



## DES NIDS DE POULE A LA PROSPERITE

Onze super-autoroutes internationales traversent douze pays d'Afrique Australe, desservant 15 ports situés sur deux océans. Révolu, donc, le temps où le fleuve constituait la meilleure façon d'acheminer les marchandises? Pas tout à fait. Malgré tous ses appareils de levage pour conteneur et ses bandes de macadam, l'Afrique Australe perd, chaque année, des milliards de dollars pour cause de mauvaise gestion de son infrastructure. La vitesse moyenne du fret ferroviaire du Congo vers l'Afrique du Sud est de 10 kilomètres/heure. Le transport par route est à peine plus rapide. Les dockers mettent, très souvent, des jours à décharger les navires alors que des heures suffiraient. "Dans tous les ports de la SADC, le délai d'exécution pour les navires de conteneurs, dès qu'ils ont accosté, est beaucoup plus long que dans les ports performants des autres parties du monde", selon la Banque Mondiale.

Des postes-frontières inefficaces, des taxes excessives et des règles de poids différentes d'un pays à l'autre, consomment un temps précieux et font inutilement monter les prix du transport. Les prix du transport et des assurances aux fournisseurs étrangers absorbent plus de 25% de la valeur des exportations dans la plupart des pays d'Afrique subsaharienne.

Ceci est injustifiable et devrait être inacceptable. Avec l'échec, le mois dernier, des discussions sur le commerce mondial à Cancun au Mexique, les pays en voie de développement doivent travailler plus dur pour devenir économiquement compétitifs. Mais l'état et la mauvaise gestion des infrastructures rendent cet objectif impossible. Malgré une production abondante, sur le papier, de plans raffinés, les dirigeants d'Afrique subsaharienne ne parviennent toujours pas à fournir l'engagement financier nécessaire au développement d'une région fertile en entreprises. "Une vision stratégique régionale est nécessaire pour

garantir des corridors efficaces et rentables" selon Michel Audigé, un expert en transport de la Banque Mondiale.

Ce numéro du *Baromètre de la SADC* examine les obstacles qui empêchent la région d'utiliser ses infrastructures, de manière efficace, et de construire ce dont elle a besoin. L'article principal de ce numéro met l'accent sur le manque de plan détaillé de la SADC pour boucher les nids de poule et remettre les trains sur les rails. L'article souligne les problèmes marquants qui affectent l'infrastructure du transport de la région, en précisant les carences et les opportunités et en suggérant des moyens pratiques pour que la SADC aille de l'avant. L'article suggère que la SADC devra surmonter les problèmes politiques et d'organisation interne qui entravent sa capacité à transformer ses bonnes intentions en actes concrets. Il encourage aussi la SADC à ne pas passer à côté d'opportunités comme celles offertes par le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique et l'expansion des entreprises sud africaines dans la région.

D'autres articles considèrent l'importance des discussions sur la facilitation du commerce au sein de l'OMC; les leçons que les autres pays membres de la SADC peuvent tirer de l'expérience de la privatisation des chemins de fer en Zambie; les avantages et les limites de la privatisation des ports au sein de la SADC; l'importance de la technologie de l'information et de la communication pour le développement régional; et de l'eau comme ressource stratégique. Bien que l'attention soit sur l'infrastructure du transport, deux articles de ce numéro reconnaissent l'importance de l'infrastructure sociale et financière pour le développement. Nous avons également suivi le sommet de la SADC de Dar-Es-Salaam en août 2003, et avons aussi évalué la capacité de la Tanzanie à assumer la présidence de la SADC. (S)

## SOMMAIRE

La SADC n'est Pas Un Moyen De Développement Des Infrastructures.....	2
Questions-Réponses Sur La SADC.....	6
La Réhabilitation Des Routes Et Des Chemins De Fer Angolais.....	8
L'Afrique Du Sud Dans La SADC.....	9
La Privatisation Des Chemins De Fer zambiens.....	10
Discuter Ou Ne Pas Discuter?.....	11
La Privatisation Des Ports.....	12
Les Couloirs Du Trans-Kalahari - Des Opportunités En Sommeil.....	13
La Crise Politique Cause Des Dégâts A L'Infrastructure Du Zimbabwe.....	14
Nouvelle Approche à la TIC.....	15
Les Connexions Sans Fil Surpassent Les Lignes Fixes Dans La SADC.....	16
L'Infrastructure Financière De La SADC.....	17
Les Fleuves Transfrontaliers.....	18
Les Réunions De La SADC à Dar .....	20
La SADC Confrontée A Une Crise De Direction.....	21
Le Couloir De Dar Es Salaam - Les Temps Changent.....	23

ISSN Numéro: 1728-063X

Rédactrice en chef: Gina van Schalkwyk

PO Box 31596, Braamfontein, 2017  
South Africa

Tel: +27 (0)11 339 2021

Fax: +27 (0)11 339 2154

vanschalkwykg@saiia.wits.ac.za

Les points de vue exprimés relèvent de la responsabilité individuelle des auteurs, et non de NORAD ou de SAIIA. Les auteurs conservant la propriété intellectuelle des articles.

© South African Institute of International Affairs. Tous droits réservés



"Le batomètre de la SADC" est disponible à l'adresse internet suivante: [www.wits.ac.za/saiia](http://www.wits.ac.za/saiia). Pour tout abonnement, commentaires ou suggestions, merci d'écrire à l'adresse suivante: [SADCBarometer@saiia.wits.ac.za](mailto:SADCBarometer@saiia.wits.ac.za).



## La SADC N'Est Pas Un Moyen De Développement Des Infrastructures

Il n'y a pas si longtemps, lorsqu'un camion mettait six jours pour acheminer sa cargaison à travers le désert, de la capitale du Botswana au port de Walvis Bay sur la côte atlantique de la Namibie, on trouvait qu'il était dans les temps. Aujourd'hui, les camionneurs peuvent parcourir le tronçon de 1400 kilomètres en moins de deux jours.

Cinq ans après son ouverture officielle, le Couloir du Trans-Kalahari montre ce que l'on peut gagner en bénéfices économiques en améliorant la gestion des routes et des chemins de fer d'Afrique australe. Les postes frontières ont substitué des règles régionales communes aux réglementations douanières et routières nationales, jusque là différentes d'un pays à l'autre. Des services comme le réseau de téléphonie mobile et les installations d'hébergement pour la nuit ont été améliorés, permettant aux camionneurs de traverser les frontières nationales plus rapidement et améliorant leurs moyens de communication.

Mais dans une région où s'entrecroisent onze bandes de rail et de macadam, le Couloir du Trans-Kalahari constitue une exception. Si des améliorations similaires ne sont pas apportées aux autres routes commerciales importantes, l'Afrique australe ne deviendra jamais une entité économique complètement intégrée et vraiment compétitive.

