

# IFRA

*Les Cahiers d'Afrique de l'est*

Nouvelle série / new series

n° 23

---

janvier – mars 2004

## **L' intégration Est-africaine**

Infrastructures et développement :  
le cas de l'EAC  
*Ronan Porbel*

---

IFRA ~ Les Cahiers, N° 23,

## Infrastructures et développement : le cas de l'EAC

Ronan Porhel

### Introduction

L'Afrique de l'Est est créditée d'une des plus longues expériences d'intégration régionale, preuve s'il en est que ce type d'initiative n'est pas récent. La première expérience remonte à 1895 lorsque l'Angleterre coloniale décide de construire le chemin de fer ougandais de Kampala jusqu'au port de Mombasa au Kenya et la dernière créée en 1967 entre le Kenya, la Tanzanie et l'Ouganda se termina en 1977 par un échec cuisant tant pour des raisons politiques, le Kenya avait choisi la voie capitaliste, la Tanzanie de Julius Nyerere le socialisme et l'Ouganda subissait le règne d'Amin Dada, qu'économiques en raison d'une redistribution trop favorable au Kenya selon les deux autres protagonistes. S'en suit une longue traversée du désert, période pendant laquelle la Tanzanie sortit du socialisme et l'Ouganda du digérer une crise sans précédent suite au règne de son dernier président. Pourtant cette partie de l'Afrique de l'Est a toujours présenté des dispositions, qu'elles soient géographiques, démographiques ou culturelles, à une intégration de ses différentes parties. C'est la certitude en ce potentiel et aux avancées du aux expériences précédentes qui ont incité les trois chefs d'Etat à former une nouvelle organisation régionale.

Le traité pour l'établissement de l'EAC (*East African Co-operation*) a été signé le 30 novembre 1999<sup>1</sup>, est entré en vigueur le 7 juillet 2000 et la nouvelle institution a été formellement lancée le 15 janvier 2001. Les trois États membres, le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie ont voulu redonner une pertinence à la stratégie d'intégration régionale. Alors que les expériences passées ont confirmé la faible efficacité des structures régionales sur le continent africain tant en terme d'accélérateur des échanges (commerce intra-régional inférieur à 10 %) que d'accélérateur de croissance d'après le premier

---

<sup>1</sup> Traité de l'EAC in [www.eacq.org](http://www.eacq.org)

rapport sur l'intégration régionale en Afrique préparé par la commission économique pour l'Afrique (CEA) présenté à Addis Abeba en Mars 2002, les instigateurs de cette « renaissance » restent persuadés que la régionalisation peut être le moteur de la transformation des économies nationales et le meilleur vecteur à une insertion au sein de l'économie mondiale.

Si l'ancienne EAC a connu l'échec, nous devons également reconnaître que le bilan des politiques d'ajustement structurel (PAS) construites sur des bases nationales est loin d'être une absolue réussite tant en terme d'équilibre financier que du développement d'activités rentables. Ainsi l'option régionale a de nouveau été privilégiée avec l'idée qu'un grand marché est une condition non pas suffisante mais tout du moins nécessaire à un développement de la région.

Néanmoins bien que la stratégie choisie suive fidèlement les grandes étapes de l'intégration institutionnelle (de l'union douanière à l'union politique), nous pouvons y relever une insistance particulière sur la coopération sectorielle s'appuyant sur l'apport des acteurs de la région telle qu'elle peut s'observer dans la SADC (*Southern African Development Community*). Ainsi la volonté de se doter de structures institutionnelles indispensables à la création d'un environnement commun se doublerait de la mise en place de projets sectoriels régionaux tels que la gestion du Lac Victoria et la réhabilitation des corridors (les grands axes de communication reliant Mombasa à Kampala au nord, Dar es Salaam Kampala via Mwanza au centre et Dar es Salaam Lusaka en Zambie via Mbeya au sud.).

Chacun des espaces les plus reculés de la région, le nord du Kenya et de l'Ouganda ou le sud de la Tanzanie, doit être relié aux autres. L'intégration de ces espaces suppose de faire participer l'ensemble des territoires à la dynamique régionale en tissant un maillage d'infrastructures du local au régional : l'ensemble deviendrait de ce fait un grand marché susceptible d'exploiter toutes ses potentialités en terme de complémentarité de ses structures productives (Kenya : bourse et main d'œuvre qualifiée ; Tanzanie : ressources naturelles ; Ouganda : hydroélectricité etc...) et permettre de concrétiser pleinement les avantages d'une région construite autour d'un pôle de croissance régionale. Un tel projet espère faciliter le flux des investisseurs étrangers indispensables au financement de nouvelles activités.

Au préalable cela nécessite de la part des pouvoirs publics de présenter aux éventuels investisseurs un espace non pas vierge mais comportant déjà des raisons de s'y installer. C'est à dire que les sous-

régions défavorisées doivent s'inscrire dans cet espace en cours d'intégration en créant les conditions de leurs attractivités à partir de services publics comme les transports, les télécommunications, la recherche etc...qui pourraient renforcer la productivité des autres facteurs et de ce fait les avantages du territoire. La stratégie 2001-2005 de l'EAC entre dans cette optique puisqu'elle cherche à améliorer la coopération en terme d'infrastructures.

Le rôle des infrastructures, particulièrement dans les PED (pays en développement), est considéré comme majeur par les nouvelles approches du régionalisme qui s'inspirent largement des conclusions de l'économie géographique. Les principales institutions internationales dont la Banque Mondiale reconnaissent que la croissance et le développement ne peuvent démarrer dans ces pays sans un investissement d'ampleur dans les infrastructures censées renforcer les conditions sociales de la population et améliorer la circulation des biens. Cette condition engage non seulement l'État mais également l'ensemble des acteurs privés susceptibles d'agir sur ces projets, notamment l'aménagement du territoire. Cela suppose une étude poussée des spécificités territoriales de la région.

De l'ensemble des moyens d'intervention du pouvoir régional, les infrastructures notamment de transports semblent les plus appropriées pour rendre un territoire compatible avec les exigences de compétitivité et de connexion des activités au marché national, régional ou mondial.

En quoi une meilleure dotation en infrastructures pourrait favoriser un développement de la région de l'EAC ? Permettraient-elles vraiment d'accélérer le processus d'intégration régionale et de ce fait engendrer des transformations techniques, sociales et culturelles qui permettraient l'apparition et la prolongation de la croissance économique ainsi que l'élévation des niveaux de vie. (PIB/hab, IDH<sup>2</sup>).

---

<sup>2</sup> IDH : indicateur de développement humain

## **1. Un potentiel de développement régional à condition d'intégrer la dimension spatiale des externalités**

### **1.1. Un potentiel basé sur des complémentarités naturelles et historiques**

#### *1.1.1. Une complémentarité des structures doublée d'une infrastructure à vocation régionale*

Du point de vue démographique certains éléments penchent en faveur du regroupement de ces trois pays. En premier lieu un marché tel que celui de l'EAC rassemblerait environ 80 millions de personnes lui permettant d'atteindre cette taille critique pour bénéficier d'économies d'échelle et donc d'attirer des investisseurs étrangers. Deuxièmement le Kenya (52,6 hab/km<sup>2</sup>), l'Ouganda (98,7 hab/km<sup>2</sup>) et à un degré moindre la Tanzanie (37,2 hab/km<sup>2</sup>) présentent une densité supérieure à la moyenne africaine, ce point est essentiel pour que les États membres de la zone puissent s'accaparer des effets externes.

A la différence des autres régions d'Afrique, l'Afrique de l'Est, de même que l'Afrique Australe, a l'avantage de connaître un réseau routier et ferroviaire interconnecté qui a peu évolué depuis 1840 et la période coloniale britannique. Deux axes principaux dessinent l'espace : le corridor nord relie le port de Mombasa aux capitales de l'intérieur (Kigali, Bujumbura, Kisangani, Juba) en passant par Kampala, le corridor sud démarre du port de Dar es Salaam en Tanzanie pour rejoindre Lusaka en Zambie via Mbeya. Ces deux tronçons ont l'avantage d'offrir un réseau routier, ferroviaire sur l'ensemble de la distance et un oléoduc jusqu'à Eldoret pour le nord et Ndola pour le sud. Entre ces deux segments les voies de communications se raréfient mais restent cependant encore assez fournies, en infrastructure routières pour permettre un peu de trafic de marchandises tout en présentant les imperfections relatives aux transports africains (sur-utilisation, mauvais entretien, détérioration relative: l'exemple du tronçon reliant Nairobi à Arusha via Namanga réunit toutes ces caractéristiques). Par contre les versants nord et sud de l'Afrique Orientale se particularisent par l'extrême pauvreté de l'infrastructure, expliquant la forte concentration des transports sur les deux corridors et de ce fait leur détérioration rapide. Ce système structuré entre le hub aéroportuaire de Nairobi, les deux grands ports de l'Océan indien et des villes intermédiaires servant de lieux de liaison, amène toutefois les acteurs à considérer cette zone comme une

seule et même unité tarifaire anticipant dès lors la vision régionale de l'EAC<sup>3</sup>.

Ces avantages démographique puis logistiques avaient d'ailleurs joué un rôle sur l'existence des anciennes organisations régionales. Le premier projet ferroviaire de 1895 reliant Kampala au port de Mombasa au Kenya va inciter l'administration coloniale britannique à approfondir ce rapprochement en créant une union douanière entre le Kenya et l'Ouganda en 1917, laquelle accueillera le Tanganyika en 1927. Cette véritable « intégration exogène » permet de rationaliser les activités de la zone. Par conséquent suite aux indépendances respectives de l'Ouganda en 1962, du Kenya en 1963 et de la Tanzanie en 1964, les trois pays décidèrent de maintenir ces relations en créant l'*East African Community* (EAC) en juin 1967. Tout en cherchant à préserver les atouts de l'ancienne union, l'objectif était de favoriser l'harmonisation des politiques monétaires, fiscales et industrielles dans l'optique d'un développement plus rapide et d'une activité plus soutenue dont les fruits seraient partagés équitablement. Mais l'organisation cessa de son activité en 1977 tant pour des raisons économiques (problème de répartition des gains et des coûts de l'initiative régionale) que politiques.

Conscients de cette histoire régionale commune et ne s'opposant plus en terme idéologique depuis l'adoption de réformes économiques en Tanzanie et en Ouganda, ces trois pays ont de nouveau abordé la question de l'intégration compte tenu des avantages qu'elle pouvait apporter. En outre à la différence de nombreuses autres organisations régionales, l'EAC a la particularité de présenter une complémentarité géographique facteur d'effets de synergie et pouvant accélérer la conduite vers l'effet de taille minimum. L'objectif serait que ces avantages comparatifs potentiels deviennent des avantages compétitifs sur une base régionale. Ils se présentent de cette manière selon les pays :

Le Kenya, le leader de la zone, dispose d'une base industrielle, d'une classe moyenne dynamique et qualifiée et constitue le centre de distribution logistique (portuaire et aéroportuaire) de la région qu'il pourra pénétrer plus facilement. En outre Nairobi est une place financière relativement forte en Afrique dont pourraient profiter abondamment les deux autres partenaires.

---

<sup>3</sup> B. Calas: Le système logistico-urbain est africain, *Mambol*, IFRA (2000) voir Annexe 1.

L'Ouganda est devenu l'un des « élèves » préférés de la Banque Mondiale, et doit pouvoir s'appuyer sur un réseau hydroélectrique de qualité, illustré par la construction du barrage de Jinga, sachant que le pays est présenté comme le troisième producteur potentiel d'Afrique dans ce domaine. A un degré moindre nous pouvons relever les services aux industries et l'éducation supérieure avec le retour du prestige de l'université de Makerere.<sup>4</sup> L'intégration lui apporte cette possibilité de se désenclaver.

La Tanzanie par ses gisements encore peu exploités (pétrole, mines) doit devenir le fournisseur prioritaire de la zone et donc le grand bénéficiaire à terme de la construction d'un espace régional.

Bref en raison de cette complémentarité, des liens géographiques et historiques et de la petite échelle de l'organisation, susceptible de lui éviter certaines lourdeurs administratives, la région se présente comme une zone naturelle au sens de Paul Krugman et doit de ce fait connaître une intégration à un rythme relativement rapide.

#### *1.1.2. Des acteurs favorables bien qu'insuffisamment consultés*

Des investissements si lourds soient-ils dans le domaine des infrastructures n'auraient que peu d'effets si les acteurs privés n'envisageaient pas eux-mêmes de s'engager plus intensément dans l'expansion régionale puis mondiale. Les autorités de l'EAC sont d'ailleurs convaincues que la réussite de leur entreprise en dépend, bien qu'elles aient encore des difficultés pour contacter régulièrement cette partie de la société. Malgré ce manque de consultation, les acteurs, en particulier de la sphère privée, sont en général favorables au traité de l'EAC tout en reconnaissant que la hausse de la concurrence se fera au détriment de certaines activités alors qu'ils souhaiteraient qu'elles profitent en priorité aux populations africaines.

Une étude sur l'intégration régionale en Afrique de l'Est a été réalisée en 2000 donnant lieu à trois rapports dans lesquels plusieurs domaines furent abordés dont l'avis des acteurs.

Concernant les industriels, s'ils regrettent de ne pas avoir été consultés (dont 78 % des entreprises de ce secteur en Ouganda) ils partagent la philosophie du traité dont l'harmonisation des codes d'investissement susceptible d'attirer des investisseurs étrangers, en espérant, pour la majorité, une meilleure circulation des biens et

---

<sup>4</sup> World Bank: *Uganda's recovery: the role of farms, firms and government*, Washington, D.C (2001)

services, une baisse des tarifs intra-EAC de manière à offrir de nouveaux débouchés et donc de meilleures perspectives de profits. Ils souhaiteraient que l'institution organise la promotion commerciale par des expositions plus régulières et renforce le respect des contrats et des droits de propriété. 76,2 % des firmes ougandaises interrogées pensent que cette ouverture les inciteraient à modifier leurs technologies, voir à changer radicalement de production, et 61,2 % d'entre elles songent déjà à une re-localisation de leurs activités.<sup>5</sup> Les kenyans sont certes d'accord avec les objectifs mais considèrent que le rythme des réformes est trop lent rendant difficile une évaluation crédible de la portée du projet. Seule une suppression totale des tarifs internes leur semble significatif.<sup>6</sup> Les tanzaniens semblent plus partagés sachant qu'une partie importante de leur secteur industriel est davantage tourné vers l'extérieur (l'agro-alimentaire), les entreprises industrielles de ce pays craignent plutôt les effets de la concurrence et réclament des mécanismes de compensation<sup>7</sup>.

Cette crainte est d'ailleurs partagée par les secteurs commerciaux de ce même pays et de l'Ouganda. L'impact de l'EAC serait positif en terme d'ouverture des marchés et donc de disponibilité des produits et de baisse des coûts de transaction mais le fait de vendre des produits plus ou moins similaires au sein des trois pays menacerait les entreprises les plus fragiles au profit des kenyans plus modernes et plus à mêmes de supporter une baisse des prix du fait de la concurrence. Cette hypothèse a amené les entrepreneurs ougandais de ce secteur à réclamer des crédits d'exportation garantis pour réduire l'écart de compétitivité avec son voisin.

Les transporteurs de l'ensemble de la région sont également conscients de certains effets néfastes de la confrontation commerciale mais ils attendent davantage et avec impatience les actes de l'EAC concernant la simplification administrative (moins de « paperasse ») aux frontières pour réduire le temps des trajets qui deviendraient plus surs en raison des travaux en prévision et d'une attention policière renforcée.

---

<sup>5</sup> African Centre for Economic Growth (ACEG): Regional Integration Study of East Africa, The Uganda Country Report (2001).

<sup>6</sup> African Centre for Economic Growth (ACEG): Regional Integration Study of East Africa The case of Kenya, Final Report (2001).

<sup>7</sup> African Centre for Economic Growth (ACEG): Regional Integration Study of East Africa, Tanzania Country Report (2002).

