya ? Pourra-t-elle réhabiliter la ligne Nakuru-Kisumu ? Pourra-t-elle augmenter le trafic de passagers et le trafic de marchandises régionaux, nationaux et internationaux ? Autant de problèmes qui sans l'octroi d'un prêt semble difficile à résoudre sachant qu'auparavant la KRC s'est déjà beaucoup endettée. L'Etat remboursera-t-il les sommes payées par la KRC pour réparer les routes ? La vigilance s'impose si l'on en croit ce qui se passe dans le cas de la privatisation de la ligne de Nacala (Mozambique – Malawi) où depuis cinq ans aucune amélioration n'a été opérée<sup>3</sup>, pourtant les

---

<sup>3</sup> *African Review of Business and Technology*, March 2005, Underfunding de rails, Nacala line, p. 45.

balances commerciales sont positives au Mozambique (de même au Kenya dans une moindre mesure).

La KRC et l'UR sont engagés dans une concession où les matériels de transport et les crédits seront contrôlés par une compagnie privée. Les entreprises pré-qualifiées pour cette privatisation étaient NLPI Private Limited of Mauritius, CANAC Inc of Canada, Maersk Kenya Limited, RITES Limited of India and China Railway First Group of China, UK-based Magadi Soda Compagny and Sheltam Trade Close Corporation of South Africa. On s'attend à ce que la concession licencie 20 % du personnel mais les licenciés seront soutenus par la Banque mondiale. Les effets attendus de la privatisation sont le passage du trafic de la route au chemin de fer (World Bank, 2003) de façon à réduire la congestion des routes, à diminuer la pollution et à attribuer moins de budget à l'entretien des routes. D'autres avantages liés à des prix de transport bas sont attendus : la promotion de l'intégration régionale, la croissance économique et commerciale devraient être stimulée et augmentée. La concession devra donc augmenter l'efficacité du rail tout en maintenant les services de marchandises et de passagers. Le secteur privé sera le moteur qui conduira l'économie alors que le gouvernement fournira l'environnement nécessaire (*Daily Nation*, mars 2005). Il semble que, compte tenu de la croissance prévisible du trafic, dans un avenir proche le doublement de la voie entre Mombasa et Nakuru deviendra indispensable, de même qu'une prolongation de la ligne de Kisumu pour traverser et désenclaver le Nyanza.

Le 14 octobre 2005, le Rift Valley Railways Consortium (RVRC) détenu majoritairement par la société sud-africaine Sheltam Rail Compagny a remporté la concession pour 25 ans. Ce résultat met fin au long processus de privatisation encouragé par la Banque mondiale. Les partenaires de cette concession se répartissent ainsi :

- Sheltam Rail Company (Pty) Limited, South Africa (61 %)
- Comazar (Pty) Limited, South Africa (10 %)
- Primefuels (Kenya) Limited, Kenya (15 %)
- Mirambo Holdings Ltd, Tanzania (10 %)
- Institute for Africa Developmemnt Trust (CDIO), South Africa (4 %)

La seconde offre qui a donc été écartée était mené par Rites Limited of India (70 %) avec Magadi Soda Compagny Limited of Kenya (30 %).

Le personnel des chemins de fer du Kenya a bien accueilli le choix du consortium sud-africain. Mais tous attendent de connaître les noms des licenciés et le montant de l'allocation compensatoire de perte d'emploi.

Le 31 mars 2006, après les accords et signatures finaux, le Rift Valley Railways Consortium entrera en activité, avec pour mission d'augmenter le trafic dans les 5 ans à venir. Le RVRC va notamment verser aux gouvernements 11,1 % de ses revenus réalisés dans chacun des pays (Kenya – Ouganda). Il paiera également 1 million de dollars (830 000 euros) par an au Kenya pour exploiter le service passager.

Par ailleurs Sheltam a été contracté pour fournir des locomotives sur la ligne de Nacala ainsi que sur la ligne de Beira au Mozambique. Ce groupe ferroviaire est donc actuellement en position de force dans le sud-est de l'Afrique.

### **Conclusion**

Dans les dix prochaines années, en Afrique de l'Est et notamment au Kenya, l'avenir du rail sera d'être le moteur du développement durable, à la fois pour les plus pauvres et pour les entreprises. La politique des transports est incontestablement en relation directe avec la notion de développement à toutes les échelles de la société et à toutes les échelles du territoire (local, régional, national, international). L'interdépendance des réseaux de communication ferré et routier est à souligner, ils doivent être complémentaires et non pas concurrent au risque de disparaître l'un et l'autre, laissant ainsi la population dans le plus grand désarroi, la précipitant dans une plus grande pauvreté due à l'isolement et au manque d'échanges entre les différents territoires. L'échec de cette privatisation remettrait en question la notion même de privatisation pour les transports ferroviaires. Le développement durable doit pouvoir s'appuyer sur un réseau de transport fiable. En dépit de quoi les efforts dans les autres secteurs (agriculture, agroalimentaire, industrie, éducation, santé etc.) seront vains. L'élévation du niveau de l'encadrement, de la formation aux techniques ferroviaires, à la maintenance, à la communication, à la commercialisation, à l'organisation, à la gestion financière ne sont-ils pas les fondamentaux nécessaires au fonctionnement des chemins de fer ? Cependant du matériel roulant est nécessaire pour relancer la vie économique de tous, pour une régression forte de la pauvreté.