Les trous dans les autoroutes ne constituent pas le problème crucial. Les vrais nids de poule sont la mauvaise gestion et le manque d'action politique. Malgré leur volonté de mettre sur pied une communauté économique dynamique et soudée, les gouvernants de la région n'ont pas fait suivre leurs grands projets d'engagements financiers. Une lacune d'autant plus coûteuse après l'interruption des discussions sur le commerce international. La capacité des nations ou des régions à attirer les investissements extérieurs dépendra donc de plus en plus de l'état de santé de leurs économies. Les routes mal entretenues et les lourdes procédures aux frontières font monter le coût du

transport jusqu'à 20 à 30 % du prix total des marchandises. A titre d'exemple, au Brésil, le transport de marchandises ne coûte que 12% de leur coût total. L'Afrique australe perd des milliards de dollars chaque année, pendant que les camions languissent à des postes frontières bondés ou fermés et que les bateaux passent des journées entières dans les ports avant d'être déchargés.

Conscients du besoin de coopération accrue pour résoudre ces lacunes d'infrastructure des transports, les gouvernants de la région ont produit de grandes visions et établi une pléthore d'institutions et de mécanismes qui s'entrecroisent. Mais la lenteur des progrès en matière d'infrastructures et dans d'autres secteurs de la coopération reflète l'incapacité des dirigeants d'Afrique australe à faire de la SADC

**Malgré leur volonté de mettre sur pied une communauté économique dynamique et soudée, les gouvernants de la région n'ont pas fait suivre leurs grands projets d'engagements financiers.**

un instrument solide au service du développement régional.

### Un marché mondial de plus en plus compétitif

«La mise en place d'un service efficace sur le couloir de Benguela aurait des avantages importants...l'accès de la Zambie au port de Lobito améliorerait sa compétitivité sur les marchés mondiaux des exportations», a récemment déclaré le président zambien, Levy Mwanawasa.

Les pays de la SADC sont conscients de ne pas pouvoir jouer un rôle sur le marché mondial en tant qu'acteurs

individuels. D'où la création de la Conférence pour la Coordination du Développement de l'Afrique Australe qui deviendra SADC en 1992. Mais à travers toute l'Afrique australe, les infrastructures inadéquates et mal entretenues continuent de freiner la libre circulation des marchandises, du capital et de la main-d'oeuvre, affectant par la même le commerce sous-régional et extérieur ainsi que la compétitivité.

Dans l'état où elles sont pour le moment, les infrastructures régionales du transport (routes, chemins de fer et ports) ne peuvent pas supporter un volume plus important de fret. L'application du Protocole de Libre Echange de la SADC devrait cependant entraîner une augmentation du commerce de la sous-région de 20% à 35% vers 2008.

Les ports sud-africains sont déjà dans l'incapacité de faire face à la montée en flèche du fret en provenance de la région (en particulier du Zimbabwe, de la Zambie, du Mozambique, de l'Angola et du Malawi), ce fret a augmenté en moyenne de 40% par mois de 2001 à 2002. Pendant la première moitié de 2003, les ports sud-africains (notamment Durban qui absorbe le gros du trafic régional) étaient tellement congestionnés que les bateaux devaient attendre jusqu'à 10 jours pour être chargés ou déchargés.

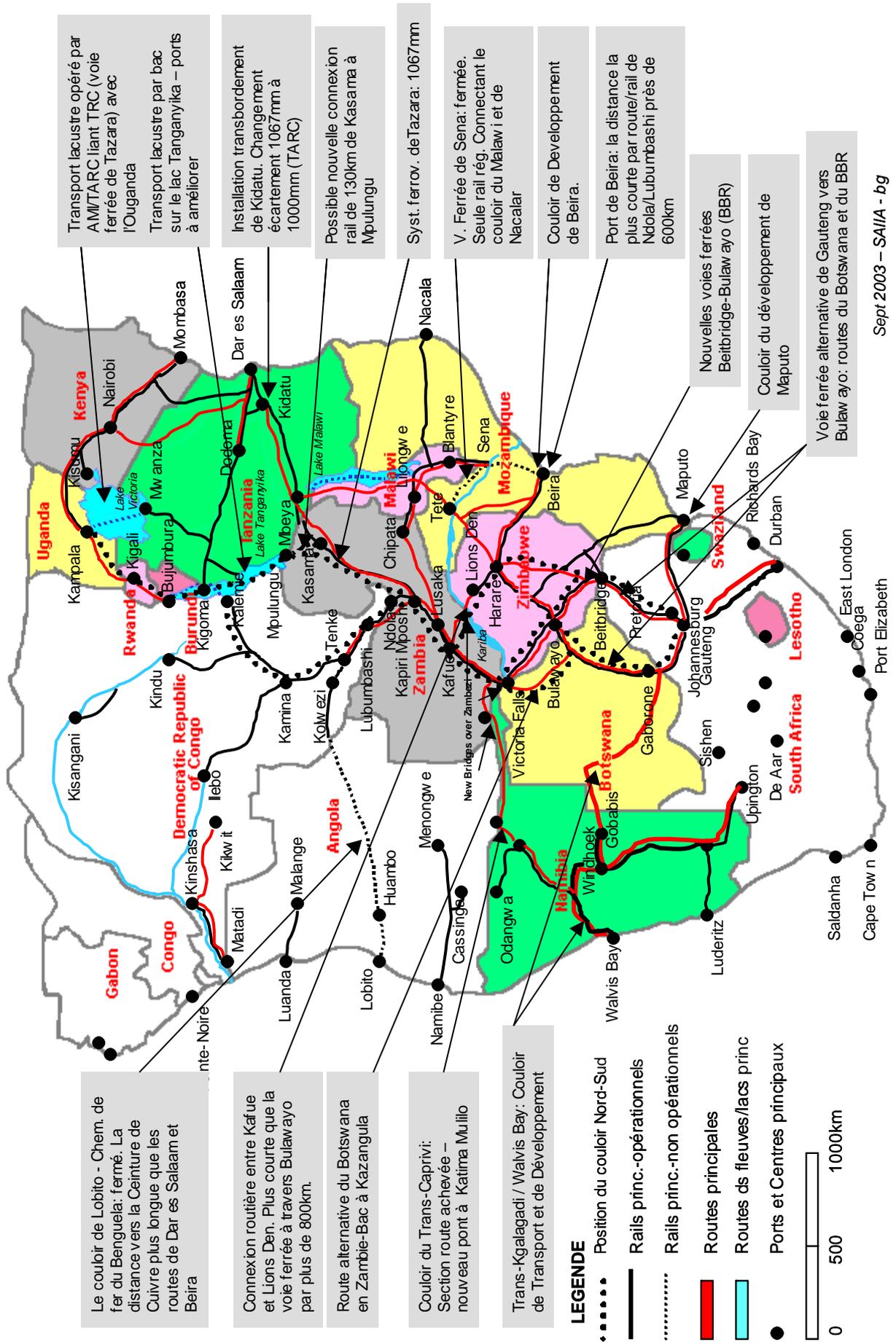
### Attirer les investissements vers l'infrastructure

Pour améliorer les liens et stimuler la production et le développement, la SADC a identifié un certain nombre de couloirs de développement. Ces couloirs ont pour but de créer des systèmes intégrés de production, de transport et de développement le long des chemins de fer et des routes préexistants mais souvent endommagés.