Le secteur agricole est paradoxalement le plus important mais également le moins consulté. Les exploitants ne peuvent que constater l'insuffisance des informations les concernant mais apportent leur soutien au traité à condition de mettre en place une politique agricole commune. Ce préalable devient d'ailleurs vitale pour les activités de pêche du Lac Victoria où des tensions surgissent, entre ougandais et kenyans du fait d'une incompréhension dans l'utilisation des eaux du Lac. S'ils craignent pour certains la concurrence ils considèrent que la baisse des barrières tarifaires et non tarifaires ajoutée à une amélioration des infrastructures pourrait faciliter l'écoulement de leurs produits et leurs offrir une quantité plus importante et plus variée d'inputs. Quel que soit le pays considéré ils considèrent que les avantages de l'EAC l'emporteront sur les coûts.

Globalement nous constatons que les acteurs privés reconnaissent les bienfaits de l'EAC, ils en attendent d'ailleurs des mesures bénéfiques susceptibles de les motiver à investir, bien qu'ils soient conscients que la hausse de la concurrence sera préjudiciable à certaines unités de production. A ce titre des mécanismes de compensation sont réclamés avec davantage de véhémence en Tanzanie qu'au Kenya dont les autorités se demandent si ce procédé ne sera pas un frein au redéploiement des activités dans la région. La question de l'intégration n'est donc simple à aborder, les débats au sujet du tarif extérieur commun illustrent assez bien les difficultés. Celui-ci devait être signé le 30 Novembre 2003 puis au mois de Janvier, il attendra encore quelques mois alors que les partenaires sont d'accord sur l'ensemble de l'accord : un tarif extérieur commun triple (0 %, 10 %, 25 %) et sur la suppression des barrières tarifaires et non tarifaires<sup>8</sup>. Mais sur 7000 produits étudiés et rangés au sein des différentes catégories de tarifs, une cinquantaine pose encore des problèmes dont le sucre, le papier, le tabac. Peut-être faudra-t-il attendre la date butoir du traité, juin 2004. C'est pour cette raison que l'apport du privé dans les négociations est primordial notamment pour jouer un rôle de coordination des projets d'investissement à vocation régionale, ce qu'a adopté l'*East African Business Council* (EABC), l'institution de l'EAC regroupant les représentations nationales du secteur privé.

En dehors de leurs statuts purement économiques, les acteurs peuvent également se distinguer de part leurs origines ethniques ou

---

<sup>8</sup> EAC secretariat : EAC Customs Union : Information and Implications, Occasional Papers, Arusha, (2002)

religieuses. Cette caractéristique est à prendre en compte dans l'optique de la création d'un grand marché régional d'autant plus si elle peut faciliter les échanges. En effet ces réseaux sociaux fondés sur l'appartenance à une classe, une caste, une tribu ou un quartier permettent à ceux qui adhèrent aux mêmes normes d'avoir un comportement prévisible, ce qui réduit les risques inhérents aux transactions en donnant des indications sur la qualité des partenaires qu'ils soient dans les grandes entreprises ou sur les marchés ruraux. Cependant s'ils peuvent apporter de réels facilités à la mise en place de structures productives, il ne faudrait pas non plus leur accorder le monopole de la régulation en raison de normes de fonctionnement quelque fois en décalage avec les logiques de développement par le marché. La difficulté est donc de doser juste entre l'apport des réseaux et celui d'organisations modernes. Concernant l'espace est-africain nous constatons par exemple que les commerçants indiens, ainsi que les principaux transporteurs, entretiennent des comptoirs dans les principales villes de la région (hub, les ports mais également les différentes villes relais) permettant à ces acteurs de se projeter plus aisément dans une stratégie régionale et à ces agglomérations, notamment les plus modestes, de connaître les effets d'entraînements régionaux attendus. Grâce en partie à ce mode d'insertion, des entreprises familiales, à partir desquelles des réseaux internationaux ont émergé et dont le dynamisme pourrait servir de rampes de lancement aux initiatives régionales, se sont imposées. C'est le cas par exemple des familles Madhvani originaires d'Ouganda dans les domaines agroalimentaire et métallurgique, Karimjee pour l'automobile en Tanzanie et notamment les ismaéliens par l'intermédiaire de l'Agha kan et la famille Manji davantage concernée par la finance. Les pêcheries du Lac Victoria appartiennent le plus souvent à ces types de réseaux, voir aux mêmes groupes financiers.

Autre mouvement, les réseaux swahili prennent leur source sur les côtes de la région et restent très influencés par la colonisation arabe du point de vue de la religion et des traditions commerciales. Si la langue swahili s'étend de la côte jusqu'au Rwanda, les réseaux restent ancrés sur les bords de l'océan Indien du Mozambique jusqu'à la Somalie avec une forte implantation dans les îles Zanzibar et Pemba. L'islam en terme d'autorité et le commerce du point de vue de l'activité constituent la particularité de ces réseaux. Si la reproduction d'une identité de groupe et le maintien de la cohésion prédisposent à l'endogamie, la nécessité de préserver les réseaux marchands incite des tribus à entretenir de nouvelles alliances au delà des frontières

étatiques, notamment au sein de villes relais, et à tolérer l'exogamie<sup>9</sup>. Ainsi ces réseaux sont eux-mêmes polarisés avec des tendances centripètes et centrifuges selon les comportements stratégiques qu'adoptent les acteurs. Leur influence sur l'ensemble de l'espace côtier est fondamentale.

### 1.1.3. *Le choix du bassin du Lac Victoria comme zone économique de croissance*

Une nouvelle coopération ne pouvait qu'amener les architectes de cette initiative à considérer pleinement la région se situant à l'intersection des trois pays : le Lac Victoria

Le lac Victoria est le deuxième plus grand lac d'eau douce au monde avec une surface de 68,800 km<sup>2</sup> après le lac supérieur en Amérique du Nord. Il possède un volume de 2 760 km<sup>3</sup> et une profondeur moyenne de 40 mètres. Le lac est partagé entre le Kenya (6 %), la Tanzanie (51 %) et l'Ouganda (43 %). Le bassin du lac couvre, quant à lui, 193 000 km<sup>2</sup> et comprend deux autres pays intéressés d'ailleurs par une intégration prochaine dans l'EAC : le Rwanda et le Burundi (répartition : Tanzanie (44 %), Kenya (22 %), Ouganda (16 %), Burundi (7 %), Rwanda (11 %). De nombreuses rivières viennent se jeter dans le lac.

Le bassin du Lac Victoria présente un potentiel de développement remarquable conduisant les trois états membres de l'EAC à le désigner comme une zone de croissance économique devant être exploité de manière soutenable<sup>10</sup>. Les atouts :

- une forte densité du fait de la présence d'un tiers de la population de la communauté. 30 millions de personnes dont 80 % vivent en zone rurale et présentent un taux d'activité d'environ 40 %. Une connection stratégique avec les pays d'Afrique centrale (Rwanda, Burundi, RDC) est possible.
- des routes maritimes sur le lac (Ouganda-Tanzanie ; Ouganda-Kenya ; Kenya-Tanzanie), certes à améliorer, et une interconnexion avec la côte de l'océan indien par l'intermédiaire du corridor nord vers le port de Mombasa et le corridor central (à finaliser) vers Dar es Salaam.

<sup>9</sup> F. Leguennec-Coppens et P. Caplan: *Les Swahili entre Afrique et Arabie*, Karthala, (1991).

<sup>10</sup> EAC secretariat : A study to assess the economic potential and constraints of developing Lake Victoria basin as an economic zone, Final Report, (2001).

- un énorme potentiel en terme de ressources naturelles qui n'a pas été exploité.
  - *agriculture* : des sols fertiles et une zone climatique favorable en raison des pluies régulières et des possibilités d'irrigation à l'aide du Lac.
  - *minerais* : si les trois pays sont dotés en ressources minérales (quart, phosphate, cuivre, cobalt, fer etc.), la Tanzanie est l'État qui présente les meilleurs atouts. Ainsi les régions de Mwanza et Mara possèdent d'importantes réserves d'or (la Barikgold à Buliankulu et Anglogold à Geita) avec des filons de pierres précieuses pour cette dernière, alors que celle de Kagera est plutôt riche en étain, cuivre, fer et en nickel avec un prolongement de la veine jusqu'au Burundi et au Rwanda.
  - *faune* : le bassin comprend une faune riche et diversifiée incluant le « Big Five » (lion, éléphant, rhinocéros, buffalo, léopard), les gorilles et une variété d'oiseaux et de papillons en Ouganda. La proximité de nombreuses réserves et parcs dont le Serengeti devrait favoriser l'émergence du tourisme à condition d'exploiter le Lac par l'intermédiaire de croisières et des sports nautiques.
  - *énergie* : en raison de l'existence de nombreuses rivières, le potentiel de production électrique est très important notamment en Ouganda et à un degré moindre en Tanzanie. La source majeure reste le Nil et la renégociation du traité du même nom avec l'Égypte déterminera en partie l'avenir de l'hydroélectricité dans la région sachant que le Kenya est déjà un importateur net auprès de l'Ouganda. D'autres sources d'énergie soutenables, géothermiques, solaires, les éoliennes ou l'utilisation de la biogas sont également plausibles<sup>11</sup>. Entre temps le bassin continue de compter sur un pétrole importé toujours de plus en plus cher et d'énergie traditionnelle basée sur l'exploitation des forêts.
  - *pêche* : environ trois millions de personnes vivent directement ou indirectement de l'industrie de la pêche sur le Lac Victoria. Les capacités de production sont estimées à 400 à 500 000 tonnes. La perche du Nil et le Tilapia sont les espèces les plus recherchées. Bien qu'elle soit encore

---

<sup>11</sup> EAC secretariat: Investment and Development Opportunities in The Lake Victoria Basin, WSSD, Johannesburg, South Africa, (2002)

limitée à une production de subsistance, l'aquaculture est fortement encouragée.

De par ses ressources, le bassin du Lac Victoria a le potentiel pour devenir une région prospère à condition de coordonner les actions et de respecter le caractère soutenable du développement en raison de l'extrême pauvreté et des dégradations sur l'environnement.

## **1.2. Un potentiel qui suppose un effort d'investissement dans les infrastructures**

### *1.2.1. Le manque d'infrastructure : un obstacle au développement récurrent dans les PED*

*Un état des infrastructures, de l'espace est-africain ne répondant pas aux exigences de l'économie moderne*

Si l'espace africain peut s'appuyer sur une infrastructure héritée de l'ère coloniale, elle n'en est pas moins en mauvais état et ne permet pas de relier les différentes zones de la région. Les motivations des anciens empires s'appuyaient sur la nécessité d'approvisionner l'ancienne métropole à l'aide des grands axes routiers et ferroviaires et non sur le développement de ses colonies.

Pourtant le rôle des services procurés par les infrastructures, en particulier le transport et les installations nécessaires aux exportations, telles que les ports, les aéroports et les réseaux de communications, est de faire en sorte que les mouvements de marchandises soient plus rapides, plus sûrs et plus fiables afin que les échanges puissent s'intensifier et les pays se spécialiser. L'accroissement de la spécialisation et les gains d'efficacité issus des économies d'échelle sont certes susceptibles d'être freinés par la taille du marché, mais le transport peut permettre de l'accroître par un développement des échanges transfrontaliers. Ainsi, grâce à lui, les échanges peuvent être réalisés à grande échelle, favorisant la spécialisation et la productivité. D'autre part, sans infrastructure de qualité, l'exportateur est pénalisé puisque le coût prohibitif des transports se répercute sur la charge de l'acheteur, incite celui-ci à se tourner vers des fournisseurs étrangers plus compétitifs.

Cet obstacle aux exportations résultant du coût de transport est manifeste dans de nombreux pays d'Afrique. Sur ce continent, les coûts de transport sont en général plus élevés que dans les autres régions du monde et pèsent fortement sur les prix à l'importation ou à l'exportation. Ainsi quand bien même la région connaîtrait un abaissement de ses barrières douanières, le coût de transport peut

rester élevé en raison de facteurs géographiques. C'est le cas de l'Ouganda qui n'a pas d'accès direct à la mer et doit compter sur le corridor nord pour accéder au port de Mombasa ou son aéroport international à Entebbe mais dont les coûts sont souvent élevés par rapport à Nairobi qui bénéficie d'économies d'échelle et d'un prix du fuel inférieur.

Une amélioration des infrastructures permettrait de réduire les coûts et le temps de transport et donc de dégager un espace pour se consacrer à d'autres activités comme l'accès aux services sociaux et aux activités non agricoles génératrices de revenu

Le réseau routier est-africain a une importance majeure pour l'économie dans la mesure où il représente le principal, et très souvent l'unique, moyen de transport des productions agricoles et des individus. Bien que les autorités soient conscientes de cette priorité, elles n'ont pu adapter l'offre de routes au fort développement du trafic depuis dix ans. Le réseau kenyan, certes en expansion depuis 1963, comprend 63 291 km de routes classifiées sur un total de 194 000 dont 14 % sont bitumées et l'état ne cesse de se détériorer alors que les licences de transporteurs poids lourds et les valeurs des marchandises transportées continue d'augmenter.<sup>12</sup> Ainsi le nombre de tués sur les routes, le plus souvent à bord des « *matatus* » a augmenté de 44 % entre 1992 et 2000, le Kenya présente l'un des bilans les plus sombres d'Afrique dans ce domaine, ce qui a amené les autorités à imposer en 2004 une réglementation plus stricte (certificat de bonne conduite, ceinture obligatoire...) L'Ouganda présente un pourcentage de routes bitumées analogue à celui du Kenya pour un total de 66 000 km. Enfin la Tanzanie qui constitue l'espace le plus important, possède l'infrastructure la plus pauvre avec 85 000 km dont à peine 5 % sont recouvertes.

Une des explications de ce faible bilan, caractéristiques des réseaux routiers africains, est le peu de place laissé à l'entretien des équipements. Une fois la route construite, on prête peu d'attention aux coûts récurrents et à la gestion de la voirie, ce qui explique le mauvais état de plus de 50 % des routes revêtues et le fait que les autres routes ne soient praticables que lors des seules saisons sèches. Le fait que les transporteurs routiers ne respectent pas toujours la réglementation sur les charges maximales par essieu ne peut qu'aggraver la situation. La mauvaise qualité structurelle des ouvrages est illustrée par des routes

---

<sup>12</sup> Republic of Kenya: Statistical Abstract, Central Bureau of Statistics, Ministry of Planning and National Development, Nairobi (2003).

souvent construites sans systèmes de drainage que les saisons des pluies détériorent rapidement que le manque d'entretien accélère. Par conséquent des capacités sont gaspillées, la production est réduite et un investissement supplémentaire d'ampleur devient nécessaire, ne serait ce que pour maintenir les niveaux des services existants, alors qu'une route revêtue bien entretenue doit pouvoir attendre 10 à 15 ans avant de subir une réfection de son revêtement. Ainsi les réductions de dépenses d'entretien en période d'austérité représentent le plus souvent de fausses économies.

Le réseau ferroviaire est certes important (environ 6684 km pour les trois pays) du fait de l'héritage de la période coloniale mais l'infrastructure est en très mauvais état. Le manque d'investissement et la gestion catastrophique des entreprises responsables, notamment par une embauche excessive de la main d'œuvre, s'est traduit par une baisse significative des parts de marché du chemin de fer (se limitant désormais à moins de 30 % du fret internationale) et a conduit à une hausse conséquente du transport routier fortement dommageable à l'état des routes. Ainsi la ligne Kampala-Malaba-Mombasa est la seule qui reste opérationnelle en Ouganda alors que le Kenya détient encore un réseau secondaire reliant les villes de Nanyuki, Kitale et Kisumu et le réseau tanzanien à Taveta. Ce dernier continue de présenter une double infrastructure ferroviaire représentée par les deux compagnies publiques *Tanzania Railways Corporation* (TRC) et TAZARA. La première gère un réseau national de 3027 kilomètres dont l'écartement est de 1 mètre alors que la seconde comprend 1860 kilomètres du port de Dar es Salaam à New Kapiri Mposhi en Zambie et présente des normes adaptées à l'Afrique australe, c'est à dire un écartement de 1,067 mètres. Cette non compatibilité entre les deux réseaux et les faibles investissements dans le secteur explique la chute vertigineuse du trafic. Ainsi la ligne TAZARA construite entre 1970 et 1975 et censée transporter pour 5 millions de tonnes de marchandises par an n'a pu faire mieux que 650000 tonnes en 2002 avec un trajet de plusieurs semaines, au lieu des 5 jours maximum pour relier le port tanzanien à sa destination finale en Zambie.