### Bibliographie

- AFRICAN REVIEW of business and technology, mars 2005, Underfunding de rails, Nacala line, p. 45.
- AMIN M., WILLETTS D., MATHESON A. (1986). *Railway across the equator. The story of the east african line*. Nairobi : Camerapix international.
- BÉRANGER C. (2004). « Mozambique, La ligne de Nacala et le développement durable », *La Géographie, Acta geographica, Paris, Société de Géographie*, pp. 3–25.
- BÉRANGER C. (2006). « Le rôle du chemin de fer entre Nacala et Entrelagos au Mozambique », in *Le chemin de fer en Afrique*. Paris : Karthala (pp. 337–357).
- CARO M., BESSON F., MISSION ECONOMIQUE (2004). Fiche de synthèse « Les routes au Kenya », mars 2003, « Les transports ferroviaires au Kenya », [www.dree.org/kenya](http://www.dree.org/kenya).
- CEA, Commission Economique pour l'Afrique (2004), Les transports et l'intégration régionale en Afrique, Paris, Maisonneuve et Larose, 228 pages.
- CENTRAL BUREAU OF STATISTICS (CBS), (2004). *Analytical report on migration and urbanization*. Nairobi: Ministry of Planning and National Development.
- CENTRAL BUREAU OF STATISTICS (2003). *Atlas of population and development indicators, 1999 Kenya population and housing census*. Nairobi: Ministry of Planning and National Development.
- CENTRAL BUREAU OF STATISTICS (2003). Geographic dimensions of well-being in Kenya. Where are the poor? Nairobi: Ministry of Planning and National Development.
- CENTRAL BUREAU OF STATISTICS (2004). *Kenya demographic and health survey 2003: Key Findings*. Nairobi: Ministry of Health and ORC Macro
- CENTRAL BUREAU OF STATISTICS (2004). *Kenya Railways Corporation, in Statistical abstract*. Nairobi: Ministry of Planning and National Development.
- CHARLIER J., HOYLE B. (1995). 'Inter-port competition in developing countries : an East African case study', *Journal of Transport Geography* 3 (2) : p. 87–103.

- CNUCED (2003). « Secrétariat de la CNUCED sur la base de données communiquées par le FMI », in *Rapport développement des services de transport multimodal et de logistique*, Nations Unies, 11 pages.
- COLLECTIF (1980). « Etude économique comparée des modes de transport terrestres en Afrique », Ministère des relations extérieures, coopération et développement, BCEOM, SOFREARAIL, TRANSENERG.
- ECA. « Plan d'action pour l'Afrique ». Doc ECA/TRID/Transport/05/03/ACPL, in *Les transports et l'intégration régionale en Afrique*, Commission Economique pour l'Afrique. Paris : Maisonneuve & Larose.
- HILL M.F. (1949). *Permanent way. The story of the Kenya and Uganda Railway*, vol. 1. Nairobi: East African Literature Bureau.
- IRANDU E.M., AKIVAGA P. (2005). *Geography*. Nairobi: Longhorn Publishers.
- DAILY NATION (2005). 'Six companies line up to bid for multi-billion railway contract', *Daily Nation*. 2 March 2005.
- MAUPEU H. (2005). 'La montée des frustrations', in *L'Afrique orientale, annuaire 2004*. Paris, Nairobi: CREPAO, L'Harmattan, IFRA (pp. 1–31).
- OCHIENG W.R., MAXON R.M. (1992). *An economic history of Kenya*. Nairobi: East African Educational Publishers Ltd.
- OGONDA R.T. (1992). 'Transport and communications in the colonial economy', in *An economic history of Kenya*. Nairobi : East African Educational Publishers Ltd (pp. 128–145).
- OGONDA R.T. (1992). 'Post-independence trends in development of transport and communications', in *An economic history of Kenya*. Nairobi : East African Educational Publishers Ltd (pp. 313–326).
- WORLD BANK (1996). 'Evaluation de la pauvreté au Kenya', in *Findings*, 5 pages.
- WORLD BANK (2003). 'Kenya, Transport sector memorandum', *Report N° 2644-KE*, vol. 1, 23 pages ; vol. 2, 147 pages ; vol. 3, 29 pages.