Les couloirs ont fonctionné à des niveaux différents. Sur le Couloir de Nacala, il existe encore un tronçon entre la frontière Malawi-Mozambique à Entre Lagos et la ville mozambicaine de Cuambe, où les rails sont en si mauvais



## COULOIRS ET PORTS REGIONAUX DE TRANSPORT DE LA SADC





(suite de la p.2)

état que les trains ne peuvent aller qu'à 10-15 kilomètres/heure mettant à rude épreuve le machiniste et sa locomotive. En Angola, où le couloir Lobito-Benguela est encore en construction, les organismes d'aide ont récemment plaidé pour la réparation urgente des infrastructures de transport pour éviter «une nouvelle crise humanitaire».

La privatisation des systèmes de transport peut soigner bien des maux liés à la mauvaise gestion et au mauvais entretien. Mais dans beaucoup de pays de la SADC, les procédures de privatisation peuvent prendre entre 10 et 15 ans. Souvent elles sont freinées par des considérations de politiques domestiques. La privatisation de la Compagnie tanzanienne des Chemins de Fer, par exemple, sera probablement retardée jusqu'à après 2005 en raison de licenciements massifs qui pourraient donner une mauvaise impression du gouvernement pendant la période précédant les élections prévues pour cette année-là. En Afrique du Sud, l'influence des mouvements syndicaux sur la politique nationale a interrompu la privatisation des ports ou des services portuaires.

Mazibuko Sauti-Phiri, directeur administratif de la Commission de Privatisation du Malawi, estime que les retards dans le processus de privatisation peuvent occasionner des pertes allant jusqu'à 6% par an de la valeur nette d'une société. Ce qui provoque une baisse de revenu qui décourage les investisseurs potentiels.

Les investisseurs veulent des bénéfices immédiats, mais plus important, ils ont besoin d'informations détaillées sur le marché et d'un environnement sûr dans lequel investir. La SADC pourrait fournir un centre pour des systèmes adéquats d'informations au niveau régional, si les états membres produisaient des informations statistiques à jour et précises. De la même façon, les Etats membres pourraient stimuler la confiance des investisseurs avec une gouvernance politique et économique transparente et responsable aux niveaux national et régional.

**Les raisons de la faiblesse de la SADC sont nombreuses. Les démocraties nationales sont faibles et, ni les populations locales, ni les Etats pairs ne tiennent les dirigeants responsables pour leurs engagements envers la SADC. Certains Etats membres dépendent de manière disparate de l'Afrique du Sud en attendant qu'elle joue un rôle prépondérant dans la région. Résultat, ces pays ne parviennent pas à produire leurs propres plans de développement régional. Certains dirigeants continuent à considérer la souveraineté comme étant sacro-sainte et sont plus intéressés par la pérennité de leur pouvoir que par le développement national.**

### Avec un plan...

Sur le plan régional, la bonne gouvernance nécessite la formulation d'un plan clair et détaillé contenant des objectifs accessibles et des indicateurs de performance mesurables. Une telle stratégie devrait, en outre, reconnaître les liens existants entre les différents conseils d'administration au niveau de la SADC.

Le Plan Indicatif Régional de Développement Stratégique (un programme de 10 ans destiné à guider les initiatives de la SADC, adopté par les chefs d'Etats à leur sommet annuel de Dar-Es-Salaam en Tanzanie en août) ne remplit pas les conditions. Au lieu de cela, ce Plan, dont la production a nécessité deux fois plus de temps que prévu, reflète les restrictions imposées au Secrétariat de la SADC dues au manque d'engagement financier et politique de la part des Etats membres. Parsemé d'un jargon impressionnant mais réservé, il plaide, entre autres, pour "100% de connexions au réseau électrique régional pour tous les états membres en 2012, des marchés de transport régionaux libéralisés en 2008

et des politiques et des législations harmonisées pour le secteur de l'eau en 2006". Mais le plan ne fixe pas de délais et manque d'objectifs accessibles, d'estimations budgétaires, de mesures de mise en oeuvre, ainsi que de priorités bien définies. Il n'attribue pas de responsabilités à des acteurs spécifiques mais fait seulement vaguement allusion aux "Etats membres", "la SADC", "le secteur privé" et "l'industrie du transport routier".

### ... ou sans plan

Le Couloir de Développement de Maputo est un projet commun entre l'Afrique du Sud et le Mozambique. En octobre, les ministres des Transports sud-africain, namibien et botswanais signeront un mémorandum d'entente sur le développement et la gestion du Couloir du Trans-Kalahari. Spoornet transporte plus de 90% du fret régional et contrôle, entre autres, la voie ferrée entre Johannesburg et Maseru, Lusaka et Victoria Falls. Des entreprises sud-africaines sont aussi implantées en RDC, au Mozambique, en Tanzanie et au Botswana où elle apportent des solutions sur le plan logistique, font partie de consortiums et construisent des installations de transbordement. La Compagnie aérienne sud-africaine (South African Airways) est devenue le partenaire stratégique des transporteurs nationaux zambien et tanzanien, entraînant une augmentation de la fréquence des vols entre Johannesburg et ces pays.

Les développements d'infrastructure comme les fructueux Couloirs de Maputo et du Trans-Kalahari ainsi que les améliorations des aéroports et des routes de la région, progressent en dépit, plutôt que grâce à la SADC. Et ceci en raison de deux nouvelles tendances.

Les accords pour développer le transport transfrontalier et les couloirs de développement sont signés par les dirigeants des deux ou trois pays impliqués dans les négociations. Des accords qui ressemblent à ceux de la SADC, mais qui ont de meilleures chances d'être appliqués car ils prennent mieux en compte les priorités et contraintes au niveau national. En



outre, moins de parties sont impliquées. L'exemple mentionné ci-dessus laisserait également entendre que les accords ont de plus grandes chances d'aboutir lorsque l'Afrique du Sud est signataire.

## L'Afrique du Sud continue à dominer

Quand les Pays frontaliers se sont unis en 1980 pour réduire leur dépendance vis-à-vis de l'Afrique du Sud du régime d'Apartheid, leur coopération était basée sur l'infrastructure. Vingt-trois ans plus tard, les pays de la SADC dépendent toujours de l'économie sud-africaine pour les investissements dans la région et pour la maintenance ou la remise sur pied de leurs infrastructures de transport défaillantes.

Le rôle politique et économique de l'Afrique du Sud dans la région est un problème sensible et controversé pour les autres pays de la SADC. Les entreprises sud-africaines sont souvent accusées de supplanter les entreprises locales qui ne peuvent pas rivaliser en taille. Sur le plan politique, l'Afrique du Sud est souvent qualifiée de terreur régionale, ou d'« éléphant dans un magasin de porcelaine ».