Cet état des infrastructures apparaît comme la principale inquiétude des secteurs de l'économie. Ainsi au Kenya des agriculteurs, des tours opérateurs, des industriels et des transporteurs, lésés par des routes impraticables et outrés que le réseau ferroviaire n'est pas été étendu depuis la période coloniale, ont exigé de la part du gouvernement, par des pétitions, la réhabilitation urgente de 150 000

Km de routes et un projet d'ampleur pour les autres infrastructures (rail, télécommunications, énergie, ports)<sup>13</sup>

*Un bassin du Lac Victoria marqué par une pollution et un équipement insuffisant sans lequel aucun processus de croissance ne sera envisageable*

Malgré son potentiel important, la région du Lac Victoria doit faire face à de nombreux désagréments qui, en se cumulant, constituent de véritables contraintes de développement.

Premièrement nous devons noter le caractère particulièrement vulnérable de cet écosystème qui ne cesse de subir des agressions de la part des acteurs environnants. La pollution sur le lac s'explique de plusieurs manières : d'une part l'utilisation de produits chimiques dans le cadre agricole et de la pêche à la fin des années 90 et lors de l'exploitation des mines d'or s'est traduit par une eutrophisation du Lac aggravée par l'introduction de la perche du Nil, dès 1954, poisson carnivore qui n'a cessé de réduire la part des « *cichlidés* »<sup>14</sup>. Le développement de la jacinthe d'eau durant les années 80, et plus particulièrement au sein des ports les plus protégés des vents et des vagues comme Kisumu ou Port Bell, dégrade les conditions de navigation, réduit les ressources en poissons du lac et détériore la qualité de l'eau entraînant de graves problèmes sanitaires tels que la malaria. D'autre part l'accumulation des déchets humains et industriels en provenance des brasseries, des tanneries, des entreprises de papier et des abattoirs conduit à une pollution des eaux du Lac et des rivages. Les nombreuses fuites d'hydrocarbure lors du pompage du pétrole, qui font de la ville de Kisumu le premier pollueur du bassin, aggravent la situation alors que le programme environnemental de l'EAC se situe justement à Kampala<sup>15</sup>.

Deuxièmement, quel que soit le secteur considéré, agricole, pêche, industrie, tourisme ou commerce, il ne peut envisager un

---

<sup>13</sup> *The East African*: (26 Mai 2003).

<sup>14</sup> Petits poissons du Lac Victoria dont la disparition explique en partie le développement des petites algues vertes responsables d'une baisse de l'oxygénation.

<sup>15</sup> United Nations Economic Commission For Africa: Assessment Study on The State of Lake Victoria Ports, Sub-Regional Development Centre for East Africa (1999).

développement ambitieux en s'appuyant sur des infrastructures aussi défectueuses<sup>16</sup>.

- Le réseau routier du bassin du Lac Victoria : constitué de 36 208 km de routes dont 2 850 en tarmac<sup>17</sup>, il est responsable de près de 80 % du transport des marchandises. Excepté les tronçons des routes nationales et internationales, les routes de la région sont en terre et deviennent impraticables lors de chaque saison des pluies. Comme pour les réseaux nationaux, l'absence de maintenance et d'investissement expliquent en grande partie cette situation.
  - Au Kenya le réseau routier du Lac Victoria représente 15 492 Km dont 85 % est en terre et 15 % bitumé. Les différentes aires sont connectées par des pistes, constituées de terre et de gravier, en mauvais état notamment celles conduisant aux plages et aux « landing sites » et aux zones productives. L'activité des pêcheries et les possibilités d'exportation vers les pays voisins sont de ce fait fortement pénalisées durant la saison des pluies.
  - L'Ouganda, qui disposait pourtant de l'un des meilleurs réseaux routiers de l'Afrique sub-saharienne dans les années 60, présentait en 1987 une infrastructure détériorée à 90 % en raison d'une absence totale d'investissement dans les années 70-80. Des progrès sont apparus, sous l'égide du *Economic Recovery Program* (ERP) financé en grande partie par la Banque Mondiale, et en 1996, 70 % des routes principales (nationales) et 40 % des routes de districts (départementales) avaient été ravalées. Néanmoins pour ces dernières le financement est particulièrement délicat puisque leur maintenance dépend, depuis la décentralisation, des ressources financières des gouvernements de district. Or la collecte des taxes devenant de plus en plus difficile, un recours au gouvernement central ou aux donateurs étrangers, mais le financement des routes dépasse souvent leurs possibilités, correspond le plus souvent au seul moyen de réhabiliter le réseau sous peine de continuer à subir les mêmes désagréments que le réseau kenyan.
  - Le réseau routier de la partie tanzanienne du bassin du Lac Victoria se compose de 13 000 km réparties entre trois régions : Mwanza avec 49 % du réseau (sud du Lac), Mara

<sup>16</sup> EAC secretariat : A study to assess the economic potential and constraints of developing Lake Victoria basin as an economic zone, Final Report, (2001).

<sup>17</sup> EAC secretariat: Investment and Development Opportunities in The Lake Victoria Basin, WSSD, Johannesburg, South Africa, (2002).

21 % (sud est du Lac) et Kagera 30 % (sud ouest du Lac). La région Mara a l'avantage de présenter des routes nationales de qualité, notamment une autoroute reliant le Kenya via Tarime, mais les voies secondaires sont détériorées et entravent le commerce. Ce qui est d'ailleurs le cas de la plupart des routes de la région de Mwanza, constituées de terre et de gravier, qui deviennent donc rapidement impraticables. Le réseau de Kagera, concentré le long des côtes du Lac vers Bukoba et au sud de l'Ouganda et du Rwanda, est à peine praticable lorsque commence la saison des pluies et la maintenance se limite le plus souvent à de simples rebouchages des portions délabrées. Compte tenu des effets négatifs de l'état des routes sur un parc automobile déjà bien médiocre, les dépenses de temps et d'efforts consacrées au transport de marchandises compromettent l'efficacité de toute activité économique. Ainsi sans un effort financier notable dans la réhabilitation de cette infrastructure, il semble difficile d'imaginer le démarrage d'un processus de croissance.

- Le réseau de chemin de fer de la région du Lac Victoria est peu dense et présente les défauts d'un secteur longtemps déconsidéré et dont l'avenir n'est pas la priorité des instances politiques, pourtant il pourrait davantage participer à l'approvisionnement des mines. Ainsi les lignes en fonctionnement, essentiellement du fret, viennent se caler sur les corridors : Nord pour Kisumu au Kenya et Kampala en Ouganda vers Mombasa, central pour Mwanza vers Dar es Salaam qui représente le seul moyen de communication, la route étant difficilement praticable.
- L'infrastructure aérienne dispose de l'aéroport international d'Entebbe dont les coûts restent supérieurs à ceux de Nairobi et de celui de Mwanza qui devrait pouvoir se développer en raison de la présence des mines et de sa position stratégique pour les pays d'Afrique centrale mais les investissements restent insuffisants.
- Le système de transport desservant le bassin du lac Victoria présente des goulots d'étranglement notamment par un équipement inadéquat de nombreux ports qui induit une utilisation intensive du réseau routier. Pourtant le développement de cette partie de l'Afrique orientale est dépendante d'une amélioration du trafic maritime sur le lac. En effet le port est un outil remarquable pour le développement régional et international et ce pour plusieurs raisons :

- *la voie maritime* est le moyen de transport le plus efficace en terme de volume et de coût par tête ou par kilomètre particulièrement pour les biens à faible valeur ajoutée.
- *la création d'un port* en fait assez rapidement le premier employeur des environs qui induit le plus souvent des emplois indirects (assurance, maintenance, transport, douane etc..) bien supérieurs aux emplois directs.
- *la réduction du coût du transport* qui en résulte, permet de transférer des produits primaires vers des zones industrielles proches de manière à les transformer puis à les réexporter, ce qui est source d'emplois et d'augmentation des revenus.

Les principaux ports du lac Victoria<sup>18</sup> ne semblent pourtant pas jouer un rôle majeur au sein de la stratégie régionale, bien que leur importance respective ne soit pas la même selon le pays. Au Kenya le port de Kisumu a l'avantage d'être doté en infrastructures, bien qu'anciennes, et d'être relié à la voie ferrée mais la concurrence de la route prônée par les autorités kenyanes pénalise ses possibilités de contribution au développement de la région. Il se limite à l'exportation d'hydrocarbures vers la Tanzanie tous les trois jours et quelque fois de pièces détachées pour les mines ou de quelques produits manufacturés kenyans ou étrangers vers la Tanzanie et l'Ouganda. Port Bell, en Ouganda, est proche de Kampala et donc des organismes de décision. Il relie les ports de Kisumu et de Mwanza à l'aide de trois wagons-ferries mais les complémentarités qu'il pourrait développer avec le port de Jinja, sous la forme d'externalisation des activités de certains transport ou de maintenance, n'ont pas été mises en place aboutissant à des encombrements et de la pollution. Les ports tanzaniens (Mwanza, Bukoba et Kemono Bay) ont un réel potentiel de croissance notamment en raison des ressources minières des environs mais cela nécessiterait un investissement d'ampleur dont la rentabilité n'est pas encore avérée.

Ce retard de développement et le manque de coordination s'expliquent par le fait que la dimension nationale est restée longtemps la seule estimable empêchant dès lors : une meilleure utilisation collective des biens, une harmonisation des procédures et une lutte plus efficace contre la jacinthe d'eau qui concerne pourtant la très grande majorité des ports. La gestion des ports par les compagnies ferroviaires nationales (*La Tanzania Railway Corporation [TRC], l'Uganda*

<sup>18</sup> EAC secretariat: Study on the Assessment of the State of Lake Victoria Ports, United Nations Economic, Sub-regional Development Centre for East Africa, March, (2003).

*Railway Corporation* [URC] et la *Kenya Railway Corporation* [KRC]) qui ne sont pas spécialisées sur cette question, qu'elles considèrent comme marginales en comparaison avec leurs activités principales, a également contribué à sous-évaluer l'impact des voies maritimes sur le développement de la région. Enfin, l'éloignement des centres de gestion pour le Kenya (Nairobi) et la Tanzanie (Dodoma) n'a pas incité à considérer plus sérieusement les problèmes du bassin du lac Victoria.

Enfin, le bassin présente les inconvénients inhérents à de nombreux PED limitant tout investissement d'ampleur. La présence d'une main d'œuvre peu qualifiée, les difficultés d'un financement par le crédit (des taux d'intérêt le plus souvent supérieurs à 15 %), le manque d'entrepreneurs capables de maîtriser les codes modernes de la gestion, notamment celui du risque, et les trop faibles garanties sur le respect des lois et des contrats découragent les investisseurs étrangers et les hésitations des politiques à s'engager pleinement dans une réforme de l'économie, retardent une évolution des mentalités vitale pour l'accomplissement de nouveaux projets.

#### *1.2.2. Les infrastructures doivent s'intégrer dans un projet régional de développement*

Au delà du souhait d'améliorer les conditions de transport et de production des acteurs actuels de la région, l'investissement dans les infrastructures vient s'inscrire dans une stratégie plus ample, visant à atteindre la création d'un espace plus large susceptible d'offrir des économies d'agglomération. En effet le manque de compétitivité de nombreux secteurs des PED s'explique en partie par une incapacité à atteindre une taille critique de manière à dégager des économies d'échelle et un niveau de productivité capable de leur assurer un coût de production rentable. Pour répondre à ce handicap, les entreprises doivent avoir la possibilité d'imaginer un grand marché, qui les amènerait alors à envisager de s'agrandir et de favoriser une spécialisation de l'appareil productif de la région. En agissant de la sorte, les structures productives pourraient se modifier pour adopter des normes plus modernes adaptées au commerce international et permettraient d'utiliser tout le potentiel de la région. Si l'adoption des différentes étapes de l'intégration institutionnelle<sup>19</sup> et notamment l'union douanière peut faciliter ce dessin, il n'est pas suffisant dans la mesure où cette phase de développement suppose au préalable d'intégrer des espaces qui peuvent différer au niveau géographique,

---

<sup>19</sup> B. Balassa : *The Theory of Economic Integration*, Allen & Unwin, (1961)

économique ou politique. D'après F. Célimène et C. Lacour<sup>20</sup> cette extension spatiale dépend de la réalisation de certaines conditions : « *l'obligation d'une centralité déplacée* » signifie une certaine remise en cause des pouvoirs nationaux et l'instauration d'une institution supra-nationale, « *la réalité d'une communauté essentielle* » suppose qu'en l'absence de liens culturels profonds entre l'ensemble des individus de la région, une logique de marche ne sera pas efficiente, « *le maintien d'une cohésion importante* » rend de ce fait difficilement acceptable le creusement de trop fortes inégalités, enfin « *le recours à une coopération privilégiée* » de manière à favoriser les effets de proximité et « *une capacité d'adaptation* » à chaque modification structurelle des marchés. Une volonté politique est donc nécessaire pour dépasser les horizons nationaux mais la perception transfrontalière et régionale ne pourra se concrétiser pour les acteurs que par l'apparition d'une véritable infrastructure susceptible de rendre réalisable une production et des échanges sur un marché plus vaste.

Cet objectif était également au cœur de la réforme des PAS (politiques d'ajustement structurel) mais les contradictions internes des institutions internationales notamment entre la recherche d'un équilibre financier (politique de stabilisation du FMI) et la nécessité d'atteindre une meilleure compétitivité à l'aide d'infrastructures de qualité, ont révélé le besoin de dépasser le cadre des PAS pour engager les réformes. Cette priorité de construire des infrastructures de qualité se reflète dans la stratégie 2001-2005 de l'EAC et semble partagée par le NEPAD (*New Partnership for African Development*) qui considère que la consolidation des structures régionales et la rationalisation de ces organisations doivent favoriser l'objectif de croissance soutenable et d'intégration globale.

Néanmoins, traiter des infrastructures suppose d'aborder plusieurs éclairages. Le financement d'un tel investissement doit-il être public, privé ou en partenariat ? Comment prendre en compte les charges récurrentes telles l'entretien dont le manque explique plus de 50 % de la mauvaise qualité des routes<sup>21</sup> ; doit-on alors imposer un péage des services ? De quelle manière pouvons-nous appréhender les effets de liaison qu'ils soient en amont (l'ensemble des secteurs

---

<sup>20</sup> Célimène, F. et Lacour, C. : L'intégration régionale des espaces, Economica, (1997).

<sup>21</sup> Rapport sur le développement en Afrique : le développement des infrastructures en Afrique, (Banque Africaine de Développement : BAD) (1999).

fournisseurs et les besoins d'amortissement) ou en aval (impact sur la baisse des coûts de transport ou le développement des échanges sur les routes) sachant que leur estimation conditionne la réalisation de ces projets ? Enfin, quelle sera la réaction des acteurs, transporteurs, bureaucrates, industriels le long des routes : vont-ils engager des stratégies innovantes ou de blocages ?

#### *Définitions des infrastructures*

La notion d'infrastructure est abordée par de nombreux auteurs. Nous pouvons relever les infrastructures sociales (éducation et soins de santé) et les infrastructures physiques complémentaires qui comprennent les télécommunications, l'énergie, les transports (routes, chemins de fer et aéroport), l'adduction de l'eau.

Philippe Hugon fait référence au capital public doté d'infrastructures. Celles-ci sont soit « physiques localisées », elles sont alors source d'effets d'agglomération en raison des effets externes et des rendements croissants, et d'une représentation centre-périphérie du nouvel espace ; soit transactionnelles dans le sens où elles abaissent les coûts de transport entre les territoires et les coûts de transaction entre les agents éloignés. Les infrastructures « interconnectantes » entre différents territoires, susceptibles de favoriser la diffusion ou la contagion de la croissance et des technologies, sont-elles mêmes physiques ou transactionnelles (les réseaux)<sup>22</sup>.