Les décideurs politiques sud-africains reconnaissent que l'Afrique du Sud ne peut pas être une île de prospérité dans un océan de misère. Par conséquent, l'Afrique du Sud encourage les entreprises sud-africaines à s'impliquer dans la région. Hormis les investissements pétroliers, l'Afrique du Sud est apparue comme le dixième plus gros investisseur de la SADC en 2002. Bien que l'Afrique du Sud soit présente dans tous les secteurs, sa présence est particulièrement visible dans le secteur des infrastructures et des services.

Les compagnies sud-africaines de construction comme "Grinaker" et "Murray and Roberts" construisent des immeubles et des centres commerciaux de Luanda à Lilongwe. La compagnie d'électricité sud-africaine, Eskom, est le seul fournisseur de courant de la fonderie d'Aluminium de Mozal près de Maputo au Mozambique.

La compagnie ferroviaire nationale,

Spoornet, est un actionnaire majoritaire dans plusieurs consortiums qui ont pris contrôle des chemins de fer régionaux privatisés. Elle s'occupe pour l'instant du tronçon Beitbridge-Bulawayo au Zimbabwe. Elle est une partie dominante du groupe qui a remporté le marché de la privatisation des Chemins de Fer Nationaux Zambiens et elle est part favori pour la privatisation des Chemins de Fer Tanzaniens. Mais, comme le souligne Bo Giersing dans ce numéro, Spoornet est une filiale de Transnet - une entreprise publique en difficulté financière, inefficace et mal gérée qui pourrait exporter ses habitudes anti-compétitives et monopolistiques dans la région. Le rôle politique de l'Afrique du Sud en Afrique Australe est plus ambigu. Certains s'attendent à ce que l'Afrique du Sud joue un rôle

---

## Les autres pays de la SADC devraient adopter la SADC et le NEPAD pour ce qu'ils ont à offrir en matière de consolidation de la confiance des investisseurs et l'amélioration du profil international de la région.

---

prépondérant mais la plupart des pays membres de la SADC ont des réticences à accepter l'Afrique du Sud comme chef de file.

Malgré l'ouverture de l'Afrique du Sud pour aider au développement de la région, le pays est surtout préoccupé ultimement par ses propres intérêts. Mais le développement et l'amélioration de la région sur le plan économique et politique est dans son intérêt, ainsi que le renforcement de la SADC. L'Afrique du Sud dépend de la SADC pour légitimer son rôle dans la région. Pour la même raison, elle a besoin du NEPAD, de l'Union Africaine, du Mouvement des Non-Alignés et du groupe des 20+ pour se faire entendre sur la scène internationale. Un besoin accru

maintenant que le miracle de la transition du pays vers le multipartisme est un lointain souvenir.

Les autres pays de la SADC devraient adopter la SADC et le NEPAD pour ce qu'ils ont à offrir en matière de consolidation de la confiance des investisseurs et l'amélioration du profil international de la région.

Parce qu'il rassemble des ressources humaines et financières rares, un solide secrétariat de la SADC peut jouer un rôle important dans le développement des politiques qui aideront les pays de la région à composer avec l'Afrique du Sud, le NEPAD et le reste du monde. Les pays de la SADC pourront alors se targuer d'avoir le contrôle collectif du développement et de la planification régionale et hors du contrôle direct de l'Afrique du Sud.

## Que faut-il faire?

Les voisins de l'Afrique du Sud ont besoin de développer une vision régionale pour contrer la prédominance sud-africaine, ce qui leur permettra (de s'engager constructivement dans l'expansion du pays dans la région). La SADC peut fournir un forum où les plus petits états de la SADC pourront discuter de leurs craintes avec l'Afrique du Sud, et élaborer des plans de développement régionaux reflétant leurs propres objectifs nationaux. Pour l'heure, ils ne sont pas en mesure de le faire, et dépendent de l'Afrique du Sud pour façonner un plan régional.

Toutefois, le renforcement de la SADC lui permettant d'assumer un rôle important dans le développement régional supposerait que les Etats membres abandonnent une partie de leur souveraineté. Les dirigeants d'Afrique australe ont aussi besoin de donner au secrétariat de la SADC un mandat clair et indépendant ainsi que des ressources financières et humaines pour mettre en oeuvre les différents programmes. En outre, les dirigeants devraient impliquer des participants différents (comme le milieu des affaires et les ONG) lors de la conception d'un programme de développement. 

Gina van Schalkwyk



## Opinion

## Questions-Réponses Sur la SADC

Alors que l'Afrique australe s'éloigne de plus en plus de son passé conflictuel, et devient une région plus soudée, le développement rapide des réseaux de transport rentables et des liens logistiques est primordial. Certains pays de la SADC peinent encore à réparer des décennies de négligence et de sous-investissement dans les routes et les chemins de fer. Les autres, en particulier ceux qui sont entrés en partenariat avec des sociétés privées récoltent les bénéfices des routes et des chemins de fer réhabilités. *Paul Ash* a demandé aux leaders d'opinion et aux hommes d'affaires de la région d'évaluer l'état des infrastructures de transport de la SADC.

### Quelle est l'importance des infrastructures pour le développement ?

*Dr. John Middleton, Société de Finance Internationale*

C'est le noyau de tout développement. Selon les évaluations de la SFI, plus de 2,3 milliards de personnes n'ont pas accès aux ressources d'énergie modernes, et plus de 2 milliards sont privés de soins de santé adéquats; 1,2 milliards de personnes n'ont pas d'eau potable et un autre milliard n'a pas accès aux routes.

*Duncan Bonnet, Whitehouse et Associés*  
Le développement des infrastructures ne peut pas avoir lieu sans tenir compte d'autres développements. Des chemins de fer sans marchandises à acheminer ne sont que des lames d'acier.

*Bradley Knapp et Henry Posner III, Société de Développement des Chemins de Fer.*

Quand les chemins de fer déçoivent les attentes du marché, c'est un sérieux problème pour l'économie. L'exemple le plus évident est le Zimbabwe, où le manque de capacité a poussé à la fermeture effective de certaines industries.

### Où en est le développement des infrastructures au sein de la SADC ?

*Moeletsi Mbeki, homme d'affaires*

Il existe un énorme manque de capacité dans ce secteur en Afrique – pas assez d'ingénieurs civils, pas de métreur vérificateur, ainsi qu'une mauvaise gestion générale des économies.

*Duncan Bonnet:* Il existe encore de sérieux obstacles. Le coût du transport est un problème crucial dans le déblocage du commerce régional. Les coûts de transport interne au sein de la SADC sont très élevés, et sapent la compétitivité de la région, aussi bien pour les exportations, que pour le commerce inter-régional.

*Dr John Middleton:* En Afrique en général, l'infrastructure, de l'électricité à l'eau en passant par le téléphone, est en retard par rapport aux autres régions du monde mais je pense que beaucoup admettront que les pays de la SADC sont plus avancés (dans ce domaine) que les pays africains qui sont plus au Nord.

*Peter Copley, spécialiste des transports, Banque de Développement de l'Afrique Australe.*

L'infrastructure ferroviaire et routière est probablement aussi bonne qu'elle peut l'être quand on prend en compte le niveau d'assistance institutionnelle et financière qu'elle reçoit et le déséquilibre qui existe dans la demande.

*Ian Bird, BOSS Logistics*

L'infrastructure ferroviaire est dilapidée et nécessite de gros investissements. Les coûts de réparation affecteront les prix futurs des services retardant ainsi le développement économique.

*Terry Hutson, auteur d'articles sur les transports, www.ports.co.za*

Alors que l'Afrique du Sud dispose de la meilleure infrastructure portuaire de la SADC, les ports locaux ne sont pas

suffisamment équipés pour le volume courant du commerce, et la congestion constitue un problème. Il existe aussi des problèmes de logistique. Certains transporteurs ferment à 16h30 mais exigent que les ports opèrent 24 heures sur 24.

### Quelles actions ou améliorations significatives y a-t-il eu dans l'infrastructure ces dernières années ?

*Piet Gieringer, Directeur Général par intérim de la Cross Border Road Transport Agency*

Il y a eu une grande amélioration dans nos (Afrique du Sud) relations avec les autres pays de la SADC. Le poste frontière de Beitbridge est maintenant ouvert 24 heures sur 24. Un camion peut maintenant voyager d'une traite de l'Afrique du Sud à la RDC, avec un seul permis.

*Duncan Bonnet:* L'apport de la technologie permet de désengorger quelque peu le système. Certains ports, notamment Dar-Es-Salam et Takoradi au Ghana ont nettement amélioré le rendement des navires avec l'installation de nouveaux logiciels.

*Bradley Knapp et Henry Posner III:* A notre connaissance, l'infrastructure du fret ferroviaire de la région a très peu évolué récemment. Les investissements majeurs qui ont eu lieu semblent avoir déplacé le trafic existant au lieu d'en générer un nouveau. Il y a eu très peu ou pas de croissance. En réalité, ce qui est marquant, c'est le déclin plutôt que l'amélioration, à l'image de la persistante détérioration de Spoornet qui continue de rejeter les initiatives les plus élémentaires du secteur privé comme la concession des lignes à faible densité.

*Peter Copley:* Les conditions des routes se sont améliorées grâce à l'Initiative de l'Entretien des Routes Africaines de la Banque Mondiale, mais aussi, en



partie comme conséquence de cette amélioration, pratiquement toute la croissance dans les mouvements de fret de ces 15 dernières années a été réalisée en faveur du transport routier.

*Ian Bird:* Le concessionnement prend de l'ampleur avec le support des gouvernements de la SADC et leur prise de conscience que leurs économies ne peuvent pas absorber le renouvellement des systèmes ferroviaires.

*Terry Hutson:* Maputo a un meilleur rendement maintenant que ses opérations sont dans les mains de Mersey Docks. La privatisation de Nacala est aussi en voie de réalisation.

## **Quelle est la meilleure façon de développer les infrastructures et les services sans perdre de temps et d'argent?**

*Dr John Middleton:* Le point de vue de la SFI est le suivant : les lois du marché devraient être aux commandes, c'est ce qui est le plus urgent. Si le commerce entre pays est une priorité dans deux pays voisins, cela indique certainement un besoin de renforcement des liens avec ces pays.

*Peter Copley:* La meilleure connaissance provient toujours d'un équilibre entre les connaissances locales et internationales.

*Bradley Knapp et Henry Posner III:* Se concentrer sur le marché et permettre au secteur privé de jouer un rôle majeur dans les décisions d'investissement et de service.

*Ian Bird:* Créer un climat pour un concessionnement économiquement justifiable ou la concession est planifiée à long terme, et s'assurer que les investisseurs réalisent qu'ils n'obtiendront pas de gains immédiats en augmentant de manière substantielle le prix du service au consommateur.

*Dr. João Caholo, Secrétariat de la SADC*

La SADC encourage les partenariats entre le secteur public et le secteur privé, alors que le développement des infrastructures des pays de la SADC devrait passer d'un statut de tributaire d'aides à un système auto-financé. L'intégration régionale suppose le mouvement des personnes et des biens ainsi que de bons services; nos rêves d'un marché commun seront d'autant plus vite réalisés si ces conditions sont facilitées.

## **Quelles grandes leçons ont été tirées? Depuis quand?**

*Dr John Middleton:* Plus grand ne veut pas nécessairement dire meilleur. Le temps des grands projets d'infrastructure (barrages, autoroutes, chemins de fer) financés par la Banque Mondiale est révolu. Nous avons pris conscience que l'on peut atteindre plus de gens, de manière plus efficace à travers le développement des petites et moyennes entreprises.

*Peter Copley:* Le fait que les pays d'Afrique australe soient très petits, et, si la région doit rivaliser internationalement avec des pays comme le Brésil, l'Inde, l'Argentine, l'Australie ou (Dieu nous en garde!) la Chine, quelque chose comme la SADC constitue le meilleur moyen de survie et de croissance.

*Michael Duncan, Alexander Forbes*

Les grands projets (barrages, routes, chemins de fer) sont extrêmement complexes, avec de nombreux partenaires et des risques variés. Le choix d'un bon intermédiaire est évidemment important pour revoir les conditions du contrat et s'assurer qu'il n'y a pas de faille cachée. Là où le secteur privé est impliqué, il serait peut-être nécessaire de considérer une protection face aux conséquences des retards de projet imprévus, ces dernières pourraient avoir un effet dévastateur sur les profits à venir et la trésorerie.

## **Quelles devraient être les priorités de la SADC pour l'amélioration des infrastructures et du développement?**

*Bradley Knapp and Henry Posner III:* La réforme institutionnelle est plus importante que l'amélioration technique, surtout lorsque sa priorité est le marché du transport. Pour cette raison, les alternatives institutionnelles, comme le concessionnement, devraient être encouragées par la SADC.

*Moeletsi Mbeki:* Ce n'est pas facile. Les chemins de fer entretiennent l'économie et si l'économie n'est pas performante, alors les chemins de fer ne seront pas performants. De sérieuses difficultés vont émerger quand il va s'agir de trouver un gouvernement compétent qui a la volonté politique et le soutien de la population.

*Piet Gieringer:* On doit étudier la question des péages routiers. Nos opérateurs ne peuvent pas rivaliser avec ceux de pays comme le Zimbabwe où l'on paie 10 dollars pour 100 km aux péages. Le Couloir de Maputo est avantageux pour les camionneurs sud-africains parce qu'il n'y a pas de péages, mais ailleurs comme au Mozambique, ils doivent payer 10 dollars.

*Dr John Middleton:* L'accès à l'eau saine, fondamental pour la santé, et le développement du transport est évidemment très important pour développer des potentiels commerciaux et le développement du marché. En Afrique, l'état piteux de l'infrastructure ferroviaire indique qu'on peut obtenir des gains plus immédiats que dans le développement des routes.

*Ian Bird:* Il faudrait plus se concentrer sur les rails que sur les routes.

*Terry Hutson:* Investir ... et secouer les services douaniers pour qu'ils réduisent les délais de passage aux frontières.