Au sens large, O. Hirschman « englobe tous les services publics, de l'ordre public à l'enseignement, aux transports, des communications, de l'énergie, de l'offre de l'eau ainsi que ceux concernant l'agriculture comme les systèmes d'irrigation et de drainage. Ce sont les services de base en l'absence desquels les branches d'activité du primaire, du secondaire et du tertiaire ne pourraient fonctionner ». Au sens restreint, l'auteur se limite aux transports et à l'énergie, ce que nous retiendrons également<sup>23</sup>.

Enfin H.F. Henner définit les infrastructures comme un ensemble disparate d'éléments nécessaires au fondement de l'économie permettant de faciliter la circulation des marchandises, des hommes et des idées. Il y regroupe les infrastructures dites « d'utilité publique »

---

<sup>22</sup> P. Hugon : La croissance et la crise est-asiatique au regard de la régionalisation : le rôle des infrastructures et des réseaux, Mondes en développement, Tome 28,(2000).

<sup>23</sup> Hirschman, A.O. : *Stratégies de développement économiques*, (1964).

(réseau d'adduction d'eau, égouts, ramassage et traitement des déchets et la fourniture d'électricité) et les services (équipements éducatifs, santé, social). Il considère les infrastructures comme un bien collectif caractérisé par la non exclusion et la non rivalité et source d'effets externes, ce qui n'amène pas obligatoirement à l'optimum social. Il est donc conseillé à l'État d'intervenir en la matière pour se rapprocher de cet objectif, soit en imposant une entreprise nationale, soit une réglementation<sup>24</sup>.

Nous retiendrons la définition de C. Kessides<sup>25</sup> pour qui les infrastructures représentent: « *la structure, l'équipement et l'aménagement de long terme ainsi que les services qu'elles fournissent, que ces derniers soient utilisés pour le processus de production ou pour l'utilisation finale des ménages* ».

#### *Les effets théoriques attendus*

Pour comprendre l'impact des infrastructures sur le développement, il faut au préalable intégrer le fait que le processus de croissance est par essence et en permanence inégal contrairement à ce que prédit la théorie néoclassique standard pour qui les phénomènes de croissance se développent de manière égalitaire en s'appuyant sur des rendements décroissants des facteurs à court et long termes. La réalité nous en montre d'ailleurs de nombreux exemples: une intégration régionale aussi perfectionnée que l'Union européenne a dans un premier temps enrichi ses membres les mieux dotés, l'Allemagne et la France. Cette situation s'explique, d'après G. Myrdal par des effets cumulatifs (économies d'agglomération, rendements croissants) qui se greffent sur la croissance et qui renforcent les atouts des pays « meneurs » et donc les inégalités<sup>26</sup>. Il en conclut, de même qu'O. Hirschman et d'autres économistes, qu'en l'absence d'interventions publiques d'envergure et durables, le processus d'égalisation entre les régions aura peu de chance de s'amorcer. De ce fait il ne s'agit pas de rechercher un croissance équilibrée inatteignable mais de poursuivre une croissance polarisée devant progressivement profiter à tout le monde. C'est dans ce cadre qu'interviennent les

---

<sup>24</sup> Hener, H.F : Infrastructures et développement, Mondes en développement, Tome 28, (2000).

<sup>25</sup> Kesside, C. : A Review of Infrastructure's impact on Economic Development in Batten D.F, Katlsonn C : *Infrastructure and the Complexity of Economy*, Springer verlag Berlin (1996).

<sup>26</sup> G. Myrdal: *Economic theory and under-developed regions*, Gerald Duckworth, (1959).

infrastructures en favorisant le déclenchement d'un processus de croissance puis en facilitant la contagion à la périphérie.

Dés 1964, O. Hirschman réfléchit sur l'impact supposé des infrastructures sur la croissance notamment par une étude de diverses séquences. Faut-il qu'un État privilégie, dans un premier temps, l'éclosion d'activités directement productives (ADP), c'est à dire des entreprises quel que soit le secteur, puis les aider dans un second temps par un développement d'infrastructures économiques et sociales (IES) comme des routes, des ports, de l'électricité etc. ou alors inverser l'ordre des priorités en estimant que la présence d'une infrastructure de qualité suffira à stimuler l'investissement industriels. Sachant que si les deux (ADP et IES) sont nécessaires au développement, elles ne peuvent être réalisés en même temps, ce dilemme présuppose donc un choix et des stratégies en matière d'investissement.

Dans un premier cas, ce sont les ADP déjà existantes qui seront amenés à faire pression sur les pouvoirs publics pour développer des IES afin de baisser leurs coûts de production. L'avantage de cette séquence provient du fait que les investissements publics ont le plus de chance d'être utiles et donc rentabilisés dans la mesure où ils répondent à une demande réelle. Nous pouvons à ce titre penser à l'appel des acteurs kenyans concernant la nécessité de réhabiliter le réseau routier. La seconde séquence suppose une planification des infrastructures de la part des autorités, compte tenu des caractéristiques de l'espace intérieur, qui doit inciter certains acteurs, locaux ou étrangers, à investir dans des ADP dans la mesure où les coûts de production seraient plus faibles qu'ailleurs. Le secteur de l'infrastructure permet aux activités de réaliser des profits, il s'agit donc d'externalités ou d'avantages qui profitent à d'autres et la production de ces effets externes est souvent considérée comme un aspect essentiel du développement de l'infrastructure. Les retombées d'une telle solution sont cependant plus aléatoires car elle suppose une projection dans un avenir plus incertain, mais elle est d'autant plus nécessaire si la région en question est très peu pourvue en équipements publics. Une analyse empirique a été réalisée par J. Weiss<sup>27</sup>, pour le compte de la BAD, concernant 31 pays d'Afrique dont le Kenya et la Tanzanie, pour évaluer l'impact de la longueur des routes et de la puissance installée des centrales électriques par habitant sur le PIB.

---

<sup>27</sup> Rapport sur le développement en Afrique : le développement des infrastructures en Afrique, (Banque Africaine de Développement : BAD) (1999).

Compte tenu des réserves liées aux modélisations, l'étude tendrait à démontrer que si l'infrastructure progresse plus rapidement que les activités productives, cela stimulera la croissance alors que l'inverse serait moins efficace. Cette séquence se rapproche davantage de la situation du bassin du Lac Victoria qui souffre d'un manque d'infrastructures de base, notamment routières et électriques pour le secteur de la pêche.

Dans cette interprétation du processus de développement, une croissance déséquilibrée, dans laquelle l'infrastructure progresse plus vite que l'activité productive, ou l'inverse, est essentielle pour stimuler de nouveaux investissements. Ainsi la croissance équilibrée de l'IES et ADP n'est pas seulement irréalisable, elle n'est peut-être pas souhaitable car à l'équilibre l'investissement induit pour la période suivante est nul. Par la suite l'équilibre est possible car tout le monde aura foi en une croissance prolongée comme le dit O. Hirschman : « *C'est l'expérience passée d'une croissance non équilibrée qui, à un stade avancée du développement économique, rend possible une croissance équilibrée* »<sup>28</sup>.

En intégrant les caractéristiques de l'économie mondiale dans laquelle les stratégies des firmes deviennent déterminantes au développement des régions, la nouvelle économie géographique initiée par P. Krugman<sup>29</sup> au début des années 90 s'est chargé de montrer le rôle décisif de l'espace dans l'émergence d'économies d'agglomération en raison de la concentration de producteurs d'une même branche. À ce titre elle rejoignait les conclusions de G. Myrdal sur le concept de croissance déséquilibrée par une phase de concentration puis de diffusion. Dans ce cadre les effets d'un investissement public, notamment dans les infrastructures, peuvent être double. D'un côté il stimule la concentration des activités et donc des individus, de l'autre il génère une diffusion des richesses et des connaissances. En effet les infrastructures physiques localisées vont favoriser des économies d'agglomération à partir d'un certain seuil d'autant plus si le pays est peu développé. Ces forces centripètes s'expliquent par :

- la présence de coûts fixes élevés.
- de faibles coûts de transport.
- la préférence pour la variété (qui attire de nouveaux vendeurs renforçant ce phénomène) et la qualité (par le fait de la concurrence).

<sup>28</sup> Hirschman, O.: *Stratégies de développement économiques*, (1964)

<sup>29</sup> Krugman, P.: « increasing returns and economic geography » in *Journal of political economy*, 99, 31, pp 483-499. (1991).

- les économies d'échelle.
- des taux de salaire plus élevés retenant la main d'œuvre.
- une forte densité rendant plus efficace le service aux entreprises.
- la taille de l'économie explique le nombre croissant des consommateurs et celle des établissements conduit à des économies internes pour les plus grandes et des économies externes pour les plus petites.

Cet « effet boule de neige » est renforcé par l'arrivée des entreprises étrangères qui sont fortes consommatrices de consommation intermédiaire et de main d'œuvre qualifiée et qui en échange diffusent leurs technologies. Cependant cette concentration va en même temps produire ses propres facteurs de dispersion sous la pression de forces centrifuges illustrées par: les effets de congestion tels que la pollution et les embouteillages, la hausse du coût de la main d'œuvre et l'augmentation continue de la concurrence qui peuvent progressivement apparaître comme nocives, rendant ainsi les externalités locales relativement moins avantageuses et pouvant amener certaines firmes domestiques à choisir la délocalisation. Ce phénomène rend la périphérie plus attractive à condition qu'elle soit elle même bien pourvue en infrastructure de communication. C'est en réussissant à faire intégrer ce double effet d'agglomération puis de diffusion que le développement régional pourra être accepté par le plus grand nombre et non plus perçu comme un mécanisme structurellement inégalitaire souvent responsable des échecs des intégrations africaines et en particulier l'EEC en 1977.

L'apport des nouvelles théories de la croissance<sup>30</sup> sur ce « développement déséquilibré » est également indéniable puisqu'elles reconnaissent la présence de rendements d'échelle croissants dont l'origine est endogène au processus de croissance. Plusieurs facteurs pourraient expliquer ce phénomène : la recherche-développement (P. Romer); le capital humain (R. Lucas) à propos duquel P. Artus précisa qu'un manque de ce facteur pouvait entraîner une « *trappe à pauvreté* » et les infrastructures en 1990 sous l'égide de R. Barro qui montre que les investissements en infrastructures publiques contribuent à partir d'un certain seuil à la création d'externalités du fait des rendements croissants dont bénéficient les opérateurs privés sous

---

<sup>30</sup> D. Guelle et P. Ralle : Les nouvelles théories de la croissance, Collection repères, la découverte, Paris, (1995).

forme de hausse de la productivité (plus récemment P. Martin et A. Rogers). Des effets multiplicateurs peuvent donc être attendus.

En réunissant les apports de la nouvelle économie géographique et des théories de la croissance endogène nous pouvons remarquer qu'une région défavorisée désirant être reliée à un processus de développement en cours doit s'inscrire dans un espace déjà intégré en créant les conditions de son attractivité à partir d'un facteur qui prendrait en considération la composante spatiale de la croissance endogène : la mise en place d'un capital public spatialisé<sup>31</sup> s'attachant au développement de services publics comme les transports, les télécommunications, la recherche etc.. tendrait à renforcer la productivité des autres facteurs et de ce fait les avantages du territoire. De ce fait la nature des relations commerciales internationales repose moins sur l'avantage comparatif mais sur une compétitivité qui se définit et se réalise au niveau de la localité<sup>32</sup>.

Cela justifie dès lors une plus ample intervention étatique pour la construction d'un espace adapté au développement en permettant l'éclosion de *clusters*<sup>33</sup> latents mais également en s'appuyant sur d'autres notions de proximité comme les réseaux culturels. L'effort peut être axé sur la création d'associations de producteurs pouvant faciliter les contacts, l'information et la formation entre les membres du cluster ou d'un secteur. En s'appuyant sur les centres urbains locaux, des plates formes pour les réseaux locaux d'entreprises peuvent se constituer amenant ces petites villes à fonder un lien entre les produits ruraux et les marchés. La possibilité pour ces localités de bénéficier d'infrastructures permet non seulement d'offrir des services directs aux ruraux mais également une possibilité pour eux d'accéder aux marchés. Les collectivités locales peuvent donc utiliser stratégiquement leur offre d'infrastructures afin de peser sur la répartition spatiale des activités et des richesses tout en ayant la possibilité de limiter l'ampleur des avantages fiscaux accordés aux entreprises<sup>34</sup>.

---

<sup>31</sup> A. Akanni-Honvo et A. Léon : *La croissance endogène régionalisée*, in Revue Tiers Monde n°155, Juillet-Septembre, Paris (1998)

<sup>32</sup> Porter, M.E : *The Competitive Advantage of Nations*, N.Y, Macmillian (1990).

<sup>33</sup> Système productifs localisés réunissant un ensemble d'entreprise autour d'une activité.

<sup>34</sup> Rychen, F. : *Infrastructures et développement économique local*, thèse de doctorat, Aix-Marseille 2, (1998).

## **2. L'EAC : La stratégie d'une meilleure occupation de son espace, dans le cadre d'un développement durable, doit s'accompagner d'une politique régionale plus volontariste**

Les avantages attendus d'un grand espace commun, le potentiel de la région, mais également ses contraintes n'ont pas échappé aux responsables de l'architecture de la nouvelle EAC qui, tout en s'attachant à suivre fidèlement les différentes étapes de l'intégration de l'union douanière à une union politique, ont bien compris qu'une telle stratégie régionale ne pouvait être crédible qu'à la condition d'investir sérieusement dans les infrastructures.

Cette priorité décidée lors du traité de l'EAC est reprise au sein de la stratégie 2001–2005 de l'organisation<sup>35</sup> avec un objectif d'assurer une complémentarité entre la maintenance des lignes existantes et la création de nouvelles de manière à faciliter le trafic au sein de l'EAC. La volonté d'agir sur les infrastructures de manière à offrir un environnement attractifs aux producteurs locaux et aux investisseurs extérieurs est également présenté dans les priorités du NEPAD (New Partnership for African's Development). Cette ossature fondée définitivement le 23 octobre 2001 d'une fusion entre les projets des présidents Wade (Sénégal) et Mbeki (Afrique du Sud) vise à placer l'Afrique sur le chemin de la croissance soutenable tout en accélérant son intégration à l'économie globale. Ce cadre stratégique de développement pour le continent dans lequel une approche sectorielle est la logique employée reprend les principes des politiques libérales des institutions de Bretton Wood notamment sur la « bonne gouvernance » et la régulation de l'économie de marché. La nouveauté est qu'en s'appropriant le projet de développement ils proposent de rompre avec la logique de conditionnalité imposée par l'extérieur. La dimension régionale de l'initiative du NEPAD et les politiques qu'elle préconise doit faciliter l'élargissement des marchés mais le risque était d'opposer le NEPAD aux institutions sous-régionales déjà existantes. La question du partage des attributions de pouvoir entre les niveaux régional, national et local est cruciale car la multiplicité des intervenants dans le choix des politiques économiques a souvent été un handicap majeur à la réussite des projets en Afrique. La volonté de

---

<sup>35</sup> EAC secretariat : The East African Community strategy 2001-2005, EAC publication, Arusha, (2001).

consolider les structures régionales et de rationaliser leur fonctionnement, par un partage des rôles mieux défini, devrait cependant éviter le risque d'un double emploi.

## 2.1. Un projet d'infrastructure régional

Nous verrons que si les objectifs de l'EAC en terme d'infrastructure doivent avant tout remettre en état un réseau trop souvent abandonné et inadapté au commerce mondial, ils visent également à favoriser un redéploiement des activités de manière à profiter pleinement des complémentarités du territoire et à inciter les acteurs à considérer progressivement le marché comme régional voir mondial.

### 2.1.1. *Quelle localisation doit être privilégiée ?*

Une bonne localisation de ces infrastructures est primordiale pour que les effets attendus puissent se concrétiser. Ors la répartition régionale de l'investissement public reste très souvent dépendante de phénomènes clientélistes. Plusieurs possibilités de localisation se présentent : une dispersion des infrastructures dans l'ensemble du territoire ; une concentration au sein des régions en expansion ou parmi les régions en retard. Très souvent la première option est privilégiée tant pour des raisons politiques, de manière à satisfaire tout le monde, qu'économiques (moins de projets onéreux réclamant une main d'œuvre qualifiée). Or, sans des projets d'infrastructures d'ampleur, un véritable processus de croissance ne peut être envisagé. Certes l'attrait de capitaux étrangers peut permettre de concentrer des investissements vers les régions en expansion, celles où des activités directement productives (ADP) sont déjà en nombre, mais le creusement des inégalités qui en résulte incite les responsables politiques, et notamment ceux issus des régions défavorisées, à retarder ce processus. Finalement c'est le plus souvent des solutions non satisfaisantes qui sont retenues car si elles semblent maintenir une certaine cohésion sociale en intégrant notamment la dimension ethnique comme au Kenya, elles ne garantissent en rien une reprise de l'activité économique. Ce status-quo ne peut perdurer mais la prise en compte de l'ensemble des données économiques, politiques voir culturelles pour tout projet d'ampleur doit rester indispensable sous peine d'être voué à l'échec.