## La Réhabilitation Des Routes Et Des Chemins De Fer Angolais

Un petit nombre de transporteurs routiers sud-africains ont commencé à voyager à travers l'Angola en convoi (jusqu'à Luanda), les conditions de sécurité sur la route s'étant améliorées.

"Mais c'est encore un long voyage de 2 à 3 semaines, dans un sens, et il est très coûteux" explique un homme d'affaires de Johannesburg qui se rend souvent en Angola.

"Les routes sont encore dans un mauvais état et manquent d'entretien. Les nids de poule peuvent être remplis avec du sable mais ils ressurgissent après le passage de deux camions, ou après un orage".

Après des décennies de guerre, la réparation des infrastructures des transports du pays va prendre des années.

D'après Lyson Muwila de la Banque de Développement de l'Afrique Australe, Luanda a développé une stratégie de réhabilitation s'appuyant sur le transport comme un des secteurs-clé. "Un montant assez important des ressources nationales a été alloué aux transports étant donné qu'il existe un besoin d'infrastructures de distribution [pour l'aide humanitaire]."

Muwila souligne que le fait d'être membre de la Communauté de Développement de l'Afrique Australe (SADC) a amélioré l'image publique de l'Angola. "La distribution et l'obtention d'informations ont été facilitées par l'appartenance de l'Angola à la SADC puisqu'il y a beaucoup d'interaction entre l'Angola et les autres pays à l'intérieur de la SADC ... la SADC a ouvert la voie à une réorientation des ressources vers l'Angola."

Il ajoute que l'influence des initiatives du secteur privé a été significative. Une grande partie de l'expertise technique pour la réhabilitation de l'infrastructure de transport est issue de la région, en particulier d'Afrique du Sud.

Andrew Maggs, consultant indépendant dans le milieu de la con-

struction, a souligné qu'en termes de la planification de la part du gouvernement, Luanda considérait sérieusement les initiatives régionales et la façon dont elle pourrait intégrer sa planification aux infrastructures existantes de la SADC. "En gros, l'attention est sur trois couloirs de développement: Lobito, Malange et Namibe."

"Une grande partie de la réhabilitation est encore largement destinée à la facilitation de la distribution de l'aide et du secours aux réfugiés internationaux et aux personnes déplacées. Le Programme Alimentaire Mondial des Nations Unies projette de réhabiliter quinze ponts", a-t-il précisé, donnant l'exemple du pont sur la Rivière Cuchem dans la province de Huambo, qui permettra la livraison de l'aide humanitaire à 16,000 personnes vulnérables.

L'amélioration des formalités frontalières à Santa Clara, le poste frontière en provenance de la Namibie, a clairement amélioré les conditions de travail des transporteurs routiers, avec une réduction du temps d'attente de 10 à 3 jours. Les routes ont été une priorité dans la réhabilitation de l'infrastructure des transports angolais. Plutôt que d'être trop ambitieux, le gouvernement a choisi d'améliorer l'état de circulation des routes sur le court terme. Le Ministre des Travaux publics de Luanda, Antonio da Silva, a déclaré que la première étape était la réhabilitation des routes - pas pour qu'elles deviennent des routes de première classe - mais plutôt pour y permettre la circulation en un temps et à un coût minimum. Le tronçon Luanda-Luena, au centre du pays; et Lubango, la principale ville du sud, à Menongue ont été identifiés comme prioritaires.

Pour ce qui est des chemins de fer, le Ministre des transports Andre Luis Bandao a déclaré que près de 200 kilomètres entre Luanda et Dondo

avaient déjà été réhabilités. Deux segments de la ligne ferroviaire de Benguela (Huambo-Caoala et Luanda-Cubal) ont également été réparés.

La ligne de Benguela est une plaque tournante importante au Coeur du continent. Elle s'étend du Sud-Ouest du Congo/Kinshasa voisin en passant par Lubumbashi (deuxième ville de la RDC) et s'achève au-delà de la frontière à Ndola dans la Ceinture de Cuivre de Zambie. Ndola est connecté au réseau sud-africain et non loin de là à Kapiri Mposhi, la ligne de Tazara construite par les Chinois va jusqu'au port de Dar es Salaam sur l'Océan Indien.

Le ministre des transports estime à 11 ans la période nécessaire à l'Angola pour rétablir l'état de ses chemins de fer.

En Namibie, une ligne de chemin de fer est déjà en construction à partir de la ville minière de Tsumeb jusqu'à la frontière angolaise. Elle inclura le poste-frontière d'Oshikango (en face de Santa Clara). La réhabilitation des lignes angolaises et la construction d'un tronçon allant jusqu'à la frontière seront nécessaires pour relier le port de Namibe, au Sud de l'Angola, à la Namibie. La réhabilitation de Namibe est considérée comme un facteur important dans le déblocage du potentiel d'exportation du Sud de l'Angola.

Pendant que le gouvernement se concentre sur les routes et les rails, les compagnies maritimes qui utilisent le port de Cabinda ont investi dans des grues et des barges pour contre la vase accumulée dans le port durant ces trois dernières années.

L'Angola n'a qu'un seul aéroport international à Luanda. Selon le ministre des transports, un aéroport alternatif est indispensable à Huambo pour désengorger les aéroports de Kinshasa et de Brazzaville qui sont pour l'instant les deux seules alternatives. 

*Duncan Guy est rédacteur en chef de "Transport World Africa"*



## L'Afrique Du Sud Dans la SADC: Le Moteur De La Région

A sa création, l'organisation régionale aujourd'hui appelée SADC permet aux pays directement au Nord de la RSA de se regrouper économiquement pour réduire leur dépendance vis-à-vis du pays de l'Apartheid. Avec la fin de l'ère des conflits de libération, l'organisation régionale a été réorganisée pour incorporer l'Afrique du Sud.

Cependant, les suspicions économiques n'ont pas complètement disparu. Les anciens pays de la "Ligne de Front" se méfient toujours de la dimension économique de l'Afrique du Sud et craignent que Pretoria veuille achever de dominer la région. L'Afrique d'un Sud détient près du tiers de la population de la SADC, mais génère 75% du PIB de la région et près de 90% de son électricité. Ses chemins de fer contrôlent plus de 90% du trafic ferroviaire total.

Mais les problèmes les plus délicats résident dans le déséquilibre commercial entre l'Afrique du Sud et ses voisins, ainsi que dans la capacité de l'Afrique du Sud à attirer les investissements étrangers directs (FDI). (L'Afrique du Sud a renversé la tendance du déclin des Investissements Etrangers Directs en Afrique en attirant 6,6 milliards de dollars américains par rapport à 900 millions, l'année précédente.)

Les gouvernements africains se sont souvent plaints de l'insuffisance des Investissements Etrangers Directs en provenance des nations industrialisées, et que par tradition la circulation du capital net s'est faite hors du territoire africain. En terme d'investissements, l'Afrique du Sud a supplanté plusieurs nations développées en tant que plus gros investisseur en Afrique, en excluant le secteur pétrolier et gazier. Mais ses investissements sur le continent ont suscité plus d'inquiétudes que de gratitudes.

Au cours de ces 10 dernières années, l'augmentation importante du

commerce entre l'Afrique du Sud et les autres pays de la SADC a graduellement supplanté la position commerciale précédemment tenue par les pays industrialisés d'Occident et d'Extrême Orient. Le pourcentage des exportations en provenance d'Afrique du Sud vers l'Afrique est passé de 9% à la fin des années 80 à 19% aujourd'hui. L'année dernière le pays a exporté vers l'Afrique des marchandises pour une valeur de près de 44 milliards à destination de quatre grands bénéficiaires au sein de la SADC. Le Zimbabwe a été le plus grand bénéficiaire avec 7,3 milliards; le Mozambique en second avec 6,4 milliards, suivi par la Zambie avec 5,5 milliards et l'Angola avec 3,4 milliards.

Les wagons et les camions acheminant des marchandises vers le Nord reviennent souvent vides, créant ainsi des possibilités pour le trafic chargé vers le Nord de subventionner le trafic vers le Sud. Curieusement, ce subside du trafic vers le nord encourage l'utilisation des ports sud-africains pour le commerce régional, et donne l'impression que les couloirs de transport de la SADC sont inefficaces et coûteux.

La réalité est plus complexe, et elle suppose aussi entre autres, la désignation de ports centraux et de ravitaillement, la fréquence des visites des navires, les coûts de transbordement, les préférences de l'acheteur ou du vendeur. Mais il est difficile de comprendre comment un port sud-africain comme celui de Durban – qui souffre de congestion, impose des charges additionnelles et peine à servir ses clients sud-africains – devrait être le point de sortie préféré pour les exportations de la Zambie, du Zimbabwe et du Malawi.

Ces pays ont des ports traditionnels, notamment Beira, Maputo et Nacala au Mozambique, qui sont 1000 kilomètres plus près, largement gérés par le secteur privé et pour la plupart

fonctionnant au tiers de leurs capacités. L'explication partielle ne se trouve pas dans l'infrastructure des transports mais dans le manque de fiabilité des autres ports, leurs procédures portuaires capricieuses et longues ainsi que les pertes de stock en transit.

Quasiment tous les systèmes de chemin de fer de la SADC sont en voie de privatisation. La compagnie paratataïque Spoornet tente, de manière agressive, de devenir l'opérateur de toutes ces concessions en fonction d'une politique clairement définie et avec l'aide des ministères du commerce et de l'industrie ainsi que des affaires étrangères. Cependant, Spoornet n'est pas privatisée et appartient à Transnet qui est la compagnie qui exploite tous les ports sud-africains et qui en est propriétaire.

Spoornet a également du mal à s'occuper de tous ses clients de fret général en Afrique du Sud, en raison d'un manque de capacité. Spoornet, en tant que partie d'une société privée, NLPI, exploite dorénavant les chemins de fer zambiens. Elle exploite aussi les chemins de fer reliant les ports sud-africains. En clair, leurs affaires, c'est la promotion de l'utilisation de leur propre système, et transférer les marchandises au système de Tazara, a seulement 100 kilomètre de Ndola, ne serait pas une affaire rentable à moins que Spoornet puisse aussi contrôler Tazara. Spoornet fait partie d'un consortium qui s'est porté candidat à la privatisation de Tazara qui aura probablement lieu après les élections tanzaniennes de 2005.

L'état du transport est guidé par le libre-marché, mais aussi contrôlé par des compagnies étatiques. Cela justifie-t-il la nomination d'un régulateur régional des transports de la SADC? Dans l'idéal, le système devrait s'auto-réguler à travers une politique de transport coordonnée au niveau régional. 



## UNE QUESTION D'ÉCARTEMENT

La plupart des chemins de fer de la SADC ont un écartement de 1067 mm, autrement connu comme l'écartement du "Cap" qui était l'écartement de référence utilisé par plusieurs constructeurs des chemins de fer coloniaux en Afrique. Plus réduit que l'écartement normal de 1435 mm en Europe et en Amérique, cet écartement fut choisi à cause du fait qu'il aiderait à maintenir des coûts de construction peu élevés sur le terrain difficile que constituait l'Afrique pour les constructeurs de chemins de fer.

Cependant, tous les chemins de fer coloniaux n'ont pas été construits avec l'écartement du Cap. Les systèmes ferroviaires tanzaniens, kenyans et ougandais ont été construits avec un espacement de 1000mm entre les rails. Il n'y a que 67 mm qui empêchent les trains de la plupart des pays d'Afrique Australe d'opérer sur les rails contigus d'Afrique de l'Est, causant ainsi des problèmes de liaison. Pour pallier à cela, une installation de transbordement a été construite à Kidatu, à l'ouest de Dar es Salaam à l'endroit où les systèmes de 1067 mm d'écartement des chemins de fer de Tazara et des 1000 mm de l'entreprise tanzanienne des chemins de fer se rencontrent. L'installation permet le chargement rapide des conteneurs de fret d'un train à l'autre. Bien que les transbordements augmentent le temps de transit pour le fret, il n'existe pas d'autre solution viable pour ce problème d'écartement.

## La Privatisation Des Chemins De Fer Zambiens

Les Chemins de Fer zambiens, qui sillonnent le cœur de l'Afrique Australe, sont potentiellement un des liens économiques les plus importants de cette région. Ils relient la ceinture minérale du Congo aux ports du Cap, de Durban et de Maputo.

Des années de mauvaise gestion, de négligence et de conflit régional ont entravé la bonne marche des chemins de fer zambiens. De 1975 à 1998, le trafic du fret est passé de 6 millions de tonnes par an à seulement 1,4 million de tonnes.

À la fin de cette période, les chemins de fer perdaient 12 millions de dollars par an, sans compter les 45 millions de dollars nécessaires à sa réhabilitation.

Malgré cela, les Chemins de Fer Zambiens sont devenus un modèle de renouvellement par l'utilisation d'une approche hybride appelée "concessionnement". En sous-traitant la gestion des chemins de fer à une entreprise indépendante, l'Etat a trouvé une nouvelle source de revenus et la rentabilité des chemins de fer est montée en flèche. Depuis le début du processus de transition, en 1998, le trafic du fret a augmenté de 64%. La fin des guerres dans les pays voisins augure également d'une possible expansion, avec la possibilité de regagner les liaisons ferroviaires avec l'Angola et la Namibie.

Les pays d'Afrique australe se débattent pour transformer leurs lourdes entreprises d'Etat en affaires rentables et génératrices d'emplois. Le "concessionnement" offre une nouvelle solution dotée de certains avantages. Au lieu de vendre ses précieux avoirs au comptant, le gouvernement garde la propriété absolue de l'infrastructure, alors que le concessionnaire paie pour avoir le droit de gérer les opérations et prend en charge les frais d'amélioration des équipements.

Avant de céder les chemins de fer à

un concessionnaire, le gouvernement zambien a entrepris de rendre l'affaire plus attrayante aux candidats potentiels. Entre mars 1998 et juin 2002, les chemins de fer ont ainsi réduit leur masse salariale de 6.000 employés à 1.650. En août 2002, un an après le lancement d'appel d'offres par l'Agence Zambienne de Privatisation, un consortium à prédominance sud-africaine (NLPI) a pris le contrôle de la gestion quotidienne des Chemins de Fer Zambiens.