Du point de vue économique il semble donc légitime de privilégier dans un premier temps les espaces présentant les meilleures

dispositions pour un véritable démarrage économique. La localisation doit non seulement contenir un réseau d'entreprises de qualité mais également une densité de population significative de manière à apporter la main d'œuvre suffisante et un marché local consistant pour motiver l'installation de commerces et autres services aux personnes. L'orientation géographique des investissements dépend également du caractère extravertie ou introvertie du pays. Dans le premier cas les infrastructures sont concentrées dans les régions déjà développées, nous sommes en présence d'une économie fortement polarisée vers le reste du monde utilisant à bon escient ses avantages comparatifs mais cette option comporte des risques pour des raisons de cohésion politique et de « soutenabilité » de la croissance. En effet le développement des pôles est contraint par les zones intermédiaires en raison de leurs capacités à fournir des matières premières, à décongestionner le centre et à offrir certains débouchés. L'autre possibilité a pour finalité de faciliter les échanges entre pays d'une même intégration régionale avec pour axiome qu'une hausse de la circulation entraîne une hausse plus que proportionnelle des échanges et une densification des réseaux selon le modèle de gravité<sup>36</sup>. L'espace étant plutôt dessiné en réseaux, l'investissement public peut accompagner cette tendance en privilégiant les corridors de manière à raccourcir les distances entre les villes et de ce fait multiplier les échanges sur le trajet tout en sachant qu'un tel choix signifie la mise en place d'une nouvelle périphérie pour les agents extérieurs aux corridors. L'EAC a clairement choisi cette dernière solution en donnant la priorité à la réhabilitation des corridors.

Il est cependant conseillé de respecter les effets de polarisation sans lesquelles aucune phase de développement ne pourrait être amorcée. En suivant la théorie de l'émergence des nouveaux centres économiques de Fujita<sup>37</sup>, l'intérêt serait d'établir les infrastructures dans les zones transitoires, les hubs intermédiaires, ce qui permettrait :

- aux zones transitoires de se développer en bénéficiant des transferts de connaissance et des industries devenues secondaires pour les pôles.
- aux pôles de s'approvisionner à un moindre coût, de décongestionner les activités pour lesquelles ils n'ont plus

---

<sup>36</sup> H.F. Henner : infrastructures et développement, Mondes en développement, Tome 28, (2000).

<sup>37</sup> Fujita. M, Krugman. P, Venables. A.J : *The spatial economy : cities, regions and international trade*, Cambridge, MIT press, 1999.

d'avantages comparatifs et enfin de la possibilité de bénéficier d'économies d'échelle en raison de la hausse de la demande intérieure.

- Aux régions les plus périphériques de se désenclaver, de participer enfin à l'échange et donc de délaisser progressivement leurs activités d'autoconsommation.

### 2.1.2. *Des projets en voie de réalisation*

S'appuyant sur les fondements d'une infrastructure régionale héritée de la période coloniale, les États membres se sont donc engagés au sein du traité de l'EAC puis lors des différentes stratégies 1996-2001 et 2001-2005 à réhabiliter cet ouvrage et à le perfectionner. A ce titre une importante conférence s'est tenue à Arusha le 29 et 30 Avril 2003<sup>38</sup> en présence du président de la Tanzanie H.E Benjamin William Mkapa qui a rappelé le rôle vital des infrastructures pour la construction de l'intégration régionale, les ministres des affaires étrangères, les officiels de l'EAC et les représentants des principaux bailleurs de fonds dont l'Union Européenne. L'objet de cette rencontre consistait à faire un premier bilan du vaste projet de réseau routier (« East African Road Network Project ») élaboré lors d'une conférence les 25 et 26 Mai 1998 à Arusha de manière à aborder les nouveaux financements nécessaires à la poursuite de cette initiative. Des progrès ont été constatés. Les deux corridors complets (routes asphaltées, voies ferrées, oléoducs) sont renforcés :

- Le corridor nord entre Mombasa et Kampala (Malaba road) via Nairobi comprend depuis 1999 un service de cargo express de 34 wagons qui a réduit la durée du trajet de 14 à 4 jours. La route, découpé en 16 tronçons, est en instance de réhabilitation, cependant si la voie Mombasa-Nairobi est désormais en bon état du fait du « Nairobi-Mombasa Road Rehabilitation project », la partie reliant Naivasha à Malaba en Ouganda doit encore être rénovée. D'autre part, en attendant la modernisation du port de Mombasa sous forme d'équipements informatiques afin de permettre un traitement plus rapide des conteneurs, le corridor nord reste encore très coûteux. Ainsi, un trajet Mombasa-Nairobi revient au même prix que le transport des marchandises d'Europe au port Kenyan. Le prix est triplé pour le trajet complet jusqu'à Kampala. Si l'état des infrastructures explique une partie du

---

<sup>38</sup> EAC secretariat : Report of the Meeting of the transport, Communications and Meterology Committee, AICC, Arusha, Tanzania, Novembre (2003).

problème, les lourdeurs administratives du port immobilisant les marchandises, jusqu'à dix jours, et les nombreux contrôles sur le parcours contribuent également à ce coût prohibitif et surtout non compétitif. Une simplification des procédures est donc exigée par l'ensemble des acteurs. Dans son état définitif l'oléoduc, qui relie Mombasa à Eldoret, devrait être étendu jusqu'à Kampala dans la mesure où les financiers du dernier tronçon sont satisfaits de l'état général de cette infrastructure. Ces voies de communication doivent poursuivre le désenclavement des pays du centre (l'Ouganda et les deux candidats à une adhésion à l'EAC : le Burundi et le Rwanda).

- Le corridor sud, comprenant une route, le rail et un pipeline part du port de Dar es Salaam, rejoint Lusaka en poursuivant jusqu'au Malawi<sup>39</sup>.
- Un troisième corridor commence à voir le jour au centre de la région de Dar es Salaam à Kigoma via Tabora. Le corridor central fait d'une part la jonction entre Dar es Salaam et Masaka en Ouganda mais il permet également de relier ce pays par voie maritime à travers le lac Victoria entre Mwanza et Port Bell. Il a l'avantage de ne pas être trop fréquenté, d'être moins contraignant du point de vue administratif et de présenter des tarifs plus compétitifs depuis la privatisation du port de Dar es Salaam en 2001 expliquant en partie la hausse de 41 % du trafic de 2001 à 2003 : alors que sous l'ancienne autorité (THA) une grue maniait 10 containers par heure, aujourd'hui la productivité est montée à 23 (16 pour le port de Durban et 10 pour Mombasa)<sup>40</sup>. Mwanza pourra également être privatisé lorsque la Tanzania Railways Company gestionnaire du port aura elle-même atteint ce stade. Ce tronçon a donc été considéré comme une alternative intéressante pour désengorger l'axe nord d'autant plus que le bassin du lac est une zone de convergence pour la plu-part des routes transnationales de l'EAC. Comme nous venons de le préciser, deux directions différentes pour poursuivre leur trajet sont offertes aux transporteurs à partir de Mwanza : soit continuer sur le réseau routier jusqu'à Kampala via Busoka et Malaka, soit embarquer les marchandises au port et traverser le lac jusqu'à Port Bell en Ouganda. En général les routes sont plus rapides et sont donc choisies en priorité par les entreprises, notamment les pêcheries et les pétroliers, mais

<sup>39</sup> B. Calas: Le système logistico-urbain est africain, *Mambol*, IFRA (2000).

<sup>40</sup> *The East African* : The EastAfrican transport Section, February 23-29, (2004).

L'état déplorable de cette infrastructure, notamment jusqu'à Malaka, incite les transporteurs de marchandises à privilégier les voies maritimes. Rendre ce corridor compétitif suppose de réhabiliter une route très éprouvée par « el nino » et désertée par les acteurs économiques mais également de sécuriser et de moderniser la circulation sur le lac. La Banque Mondiale est en train de terminer son « integrated road project 2 » dans la réhabilitation de onze ponts et un projet de 2000 km entre Lindi et Singinda, est à l'étude.

Entre ces trois segments qui représentent l'ossature de l'infrastructure régionale se sont développés des projets, essentiellement routiers, soutenus également par la Banque Mondiale et l'Union Européenne. L'ensemble portera sur la construction et la réhabilitation de 15 273 km de routes dont 8 361 km de routes principales et 6 912 km de routes secondaires. L'idée est de densifier les connexions du nord au sud afin de d'aboutir à un quadrillage de la région en reliant les villes motrices aux agglomérations plus marginales via des « villes champignons » susceptibles de faire participer les zones les plus reculées à une dynamique nationale ou régionale. Néanmoins un retard est constaté pour la plu-part des projets par manque de financement en particulier les routes censées traversées l'espace du nord au sud. Les tronçons concernés sont :

- o Corridor 1 : Mombasa à Katuna, à la frontière Ouganda-Rwanda, via Malaba au Kenya (corridor nord).
- o Corridor 2 : Dar es Salaam-Dodoma puis une liaison avec l'Ouganda jusqu'à Masaka (corridor central).
- o Corridor 3 : Biharamulo – Mwanza – Sibari en longeant le sud du lac Victoria en Tanzanie jusqu'à Lokichokio au nord du Kenya.
- o Corridor 4 : Nyakanazi (au nord de la Tanzanie) à Tunduma (sud du pays).
- o Corridor 5 : Tunduma – Iringa – Dodoma - Arusha – Namanga – Moyale permet de partir du sud de la Tanzanie jusqu'au nord est du Kenya.

Enfin une harmonisation des procédures et des règles de sécurité est à l'étude pour les routes et les transports routiers (licences, sécurisation du réseau la nuit, ratification d'un contrat tripartite sur les transports) afin de réduire les délais. L'intégration des ministères des finances des trois partenaires au projet régional et une meilleure communication avec les instances du NEPAD doivent faciliter la complémentarité des différents travaux du local au régional. Le

prochain bilan de l'« East African Road Network Project » aura lieu en Février 2006.

Concernant le rail sa faible utilisation au sein même des trois États partenaires a conduit les dirigeants à considérer que l'avenir de ce moyen de transport passait par la coopération régionale de manière là encore à alléger la charge du réseau routier. Une nouvelle connection Tanga-Arusha-Musoma-Portbell/Jinja est à l'étude mais le retard des travaux a conduit les dirigeants à organiser un meeting en juin 2004 dans le but d'un rapprochement des différents acteurs du secteur. Les trois compagnies nationales (KCR, TZR, UCR) sont seulement en instance de privatisation, le mauvais état des équipements ne facilitent pas la réforme, mais la KRC et la UCR se sont entendus pour vendre leurs deux réseaux à un même acheteur. Néanmoins des accords ont déjà été réalisés. Ainsi un train de la KRC fournit déjà du pétrole, provenant du port de Mombasa, à Moshi en collaboration avec la TRC permettant aux activités de la région de bénéficier à un moindre coût de ce produit. Les découvertes de gisement d'or et d'uranium dans la région de Musoma et de Mwanza peuvent également accélérer ces relations. Pour ces raisons un plaidoyer pour un système ferroviaire unifié a été lancé en 2003 pour faciliter les trajets transnationaux. Mais la concurrence des chemins de fer sud-africains pourrait retarder ce dessein. Ce pays désireux de s'implanter davantage en Afrique de l'Est pour mieux exporter ses produits a amplifié ses investissements notamment dans le domaine du transport. Dans l'optique d'exploiter le corridor sud, la RSA par l'intermédiaire de la société Spoornet, corps para-public sud africain, a pris 20 % de participation dans le capital de la TRC et a obtenu un contrat de 20 ans pour la concession de la société TARC à Kidatu chargée de transférer les containers du réseau TRC (écartement de 1 mètre pour les rails) au réseau TAZARA (écartement de 1,067 mètre des rails). La Tanzanie a également donné son accord pour laisser circuler des trains de la Spoornet jusqu'à Mwanza où des marchandises peuvent embarquées pour l'Ouganda ouvrant de la sorte des perspectives plus qu'intéressantes pour le port de Durban<sup>41</sup>. Le souhait d'un réseau ferroviaire unifié est-africain doit donc tenir compte de la position grandissante de la RSA dans la région et des hésitations de la Tanzanie à privilégier l'EAC ou la SADC.

Dans le secteur de l'énergie, la priorité est à l'achèvement du plan d'énergie est-africain (« EAC Power Master Plan ») avec l'aide du

---

<sup>41</sup> K. Dupréelle : *Afrique du sud, Afrique orientale et transports- quand le sud se rapproche de l'Est...*, L'Afrique Orientale Annuaire, IFRA (2001).

royaume de Suède par l'intermédiaire du sida (Swedish International Development Co-operation Agency). La signature le trois mars 2003 d'une étude de faisabilité sur l'interconnexion des trois réseaux nationaux avec la BKR Acres d'Ontario (Canada) doit déterminer la voie la plus économique pour une utilisation plus efficace des différentes sources d'énergie de la région. L'électrification des zones rurales, la construction d'un gazoduc et d'un oléoduc d'Eldoret à Kampala, d'un pipeline Dar es Salaam - Mwanza et du gazoduc Dar es Salaam - Tanga - Mombasa. D'autres projets s'inscrivent également dans cette stratégie d'ensemble (privatisation, énergies renouvelables, barrage en Ouganda). Cette avancée doit permettre d'optimiser l'utilisation des capacités de production électriques et conduire la région vers un désengagement progressif mais vitale de la filière bois. Celle-ci reste encore la principale source d'énergie pour de nombreux foyers et son exploitation intensive est responsable de la déforestation et d'une érosion excessive des sols diminuant fortement les rendements agricoles.

L'EAC, en nommant le Dar es Salaam Maritime Institute centre régional d'excellence, décide implicitement que les transports maritimes et l'administration des ports seront gérés en commun avec une attention particulière pour le lac Victoria, aidé en cela par l'harmonisation et l'amélioration des échanges d'informations des services météorologiques. La coopération doit également être renforcée dans le domaine des normes, de l'assurance qualité et du testing. Finalement tout projet à l'étude ou en cours de réalisation cherche à respecter cette vision régionale et ce quel qu'en soit le domaine.

### 2.1.3. *Un financement se rapprochant des critères de marché*

#### *Les possibilités de financement*

Le financement demande parfois presque autant d'ingéniosité que la conception et la construction. Il ne doit pas conduire à des difficultés que les pays subiraient pendant plusieurs années annulant de ce fait les avantages initiaux. Il faut ainsi retenir que l'instrument budgétaire peut être à double tranchant. En effet il peut être source de déficit important dont le financement peut créer une éviction du secteur privé d'autant plus dommageable si celle-ci pénalise le développement des activités directement productives (ADP). En outre un financement monétaire serait facteur d'inflation qui nuirait en priorité aux ménages les plus défavorisés.

Un appel à l'extérieur doit également être pris avec sérieux sachant qu'il peut induire un service de la dette rapidement étouffant en terme de besoin de devises. Concernant les dons extérieurs il faudrait que les projets sélectionnés soient en adéquation avec les choix des donateurs, ce qui ne fut pas souvent le cas et qui a donné de nombreux « éléphants blancs » sans réel intérêt pour le développement du pays.

Pour réduire le coût unitaire une collaboration régionale est conseillée pour de nombreux projets concernant l'approvisionnement en électricité, les télécommunications et l'aménagement de bassins fluviaux. Elle procure des avantages évidents à toutes les parties prenantes en terme d'externalités, d'économies d'échelle, de fiabilité des fournitures sans imposer une trop forte perte de souveraineté nationale. Le fardeau financier est donc mieux répartie et plus supportable. L'extension du marché qui en résulte peut inciter les investisseurs privés étrangers à participer plus activement au financement des infrastructures.

Dans l'optique d'une meilleure participation du secteur privé, il existe plusieurs modalités qui vont du simple contrat de gestion, qui laisse la responsabilité de l'activité à un acteur privé mais dont la recherche de financement est encore sous l'égide de l'État, à la cession pure et simple de propriétés publiques. Entre ces deux extrêmes existent des possibilités de concessions avec investissement dans lesquelles l'entreprise est tenue non seulement d'exploiter et d'entretenir les infrastructures physiques concédées, mais aussi de construire et de financer des équipements nouveaux ou de développer ceux qu'elle a à charge. A l'issue d'une période contractuelle, les infrastructures redeviennent propriété publique, et peuvent faire l'objet d'un nouvel appel d'offre pour l'octroi d'une concession. Construire-

exploiter-transférer (CET) est la forme la plus courante de concession avec investissement. Des variantes comme le réhabiliter-exploiter-transférer (RET) ou le construire-posséder-exploiter (CPE) se distinguent par l'absence de transfert de propriété des équipements.<sup>42</sup> Ces modalités de participation conviennent bien aux infrastructures de type monopolistique, pour lesquelles le désengagement total de l'État n'est pas souhaitable. En agissant de la sorte il conserve un certain contrôle sur le secteur concerné par les conditions qu'il fixe par voie contractuelle. Cette introduction de principes commerciaux peut contribuer d'une part à protéger le secteur des infrastructures des influences politiques et d'autre part à mettre en place les conditions d'une réforme de la tarification plus apte à la récupération des coûts renforçant de ce fait les incitations des entreprises d'infrastructure.

*Les procédés de financement utilisés*

Au Kenya une taxe sur le fuel prélevé à la pompe permet de dégager plus de 100 millions de dollars par an (114 millions de dollars en 2003) en faveur du financement des infrastructures et notamment leur maintenance. Cependant une constance se dégage dans la proposition des multiples projets, la participation indispensable du secteur privé. Cette mouvance a pour finalité de désengager progressivement l'État jugé incapable de gérer à bon escient de telles entreprises. Si la pression idéologique des bailleurs de fonds, en particulier la Banque Mondiale, n'est pas étrangère à ce revirement, il faut reconnaître que la gestion des pouvoirs publics en Afrique de l'Est a souvent été source de gaspillage et de détournement de capitaux.

Pour se faire chaque projet doit respecter les critères de rentabilité de manière à attirer les investisseurs. Mais les incertitudes pesant sur la récupération des coûts risquent fort d'entraver l'investissement privé si l'État, ou d'autres institutions, n'apportent pas une garantie quelconque à cet effet concernant le projet d'utilité sociale. Dans le domaine routier par exemple, la grande question est de savoir dans quelle mesure les usagers sont disposés à payer. En théorie le péage est privilégié mais si le prix est excessif une subvention peut être versée par l'État à l'entreprise privée pour compenser une réduction du tarif. Le projet doit donc être évalué en terme de coût d'opportunité par rapport à des retombées sociales. En prévision d'une

---

<sup>42</sup> Rapport sur le développement en Afrique : le développement des infrastructures en Afrique, (Banque Africaine de Développement : BAD) (1999).

privatisation prochaine du chemin de fer, l'effort s'est porté sur un assainissement financier des compagnies nationales pour lesquelles la récupération des coûts s'est faite de plusieurs manières : une augmentation des tarifs pour la KRC, une externalisation d'une partie de ses services et la vente d'actifs dont les recettes ont semble-t-il davantage profité aux dirigeants qu'à l'entreprise, la fermeture de la majorité des lignes de l'URC et la création d'un joint venture entre la société allemande Aldrantz Daimler Benz et Nakulongo pour la rénovation de 325 wagons, la vente de concessions à l'Afrique du Sud notamment celle de la société TARC à Kidatu. Ces mesures ne présentent pas que des avantages, ainsi la hausse du tarif de la KRC s'est traduite par une baisse de 35 % de la demande au détriment des plus démunis, notamment des petits agriculteurs, qui doivent désormais se reporter sur la route à l'aide de moyens de locomotion vétustes. Ce creusement des inégalités peut également se constater dans le domaine de la collecte des ordures. Ainsi la signature du contrat de gestion entre la mairie de Nairobi et la *Kenya Refuse Handlers* pour le balayage des espaces publics et la collecte des ordures dans le quartier des affaires du *Central Business District* a conduit à des discriminations dans la mesure où seul les quartiers huppés pouvaient s'offrir un tel service, les autres laissés à l'abandon se retrouvaient dans l'obligation d'avoir recours au secteur informel plus fragile et moins équipé.<sup>43</sup> Cette remarque a son importance puisqu'elle a le mérite de révéler un point possible de discorde suite aux privatisations des différents secteurs de l'économie. Les infrastructures, notamment, sont un secteur vital pour l'ensemble de la population et un financement privé ne pourrait exclure une ou plusieurs catégories de personnes sans provoquer des tensions sociales et politiques. S'engager dans cette direction serait alors dangereux dans l'optique d'une reconnaissance par l'ensemble des populations des bienfaits de l'intégration régionale.

En dehors des privatisations, l'appel au secteur privé nécessite au préalable une meilleure mobilisation de l'épargne locale. Le développement des marchés des capitaux est à ce titre indispensable car l'impact des bourses sur la croissance économique en Afrique est en général freiné par le manque de liquidité, l'inefficacité de l'information, la mauvaise conception de la microstructure du marché et l'absence de personnel adapté et expérimenté. L'intégration régionale peut leur permettre de renforcer leur capacité à mobiliser les

---

<sup>43</sup> M.Mérino : une ville et ses déchets : l'exemple de Nairobi aujourd'hui, *Cahiers de l'IFRA* n°22, (2002).

ressources financières tant nationales qu'internationales, et donc d'injecter davantage de liquidités sur les marchés en finançant les entreprises locales. Nairobi en présentant une capitalisation boursière de 2 milliards de dollars et la cotation d'une soixantaine de cotations offre les meilleures dispositions pour devenir la bourse régionale de l'Afrique orientale. A cet effet la Tanzanie et l'Ouganda ont commencé à engager un processus d'harmonisation avec le Kenya de leurs systèmes de comptabilité, d'audit et donc de cotation. Un cadre juridique commun serait également nécessaire.

L'apport des bailleurs de fond est indispensable pour de tels projets. Ainsi lors de cette conférence de l'année 1998 à l'origine du projet routier régional, avait été prévue, dans le but de rassurer financiers étrangers, la constitution d'organismes de gestion des routes et de distribution des fonds, un renforcement des capacités de maintenance, une meilleure participation du secteur privé dans l'investissement et la gestion du secteur routier et l'instauration d'un contrôle strict des charges maximales par essieu. Dès 2000 le Kenya fonde la *Kenya Road Boards* (KRB) censée gérer la distribution des fonds de la *Road Maintenance Levy Fund* (RMLF) et la Tanzanie le *Roads Fund Project* (RFB) alors que l'Ouganda avait déjà créé en 1996 la *Road Agency Formation Unit* (RAFU) pour s'occuper du programme de développement routier du pays (*Road Sector Development Program*, (RSDP). Si dans l'ensemble les conditions ont été plus ou moins respectées, des difficultés persistent concernant la recherche de financement et l'avancée des programmes pour des raisons de blocage administratif s'expliquant le plus souvent par de la corruption. De ce fait un appel au renforcement du pouvoir de ces organismes de contrôle et à une harmonisation des procédures d'obtention des marchés a été lancé lors de cette réunion. Ainsi l'axe Mombasa-Nairobi sur le corridor nord devait être totalement refait avec un élargissement de la chaussée mais les fuites de capitaux ont conduit la Banque Mondiale à interrompre leur financement de ce projet à la fin de l'année 2000. Le président Kibaki, à ce titre, s'est engagé dès 2003 à lutter contre ce fléau en dénonçant tous les contrats de travaux en cours, en supprimant l'accréditation de nombreuses entreprises de construction et en promulguant deux lois contre la corruption et la délinquance économique. Ces décisions ont rassuré les bailleurs de fond, en particulier multilatéraux, qui se sont engagés à réactiver le financement d'un projet complété par 5 102 km de voies secondaires supplémentaires censées relier certaines villes d'importance dont

Kisumu au Kenya aux principaux corridors<sup>44</sup>. Ces dépenses représenteront 400 à 500 millions de dollar sur trois pour la Banque Mondiale et 375 millions d'euros pour les cinq prochaines années pour l'Union Européenne. Cette dernière, lors de la conférence d'Arusha, a d'ailleurs rappelé l'impact vital de ces infrastructures sur le développement économique et social, l'accès aux services sociaux de base et la lutte contre la pauvreté. Elle a néanmoins insisté sur une utilisation plus rationnelle des fonds en évitant la multiplication des études et une amélioration de la maintenance. Finalement la partie routière du corridor nord divisé en 16 tronçons de Mombasa à Kampala est de nouveau financée en grande partie par la Banque Mondiale qui a lancé ses appels d'offre en 2003. D'autres intervenants allemands, français et chinois participent à cette initiative. La Tanzanie est également intervenu dans le cadre de la lutte contre la corruption de manière à préserver la confiance des sources de financement en interdisant, en Février 2003, à 115 entrepreneurs accusés de corruption le droit d'exercer en Tanzanie. Ainsi quatre entreprises étrangères, deux chinoises, une indienne et une japonaise se sont vus attribués le chantier routier de la ligne Lindi – Singinda et des appels d'offre ont été lancés.

La présence de bailleurs de fond régionaux (Banque Africaine de Développement) et internationaux (Banque Mondiale, Union Européenne) a l'avantage d'apaiser les craintes des investisseurs privé potentiels qui surestiment très souvent la perception des risques en Afrique. C'est pour cette raison que les projets trans-nationaux comme les corridors est-africains trouvent plus facilement des financements multilatéraux et par conséquent la participation du secteur privé. L'expérience du corridor de développement de Maputo en Mozambique lancé en 1995 est à ce titre exemplaire et pourrait être pris en exemple par les dirigeants de la région. Cet axe reliant le port de Maputo au pôle industriel sud africain du Gauteng n'est pas considéré comme un simple couloir de transport mais comme une zone de développement économique dans laquelle se déploient des activités liées à l'agriculture, l'industrie, le commerce, la communication le tourisme et d'autres secteurs. Son dynamisme provient du fait que l'initiative est pilotée par le privé et qu'elle a été favorisée au préalable par un engagement politique au plus haut niveau, ce qui a rassuré les investisseurs potentiels des 180 projets qui constituent ce corridor de

---

<sup>44</sup> EAC secretariat : Report of the meeting of the transport, Communications and Meterology Commitee, AICC, Arusha, Tanzania, Novembre (2003).

développement. Ainsi 2 milliards d'apport ont permis d'enclencher des appels d'offre concernant des concessions type CET pour boucler le budget de 7 milliards. Tout en reconnaissant que le bassin du lac Victoria ne présente pas les mêmes avantages que la région du Gauteng, encore faudrait-il les mettre en valeur, L'EAC pourrait impulser ce type d'initiative et il serait utile de deviner les opportunités qui pourraient s'ouvrir le long des corridors de l'Afrique Orientale permettant aux zones les plus reculées (nord du Kenya et sud de la Tanzanie) de rejoindre une dynamique de développement. Il est certain que ces espaces marginalisés doivent eux-mêmes se doter d'un minimum d'infrastructures de manière à être reliés aux corridors.

## **2.2. Le bassin du lac Victoria engagé dans une stratégie de développement durable**

### *2.2.1. La stratégie du Lac Victoria*

Si l'on compare la situation du bassin du Lac Victoria avec certaines régions d'Asie du sud est, nous pouvons remarquer des analogies. L'influence d'un « capital spatial » a souvent été performant en Asie en raison d'une forte densité de population structurée autour des villes et des voies de communication maritimes<sup>45</sup>, caractéristiques que l'on retrouve dans cette zone de l'Afrique de l'Est : forte densité du fait de la présence d'un tiers de la population de la communauté, des routes maritimes sur le lac, certes à améliorer, et une interconnexion avec la côte de l'océan indien par l'intermédiaire du corridor nord vers le port de Mombasa et le corridor central (à finaliser) vers Dar es Salaam. Cette zone peut donc être favorable à une création d'effets d'agglomération, de croissance et d'ouverture sur marché international. Encore faut-il que le seuil minimum de capital public soit atteint et que les villes puissent y jouer leur rôle structurant. Une articulation entre des zones d'agglomération et une gestion commune des infrastructures permettrait de rapprocher les structures mises en place avec les triangles de croissance asiatiques dont les performances ont souvent expliqué le succès de cette région. Cependant il existe différentes générations de « triangles de croissance », les uns privilégient le court terme et pouvant de ce fait rapidement disparaître à la moindre chute de rentabilité alors que les autres, dont l'EAC pourrait s'inspirer, optent plutôt pour un

---

<sup>45</sup> P.Hugon : la régionalisation comparée en ASS et en Asie du sud est, revue tiers monde n°155, juillet-sept (1998).

développement durable, une gestion commune des ressources et une recherche de la coopération<sup>46</sup>.

Compte tenu de la fragilité de l'écosystème du Lac Victoria, le démarrage d'un processus de croissance est sûrement nécessaire au développement de la région mais ne peut être suffisant. En effet une activité intensive de nombreuses entreprises, en particulier dans le secteur minier risqueraient de dégrader excessivement l'environnement, condamnant à terme l'objectif originel. Ainsi, l'intégration de la contrainte de soutenabilité est devenu une condition à toute stratégie susceptible de dynamiser cette zone économique. Conformément à cette logique le Kenya, la Tanzanie et l'Ouganda se sont convaincus, suite à la conférence de Rio<sup>47</sup> en 1992, de la nécessité de renforcer la coopération régionale sur le bassin du Lac Victoria. Ainsi le *Lake Victoria Environmental Management Project* (LVEMP) a vu le jour en 1994 et a été déclaré effectif le 5 Mars 1997 pour une première période de 5 ans. Ce programme de développement multi-disciplinaire et multi-secteur a pour mission de s'attaquer à la réduction de la pauvreté, la dégradation de l'environnement sur le bassin, et d'offrir des perspectives pour un développement durable, c'est à dire de satisfaire les besoins présents de la population du bassin sans compromettre la capacité des générations suivantes à répondre à leurs propres besoins. Les principaux objectifs sont les suivants :

- maximiser les ressources soutenables du bassin de manière à générer une forte production agricole, une amélioration de l'emploi et des revenus, un approvisionnement d'eau potable régulier et un environnement sain, débarrassé des maladies comme la malaria par exemple.
- Conserver la biodiversité et les ressources génétiques.
- Harmoniser les programmes de gestion nationaux et régionaux de manière à inverser cette tendance à la dégradation de l'environnement.
- Renforcer la coopération régionale entre les pays partenaires.

Cette priorité a attiré de nombreux bailleurs de fond, qu'ils proviennent d'institutions nationales, multilatérales ou d'ONG, motivés par la pertinence de cette stratégie régionale et l'urgence de sortir cette zone très peuplée de la pauvreté où elle était entrée. La France, notamment, participe à ce partenariat pour un développement

---

<sup>46</sup> N. Fau : le rôle des infrastructures dans l'organisation spatiale du détroit de Malacca (Indonésie, Malaisie-Singapour), LASEMA, GEMDEV, (2002).

<sup>47</sup> Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement.

durable du bassin du lac Victoria en collaboration avec la Suède, la Norvège, la Banque Mondiale et de la Banque de développement de l'Afrique de l'Est (accord cadre signé le 15 août 2001 sur le modèle de la coopération de la mer Baltique)<sup>48</sup>. Depuis le terrible accident du MV *Bukoba* le 21 Mai 1996 provoquant la mort de 800 personnes, un effort est porté sur la sécurisation de la navigation sur le Lac Victoria. L'aide française porte au plan institutionnel dans ce domaine, et au plan des infrastructures, sur les secteurs de l'eau et de l'assainissement (AFD). Un effort concernant les échanges d'informations météorologiques et la production de documents hydrographiques et cartographiques est engagé par les autorités locales mais les résultats se font encore attendre. Pourtant ces données sont indispensables si la région souhaite que le lac devienne un lieu privilégié de transport de marchandises et de passagers et par conséquent une zone de dynamisme économique.

Les activités du LVEMP sont sous la responsabilité des ministres des gouvernements respectifs : des ressources naturelles, de l'environnement, des pêches, de l'agriculture, de l'eau et des finances. L'étendue du programme dépasse bien entendu la question des infrastructures puisque la réduction de la pauvreté ne se limite pas à ce seul facteur, mais l'amélioration de l'environnement du lac Victoria peut faciliter la circulation des marchandises et donc apporter les intrants indispensables à certaines activités tout en offrant des opportunités de débouchés à d'autres unités de production. C'est à cette condition que des perspectives d'un plus grand marché pourront émerger et deviendront plausibles par les acteurs.

Après cinq années de fonctionnement les résultats restent en deçà des attentes bien qu'ils soient encourageants dans certains domaines<sup>49</sup>. Cette première phase du LVEMP aura surtout servi à produire de l'information, des bases de données, et des modèles indispensables à la recherche de solutions et à l'évaluation des projets. Sur le terrain l'effort a été d'inverser la tendance à la dégradation de l'environnement plutôt que de développer de nouvelles activités. Ainsi la jacinthe d'eau qui recouvrait 12 000 hectares de la surface du lac a disparu à 90 %, une politique de reforestation et de sensibilisation de la population s'est développée avec un certain succès et la formation du personnel s'est accéléré. Dans le domaine de l'assainissement des

---

<sup>48</sup> EAC secretariat: *Lake Victoria, a Shared Vision*, publication EAC, (2000).

<sup>49</sup> World Bank : Lake Victoria Environmental Management Project ; Regional Stocktaking Report (2003).

effluents industriels et municipaux, la réhabilitation des usines de traitement des eaux usées, est entrée dans sa dernière phase à Kampala et doit démarrer à Kisumu (financement de 20 millions d'euros de l'AFD (Agence Française de Développement) et à Mwanza (financement de 90 millions d'euros par l'UE et l'Allemagne). La situation des villes de Musoma et de Bukoba devrait prochainement être prise en charge par l'ADP. Enfin dans un cadre plus national, celui du Kenya mais qui peut concerner l'ensemble de la région, 100 km de routes entre Narok et la zone du Lac vont être réhabilités permettant de ce fait un ralliement au corridor nord notamment pour des pays comme la Tanzanie, le Burundi ou le Rwanda. L'avancée des travaux concernant le corridor 3 n'est pas contre pas satisfaisant malgré un appel à de nouvelles réhabilitations.

Mais le fait de partager ce projet régional entre trois secrétariats nationaux différents pour un seul écosystème s'est traduit, trop souvent, par un gaspillage d'énergie et d'argent en raison d'une accumulation d'enquêtes identiques et de données semblables, par un manque de circulation de cette information, qui ont rarement abouti à des actions concrètes. Ainsi en l'absence d'objectifs prioritaires clairs, et du rôle secondaire par le budget alloué au secrétariat régional, chacun a choisi de privilégier des mesures ayant un effet direct sur les problèmes d'environnement nationaux. L'exemple du traitement des effluents industriels et municipaux est révélateur : les sources de pollution, « hot spots » dans les principales villes de la région ont été identifiées mais les outils d'évaluation sont encore largement insuffisants rendant difficile l'appréciation des productions. En agissant de la sorte il est difficile de dégager une stratégie méthodique et à l'avenir un effort d'harmonisation, de rationalisation de la production et de l'utilisation de l'information devra éviter ces pertes de temps afin de faciliter les prises de décisions et l'efficacité des actions. Cela passe par un plus grand pouvoir accordé au secrétariat régional qui doit être séparé du secrétariat national du pays où il est localisé, la Tanzanie. L'émergence de l'EAC pendant la première phase du LVEMP devrait accélérer le déménagement du secrétariat régional du LVEMP basé à Dar es Salaam vers Arusha siège de l'EAC.

Néanmoins une seconde phase de programmation du LVEMP est mise en place depuis 2002 avec pour objectif de dégager une stratégie de développement s'appuyant sur les méthodes coûts / bénéfices élaborées depuis 1997 dont l'exécution devra s'étaler jusqu'en 2015. L'évaluation des résultats de la première phase est cependant un préalable. Celui-ci montre que l'engagement financier

des États membres reste encore insuffisant malgré une contribution fixée à 10 % du budget total, le reste, 70 millions de dollars, étant financé par la Banque Mondiale, par l'intermédiaire de l'IDA (*International Development Association*), et des GEF (*Global Environmental Trust Fund*). D'autre part si les projets tanzaniens et ougandais ont reçu l'agrément de la Banque Mondiale (la Tanzanie a déjà reçu 719 689 dollars en janvier 2003), malgré des insuffisances décrites ci-dessus, le bilan du Kenya fût critiqué pour sa mauvaise gestion entraînant le transfert de son secrétariat du ministère de l'environnement et des ressources naturelles situé à Kisumu vers KARI (*Kenya Agricultural Research Institute*) à Nairobi. En confiant la gestion du LVEMP à une institution semi-autonome, comme l'est KARI, la Banque espère supprimer certains obstacles et accélérer la mise en route des projets mais l'éloignement du secrétariat du bassin du Lac Victoria pourrait faire apparaître d'autres difficultés. Le projet de sécurisation et d'aide à la navigation sur le Lac Victoria a officiellement démarré en s'appuyant sur quatre composantes : une harmonisation des législations maritimes ; la mise en place d'un département recherche ; une aide à la navigation qui suggère un investissement dans les équipements en 2004 sous la forme de nouvelles structures (bouées de signalisation, équipements optiques, solaires, SSB (*Single Side Band Radio Communication*) etc) et un travail hydrographique important qui doit s'étaler jusqu'en 2020 selon cinq phases devant aboutir à la production de cartes respectant les critères internationaux. La signature d'un projet de renforcement des services météorologiques pour un montant de 30 millions de dollars est prévu avec l'organisation mondiale de la météorologie<sup>50</sup>.

Cette volonté de développer le bassin du Lac Victoria se remarque particulièrement avec le secteur de la pêche qui réunit pratiquement toutes les caractéristiques et donc les contraintes de cette région. Trois pays se partagent un seul écosystème, la gestion de cette activité et des ressources qui en sont inhérentes peut difficilement faire l'économie d'une intense coopération entre les partenaires.

---

<sup>50</sup> EAC secretariat : Report of the meeting of the transport, Communications and Meteorology Committee, AICC, Arusha, Tanzania, Novembre (2003).

### 2.2.2. *L'exemple du secteur de la pêche*

#### *La situation du secteur*

Le Lac Victoria représente la principale ressource en poisson des entreprises de pêche (46 % pour l'Ouganda, 95 % pour le Kenya). Plus de 500 espèces ont été répertoriées dans les années 70 mais les principales, plus de 90 % de la pêche, sont désormais la sardine (Dagaa), le Tilapia et surtout la perche du Nil introduite en 1954 en Ouganda en provenance du Lac Albert. A partir des années 80 la pêche de la perche du Nil, poisson carnivore à chair blanche et plutôt apprécié en Europe et en Asie, se développe de manière intensive et représente plus de 50 % des captures du lac. La production totale atteignait plus de 500 000 tonnes en 1999 dont 300 000 tonnes de perche du Nil<sup>51</sup>. Celle-ci est ensuite découpée en filet, environ 30 à 35 % du poids du poisson, puis exportée en Europe à 50 % et en Asie. Trente pêcheries se partagent le travail autour Lac : huit au Kenya principalement à Kisumu mais également à Nairobi, Homa Bay et Migori ; onze en Ouganda essentiellement à Kampala, plus deux à Masaka et à Jinga, enfin onze en Tanzanie partagées entre Mwanza et Musoma. La valeur annuelle des gains d'exportation est estimée à 600 millions de dollars, représentant un revenu annuel pour la communauté du Lac de 240 à 480 millions de dollars. Ainsi l'expansion de ce secteur a permis un développement économique et social d'une partie de la région du fait des 125 000 pêcheurs du secteur et des 3 millions de personnes travaillant dans des activités induites (sites de pêche, pêcheries, artisans, transport, marketing, construction de bateaux, équipements etc.).

#### *Les contraintes de développement*

L'industrie de la pêche est donc une économie lucrative depuis deux décennies et forme le pilier économique de la région mais la poursuite de son développement est restreint pour plusieurs raisons.

- En premier lieu, il devient vitale d'enrayer les phénomènes de pollution. L'introduction de la perche du Nil a déstabilisé l'écosystème dans la mesure où la présence de la perche a coïncidé avec la raréfaction des cichlidés (petits poissons herbivores). En 1977 ils représentaient 32 % de la pêche alors que celle de la perche du Nil seulement 1%. En 1983 le

---

<sup>51</sup> Lake Victoria Fisheries Organization : The status of the Nile perch fishery and the potential for production of value added products in Tanzania, Dar Es Salaam (2002)

rapport s'inverse de 1 % pour les petits et 68 % pour la perche. Le pire est probablement à venir: la pollution chronique par les phosphates et nitrates (eutrophisation) liés au développement de la région grâce à la pêche provoque des pullulations d'algues autrefois broutées par les cichlidés. Résultat : l'ensemble de la chaîne trophique conduit à une raréfaction de l'oxygène et les perches meurent par asphyxie. La course au rendement a conduit de leur côté les pêcheries à favoriser l'utilisation d'équipements de plus en plus lourds (chaluts, filets de plus en plus grands), étant dans l'obligation de rembourser leurs dettes et pouvant difficilement supporter une baisse de leurs chiffre d'affaire. Cette gestion a conduit à une surexploitation de la ressource notamment par la capture de perches de plus en plus jeunes et de femelles pénalisant de la sorte la reproduction des espèces. Les prises actuelles montrent un rapport de 1 à 5 en faveur des males et le poids maximum est de 8 à 9 kg pour un poisson qui pouvait peser jusqu'à 200 kg. Depuis le début des années 90 la production ne cesse de baisser incitant les autorités à prendre des mesures pour optimiser les ressources futures de manière à assurer une soutenabilité du secteur sur le long terme.

- Tenir compte de cette contrainte suppose d'améliorer l'utilisation des prises actuelles en réduisant le gaspillage et en optimisant la qualité. Cependant l'état des infrastructures altère toute initiative dans ce sens.
  - les routes reliant les sites de pêche aux marchés ou aux pêcheries sont souvent dans des états déplorables, pratiquement indisponibles lors de la saison des pluies. Les routes C18 et C13 au Kenya, utilisés par les véhicules des pêcheries, entrent dans cette catégorie. Sur 1490 sites dans la région, 335 seulement en 2000 disposaient de routes praticables toute l'année. Cette situation est responsable de la baisse du nombre potentiel d'acheteurs pendant la mauvaise période conduisant à une réduction des prix et des revenus pour les pêcheurs. Cette contrainte provoque en outre des incidents et des retards pour des véhicules, déjà très fatigués, dont la cargaison en subit les conséquences (pertes importantes en raison de la chaleur, des insectes). Enfin l'accès à de nouveaux débouchés, comme les marchés régionaux de la République Démocratique du Congo (RDC) ou du Rwanda, devient plus difficile.

- o L'absence d'installations électriques en amont de l'activité des pêcheries représente un autre handicap expliquant un gaspillage important de la ressource. Ainsi en 2000, 65 sites sur 1490 disposaient d'électricité, 44 de chambres froides et seulement 107 de capacités de stockage du poisson. La chaîne du froid ne peut donc être assurée avec cette impossibilité de fabriquer ou de conserver de la glace. Le respect des conditions sanitaires et d'hygiène imposées par l'Union Européenne oblige les pêcheries à délaissier une grande partie de la matière première qui se destine au marché local ou aux marchés régionaux lorsque les routes sont praticables.
- o Enfin les sites sont rarement équipés en sanitaire de base sans lesquelles les maladies se développent, la pollution du lac s'aggrave. Ce manque de sanitaires et de berges de qualité altèrent à leur tour la qualité du poisson et donc la production finale
- Pour les acteurs du secteur, le mauvais état des infrastructures viennent s'ajouter à d'autres contraintes provoquant des tensions.
  - o Concernant les pêcheurs, la situation est délicate pour plusieurs raisons. Les profits du secteur de la pêche, qu'ils proviennent des pêcheries ou des « *middlemen* » (brokers) sont en général peu réinvestis dans la région conduisant à un appauvrissement et une marginalisation de ces travailleurs en amont de la filière. Ils n'ont pas de possibilité d'agir sur la formation des prix, en baisse depuis quelques années, et le marchandage avec les brokers ou les coopératives selon le mode de fonctionnement du site de pêche, leurs sont rarement favorables. Le prix élevé des équipements de pêche, en particulier au Kenya dont la production est sous monopole d'État, rend difficile une amélioration de la production d'autant plus que les possibilités de crédit sont très faibles avec des taux souvent supérieurs à 20 %. Des arrangements sont trouvés avec les pêcheries qui leurs avancent du matériel en échange de la garantie d'approvisionnement à un prix fixé par l'industriel, en général peu satisfaisant pour le pêcheur. Ainsi des conflits apparaissent entre ougandais et kenyans sur le partage des eaux du lac conduisant ces derniers à l'emprisonnement, les premiers reprochant aux seconds de ne pas respecter le droit maritime en venant pêcher dans les eaux

ougandaises alors que les seconds, disposant que de 6 % du Lac, clament que l'EAC a pour finalité d'éliminer les frontières et par conséquent le lac appartiendrait à tous. Un risque d'une aggravation des pêches illégales à l'aide de pesticides n'est donc pas à exclure si rien n'est fait pour améliorer la situation des 125 000 pêcheurs du Lac Victoria.

- o Les pêcheries subissent la raréfaction des ressources et le gaspillage en fonctionnant à moins de 40 % de leurs capacités en général. Des tensions apparaissent de ce fait avec les intermédiaires (*middlemen fish traders*) au sujet des prix mais également entre les États membres de l'EAC. Ces épisodes ne sont pas anodins et montrent bien qu'une absence de coopération rigoureuse pénalise l'ensemble des acteurs. Ainsi, concernant la formation des prix, aucune harmonisation n'est effective et les possibilités de peser sur les négociations en sont affectés. Avant l'embargo européen le prix d'achat au kg sur les sites de pêche était d'environ 0,45 dollars, il est désormais à 1,135 dollars en raison de la diminution des ressources. Le début de l'année 2004 a montré un décalage entre les prix de vente du filet de perche ougandais (3 à 3,30 dollars/kg) et ceux de ses concurrents kenyans et tanzaniens (2,6 à 2,8/kg). Cette tendance à la baisse des prix, pouvant être expliqué par des coûts de transport plus élevés en Ouganda, est d'ailleurs d'autant plus préjudiciable que d'après le Chairman Moyez Kassam de *Uganda fish processors and exporters association*, la période de septembre à février devrait être la plus lucrative en raison des conditions climatiques difficiles en Europe.

#### *Les solutions envisagées*

La prise en considération de ce secteur dont dépendent des millions de personnes autour du Lac suppose, outre une amélioration technique et commerciale de la pêche actuelle, une démarche commune entre les États membres tant pour harmoniser les pratiques de pêche et de négociation avec les marchés étrangers ou les instances internationales que pour amorcer un projet régional d'infrastructure de manière à optimiser les captures actuelles et favoriser, selon les préceptes d'O. Hirschman, la création d'effets multiplicateurs dont profiteraient d'autres activités directement productives.

Alors que la soutenabilité de la Tanzanie et l'Ouganda est évaluée à 500 000 tonnes par an<sup>52</sup>, **la reconstitution des stocks** est une nécessité étant donné que la capture de perches juvéniles augmente dangereusement et que la pêche illégale est, par définition, non comptabilisée. La croissance démographique, en moyenne de 2,5 % par an, se traduira par une hausse de la consommation de poissons. Ainsi en Ouganda d'après une étude, si la population augmente à 32 million en 2015 alors les besoins seraient 380 000 tonnes, sur une base de 10 kg de poisson par individu en un an, ce qui suppose une hausse de 160 000 tonnes de la production depuis 1999. Le renouvellement des stocks induit un meilleur contrôle des permis de pêche et des équipements, qui peuvent concerner les filets dont la maille doit être au minimum de cinq centimètres et les produits chimiques entièrement proscrits, de manière à réduire la pêche illégale. S'inspirant des pays européens l'idée de quotas et de saisons de pêche, et donc de non pêche, est apparue suite aux effets bénéfiques indirects, sur la reconstitution des ressources, des trois bans successifs infligés par l'Union Européenne (Novembre 97 ; janvier 98, avril 99) aux pays du Lac. Enfin une alternative au Lac, sous la forme d'un développement de l'aquaculture, est prise très au sérieux pour la consommation locale et régionale bien qu'elle ne représente aujourd'hui qu'une aide en nature aux agriculteurs. Des projets de développement de cette activité sont cependant à l'étude tout en intégrant les risques pour l'environnement. Les travaux collectifs autour du Lac Victoria, au travers le LVEMP, entrent complètement dans cette optique d'une stratégie de développement durable, d'une gestion commune de la pêche<sup>53</sup>. La stratégie 1999-2015 du Lake Victoria Fisheries Organisation (LVFO) met l'accent sur ce besoin de coopération en s'appuyant sur deux départements : Fisheries research qui a un objectif de collecte et de traitement de l'information devant aboutir à des recherches de solutions alors que Fisheries management doit gérer les ressources, en tenant compte des conclusions du département recherche, à travers l'exploitation rationnelle et l'utilisation de mesures de conservation pour augmenter les bénéfices nets des pêcheurs et des pêcheries.

L'une des premières mesures du LVEMP en collaboration avec les ministères respectifs des États membres fut de renforcer le contrôle

---

<sup>52</sup> EAC secretariat : A study to assess the economic potential and constraints of developing Lake Victoria basin as an economic zone, Final Report, (2001).

<sup>53</sup> EAC (2000).

de la qualité du produit et du respect des conditions d'hygiène et de sécurité, à travers un déploiement notable d'inspecteurs, de manière à se conformer aux conditions de l'Union Européenne, premier client du secteur. Cette coopération a abouti à la levée, en 2000, du dernier embargo européen frappant les exportations de perche la région depuis 1998. Le Kenya, quant à lui, vient juste de bénéficier de cette nouvelle marge de manœuvre le 14 janvier 2004 avec l'obligation du ministère des pêches et de l'agriculture de garantir les normes sanitaires européennes. Cependant le degré de qualité reste encore fragile sachant que le DDT, pesticide peu toxique pour l'homme mais nuisible aux poissons, est encore utilisé en Tanzanie et serait près à être réintroduit au Kenya et en Ouganda pour lutter contre la Malaria, première maladie du pays<sup>54</sup>. Cette action sur le terrain au sein des usines de traitement a été complétée en amont par une nouvelle réglementation sur les équipements de pêche dont le respect suppose la création de moyens de financement sans lesquels une part importante des pêcheurs ne pourra continuer à vivre (survivre) de cette activité. Chaque État a mené une politique de décentralisation censée améliorer la satisfaction des besoins au niveau local en développant des micro-crédits au plus pauvres et en identifiant et promouvant les zones susceptibles d'être soutenables. De ce fait la possibilité d'équiper ces zones et de construire un « capital spatial » pourrait attirer des investisseurs<sup>55</sup>.

- La nécessité d'une meilleure rentabilité des prises existantes a conduit les acteurs du secteur à : d'une part réclamer un effort d'investissement public, en terme d'infrastructures routières et électriques afin de réduire le gaspillage, d'améliorer la qualité et d'ouvrir de nouveaux débouchés géographiques à l'ouest de la région, d'autre part de dégager de nouvelles méthodes de marketing dans le but de diffuser plus efficacement les « bas morceaux » de la perche, comme les joues, la tête, les vicaires, la peau, les nageoires etc., sous la forme de bâtonnets de poisson, de soupe, de nourriture pour animaux ou d'accessoires comme des porte-monnaie, des ceintures par exemple. L'idée est d'aller au delà de la seule utilisation du filet, qui ne représente que 35 % du poisson, et de trouver de nouveaux marchés permettant un allègement de la dépendance envers les clients européens et par conséquent un renforcement possible

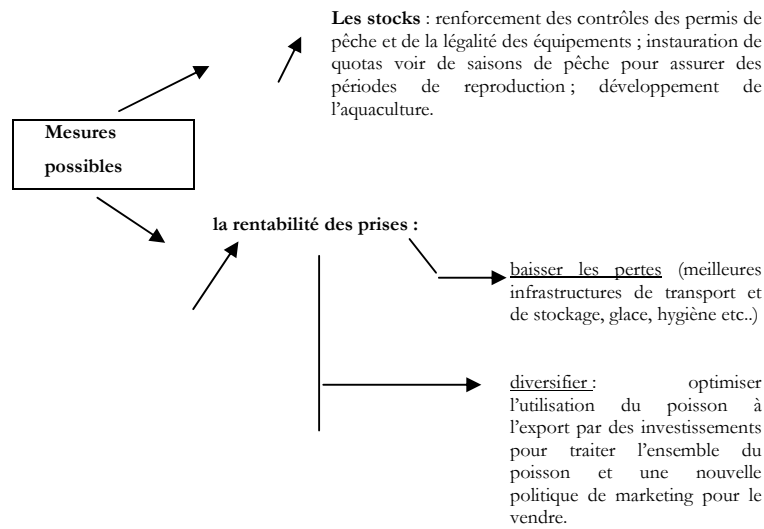
---

<sup>54</sup> Lettre d'Afrique Orientale, n°126, Février 2004.

<sup>55</sup> Ministry of Agriculture, Animal Industry and Fisheries: The National Fisheries Policy, Final Report, (2002).

du pouvoir de négociation d'autant plus si les trois pays sont unis.<sup>56</sup> A ce titre une réunion entre les associations des pêcheries du Lac Victoria a eu lieu à la fin du mois de Février 2004 à Entebbe pour harmoniser les pratiques. Dans le cadre d'une amélioration des équipements, des unités de gestion des plages (Beach Management Unit : BMUs) doivent se mettre en place avec des priorités à plus ou moins long terme concernant la formation, les équipements de stockage et de transport entre les pêcheries et les landing sites.

### Schéma récapitulatif des solutions possibles aux problème du secteur de la pêche



<sup>56</sup> Lake Victoria Fisheries Organization : The status of the Nile perch fishery and the potential for production of value added products in Tanzania, Dar es Salaam (2002)

Lake Victoria Fisheries Organization : The status of the Nile perch fishery and the potential for production of value added products in Uganda, Kampala (2002)

Lake Victoria Fisheries Organization : The status of the Nile perch fishery and the potential for production of value added products in Kenya, Nairobi (2002)

Mais l'efficacité des mesures dépend, en grande partie, de l'adhésion des acteurs aux projets qui leurs sont proposés. Et si le principe de partir du local pour aboutir au marché mondial via la construction d'un espace régional est conforme avec la stratégie choisie de l'intégration régionale, sa mise en pratique pose des problèmes de lecture quant à la complémentarité de ces différentes dimensions d'autant plus lorsque les initiatives ne coïncident pas avec les déclarations d'intention. Ainsi le refus de l'Ouganda de ratifier, en octobre 2003, l'accord sur la taille minimale des perches à capturer avant de l'accepter sous la pression des médias et des autres pays, est révélateur de la fébrilité de l'exécutif quant à l'application des décisions prises en commun et ne peut que ralentir le changement de comportements de la part des acteurs. Une redéfinition des objectifs dans l'intérêt de tous et une harmonisation des règles devant éliminer toute hésitation à terme, semble un préalable indispensable à un investissement massif dans la région.

### **Conclusion**

Le développement d'une région, quelle que soit, ne peut résulter que d'un seul projet d'infrastructure. Comme le précisait O. Hirschman une telle initiative peut difficilement réussir en l'absence d'activités directement productives et d'une perspective d'un véritable grand marché. L'EAC présente justement des atouts à cet effet sous la forme d'une complémentarité des avantages comparatifs des parties en présence et d'un système logistique anciennement régional hérité de la période coloniale. Les acteurs sont conscients de ce lien « naturel » entre ces trois pays, ce qui ne peut qu'optimiser l'impact des projets en cours de réalisation.

Le bilan à ce jour reste cependant mitigé, correspondant à l'image du verre à moitié plein ou à moitié vide, ce qui ne remet aucunement en cause le bien fondé du projet politique, mais montre que les transformations des structures et des mentalités exigent du temps.

Des progrès notables sont constatés dans la construction de l'intégration régionale avec l'accord sur la fixation du tarif extérieur commun obtenu en 2002 amenant la région à l'union douanière bien que la ratification finale prenne encore du temps. Une meilleure harmonisation des politiques économiques a permis une amélioration des procédures commerciales et d'investissement présentant l'EAC comme une zone d'investissement en voie d'unification comme l'illustre la publication d'une plaquette « *Investors Guide To East Africa* »

décrivant les avantages de l'Afrique de l'Est, considérée comme une seule entité, aux investisseurs potentiels. La production de nombreux documents de travail par le secrétariat de l'EAC permet aux acteurs de rattraper leur retard d'information sur les objectifs de l'organisation et les nouvelles modalités en vigueur, ils peuvent de ce fait anticiper certains changements et s'inscrire plus facilement dans la création de ce grand marché. L'immigration intra-EAC est quant à elle facilitée notamment par le nouveau passeport Est-Africain et la présence de guichets réservés aux citoyens de la région dans les aéroports. Toutes ces avancées vont dans le sens d'une meilleure circulation des biens et des individus qui ne pourrait cependant être satisfaisante sans la réalisation préalable des projets d'infrastructure décidés en haut lieu. A ce titre la construction d'un espace commun s'appuyant sur cinq corridors et le projet de sécuriser et de développer le Lac Victoria pour renforcer l'interconnexion des trois États semblent encourageants pour l'avenir.

Cependant une méfiance persiste face au bouleversement de l'environnement institutionnel et économique. Le faible pouvoir accordé à l'assemblée législative est-africaine et la multi-appartenance à des organisations régionales, la Tanzanie à la SADC pour garder un lien privilégié avec l'Afrique du Sud alors que le Kenya et l'Ouganda continuent de siéger à la COMESA, illustrent bien les hésitations des gouvernants à délaissier une partie de leur souveraineté et à s'engager pleinement dans cette stratégie commune. D'autre part certains acteurs peuvent retarder l'avancé des programmes de peur de ne plus retrouver certaines situations de rente de la période antérieure. Il est certain que ces obstacles risquent de perdurer si aucune mesure n'est prise pour diminuer cette incertitude et la venue des investisseurs étrangers, indispensables à la réalisation de ce projet, est conditionnée par l'évolution de la situation. La prochaine étape de l'intégration, si elle a lieu, nécessitera l'abandon de pouvoirs antérieurs sans lequel les acteurs locaux et étrangers se persuaderont de l'impossibilité d'envisager une stratégie régionale dans la région.

### Bibliography

- African Centre for Economic Growth (ACEG): Regional Integration Study of East Africa, Tanzania Country Report (2002)
- African Centre for Economic Growth (ACEG): Regional Integration Study of East Africa, The Uganda Country Report (2001)
- African Centre for Economic Growth (ACEG): Regional Integration Study of East Africa The case of Kenya, Final Report (2001)
- Akanni-Honvo, A., Léon A. (1998): La croissance endogène régionalisée, in Revue Tiers Monde n°155, Juillet-Septembre, Paris
- Balassa, B. (1961) : *The Theory of Economic Integration* , Allen & Unwin.
- Calas, B. (2000): Le système logistico-urbain est africain, *Mambo!*, IFRA.
- Célimène, F. & Lacour, C. (1997): *L'intégration régionale des espaces*, Economica.
- Dupréelle, K. (2001) : Afrique du sud, Afrique orientale et transports- quand le sud se rapproche de l'Est..., *L'Afrique Orientale Annuaire*, IFRA.
- EAC secretariat (2003): Report of the Meeting of the transport, Communications and Meteorology Committee, AICC, Arusha, Tanzania, novembre.
- EAC secretariat (2003): Study on the Assessment of the State of Lake Victoria Ports, United Nations Economic, Sub-regional Development Centre for East Africa, March.
- EAC secretariat (2002): *Investment and Development Opportunities in The Lake Victoria Basin*, WSSD, Johannesburg, South Africa.
- EAC secretariat (2002): EAC Customs Union: Information and Implications, Occasional Papers, Arusha.
- EAC secretariat (2001): *A study to assess the economic potential and constraints of developing Lake Victoria basin as an economic zone*, Final Report.
- EAC secretariat (2001): *The East African Community strategy 2001-2005*, EAC publication, Arusha.
- EAC secretariat (2000) : *Lake Victoria, a Shared Vision*, publication EAC.

- Fau, N. (2002): le rôle des infrastructures dans l'organisation spatiale du détroit de Malacca (Indonésie, Malaisie-Singapour), LASEMA, GEMDEV.
- Fujita, M., Krugman, P., Venables, A.J (1999): *The spatial economy : cities, regions and international trade*, Cambridge, MIT press.
- Guelle, D. & Ralle, P. (1995): *Les nouvelles théories de la croissance*, Collection repères, la découverte, Paris.
- Henner, H.F. (2000): infrastructures et développement, Mondes en développement, Tome 28.
- Hirschman, A.O. (1968) : *The Strategy of Economic Development*, Yale university press.
- Hugon, P. (2000): La croissance et la crise est-asiatique au regard de la régionalisation : le rôle des infrastructures et des réseaux, Mondes en développement, Tome 28.
- Hugon, P. (1998) : la régionalisation comparée en ASS et en Asie du sud est, revue tiers monde n°155, juillet-sept.
- Kesside, C. (1996): A Review of Infrastructure's impact on Economic Development in Batten D.F, Katlsonn C: *Infrastructure and the Complexity of Economy*, springer verlag Berlin.
- Krugman, P. (1991): « increasing returns and economic geography » in journal of political economy, 99, 31, pp 483-499.
- Lake Victoria Fisheries Organization (2002): *The status of the Nile Perch fishery and the potential for production of value added products in Tanzania*, Dar es Salaam.
- Leguennec-Coppens, F. & Caplan, P. (1991): *Les Swahili entre Afrique et Arabie*, Karthala.
- Myrdal, G. (1959): *Economic Theory and under-developed regions*, Gerald Duckworth.
- Mérino, M. (2002). Une ville et ses déchets : l'exemple de Nairobi aujourd'hui, *Cahiers de l'IFRA* n°22.
- Porter, M.E. (1990): *The Competitive Advantage of Nations*, N.Y, Macmillian.
- Rapport sur le développement en Afrique (1999): le développement des infrastructures en Afrique, (Banque Africaine de Développement : BAD).

Rychen, F. (1998) : *Infrastructures et développement économique local*, thèse de doctorat, Aix-Marseille 2.

Republic of Kenya (2003): Statistical Abstract, Central Bureau of Statistics, Ministry of Planning and National Development, Nairobi.

World Bank (2003) : Lake Victoria Environmental Management Project, Regional Stocktaking Report.

World Bank (2001) : *Uganda's recovery: the role of farms, firms and government*, Washington, D.C.

### **Sites web**

Site officiel de l'EAC : [www.eacq.org](http://www.eacq.org)

Site de la Banque Mondiale : [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)

Site du LVEMP : [www.lvemp.org](http://www.lvemp.org)

Site de la république unie de Tanzanie : [www.tanzania.go.tz](http://www.tanzania.go.tz)

Site du gouvernement ougandais: [www.government.go.ug](http://www.government.go.ug)

Site du gouvernement kenyan : [www.statehouse.go.ke](http://www.statehouse.go.ke)

Site de la délégation européenne au Kenya : [www.delken.cec.eu.int/](http://www.delken.cec.eu.int/)

Site de la délégation européenne en Tanzanie : [www.deltza.cec.eu.int/](http://www.deltza.cec.eu.int/)

Site de la délégation européenne en Ouganda : [www.deluga.cec.eu.int/](http://www.deluga.cec.eu.int/)

Site de la mission économique de l'ambassade de France : [www.dree.org](http://www.dree.org)