"Transnet" dispose de 20% d'actions dans ce groupe, les autres actionnaires sont, entre autres, Nedcor, Sanlam, Old

Mutual et Gensec. (NLPI est aussi actionnaire majoritaire dans "Beitbridge-Bulawayo Railway Limited", une compagnie privée de chemin de fer zimbabwéenne.) "Transnet" est propriétaire de "Spoornet", l'opérateur des chemins

de fer sud-africains, qui vient d'obtenir la concession de la gestion des opérations pour la ligne Maputo-Afrique du Sud. "Spoornet" est présent dans 17 pays africains.

"Nous pensons que le réseau ferré est un géant endormi qui n'a pas été entièrement exploité pendant longtemps", a déclaré Orville Cachia, directeur de Nedcor. "Nous avons foi en notre capacité de faire de ce réseau de chemins de fer un réseau hautement performant."

NLPI versera au gouvernement zambien un total de 253 millions de dollars (US) et 5% du chiffre d'affaire, chaque trimestre, pendant la durée de la concession. NLPI a aussi engagé 80 millions de dollars pour la rénovation de la voie, du matériel roulant et d'autres équipements.

L'approche de la concession est en train de transformer le réseau ferré zambien en plate-forme régionale. Pour preuve, la circulation du fret sur la voie a augmenté de 500,000 tonnes cette année, s'élevant aujourd'hui à un total de 2,3 millions de tonnes. Et tous les signes indiquent qu'une telle croissance n'est pas prête de s'arrêter. 

**"Nous pensons que le réseau ferré est un géant endormi qui n'a pas été entièrement exploité pendant longtemps"**



## Discuter Ou Ne Pas Discuter?

La conférence ministérielle de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) de septembre 2003 à Cancun au Mexique, s'est achevée dans une impasse. La conférence a été suspendue en raison du manque d'accord pour négocier sur des "questions nouvelles": facilitation du commerce, transparence dans les acquisitions du gouvernement, la politique de compétition et les investissements. La facilitation du commerce est considérée comme la moins controversée et la plus bénéfique des quatre questions.

La facilitation du commerce est définie comme la simplification et l'harmonisation des procédures pour acheminer des marchandises d'une zone douanière à une autre. Bien que principalement destinée à réduire la paperasserie des importations et des exportations, elle englobe aussi les politiques visant à améliorer les infrastructures du commerce, apporter des services commerciaux rentables et compétitifs et à réduire la corruption douanière.

Un consensus mondial croissant considère que les formalités douanières des ports, des aéroports et des frontières terrestres sont encombrantes et inutiles, et que leur simplification ou leur élimination devraient constituer une priorité. Dans certains cas, les pertes occasionnées par ces procédures se révèlent plus élevées pour les entreprises que les coûts de transport eux-mêmes.

La SADC compte également les coûts. Selon une étude récente du Ministère des transports sud-africains, les camions du projet "Moving S.A" attendent au poste frontière de Beitbridge (Zimbabwe) plus de 32 heures. La même cargaison allant de l'Afrique du Sud vers une destination de la SADC coûte entre 46% et 119% en plus, par kilomètre, qu'à l'intérieur du territoire sud-africain. La paperasserie ralentit et ajoute des frais aux transports internationaux. Des retards exceptionnels aux postes frontières, les dimensions et les masses non-conformes des véhicules, les divers permis ainsi que les charges routières ajoutent environ 325 millions de Rands par an aux coûts de transport des marchandises.

Le Protocole de Commerce de la SADC en vigueur depuis 2000 essaie d'éliminer

les obstacles au commerce entre les états membres, et d'atteindre un haut niveau d'intégration économique régionale. Les mesures comprennent l'établissement de réglementation d'origine propice au commerce, la coopération douanière et l'harmonisation des normes des produits.

Malgré certains progrès, l'infrastructure et les services encadrant le commerce régional (le transport, les télécommunications, les finances) sont inadéquats. Les faiblesses institutionnelles, comme la corruption, l'inefficacité des douanes, et les arrangements de transit, sapent davantage ces efforts.

Au niveau multilatéral, les Etats sont en désaccord sur la façon d'améliorer la facilitation du commerce. Un groupe de pays préconisant un Accord multilatéral de Facilitation du Commerce (AFC) a proposé une approche en deux volets qui couvre les obligations aux frontières et les procédures frontalières pour accélérer les démarches, le dégagement et l'approbation des marchandises. Ce processus a pour but de s'ajouter aux dispositions du GATT relatives à la facilitation du commerce, y compris aux articles V, VIII et X du GATT ayant respectivement trait au transit gratuit, aux frais et aux formalités ainsi que la publication des procédures douanières. Le second volet se concentrerait sur le développement et la mise en oeuvre d'un programme détaillé d'assistance technique pour les pays en voie de développement.

La plupart des pays industrialisés, bien que n'étant pas opposés au principe de la facilitation du commerce, en soi, sont contre la prise de nouveaux engagements légaux au sein de l'OMC. Ils craignent que des règles supplémentaires dépassent leurs capacités de mise en oeuvre et les exposent à des règlements de différends. D'autres, considèrent que le travail de facilitation de commerce devrait être entrepris seulement aux niveaux national, bilatéral et régional, ou laissé à des organismes comme l'Organisation Mondiale des Douanes.

Pour dissiper ces préoccupations, toute AFC soumise par un membre de l'OMC devrait inclure un engagement ferme à améliorer la capacité technique, à pourvoir des traitements spéciaux, de plus longues

périodes de transition et des dispenses au Memorandum d' Accord sur le Règlement des Différends.

Ceux qui cherchent un AFC dans l'OMC confirme qu'un tel accord contiendrait des normes centrales pour éviter les inconvénients causés par des interventions nationales imprévisibles en matière de facilitation du commerce. Ce qui améliorerait la prévisibilité des transactions individuelles en assurant le maintien des procédures modernes et simplifiées. Par conséquent, les petits commerçants, les pays en voie de développement et les pays enclavés seraient les premiers bénéficiaires. Les pays de la SADC devraient encourager la facilitation du commerce au niveau multilatéral parce qu'un tel accord complèterait, plus qu'il ne réduirait, ses propres efforts pour augmenter le flux commercial dans la région.

Pour cela, les Etats de la SADC devraient identifier leurs intérêts primordiaux de facilitation du commerce et s'assurer que les dispositions de l'AFC leur soient favorables. Ces pays auraient donc tout intérêt à aborder de telles négociations en tant que bloc. Le fait que la plupart des pays de la SADC appartiennent aussi à d'autres blocs commerciaux régionaux comme le COMESA (le Marché Commun d'Afrique Orientale et Australe), la SACU (l'Union Douanière de l'Afrique Australe) et l'EAC (la Communauté d'Afrique de l'Est) constitue une faiblesse bien connue. Mais avec une volonté politique suffisante, ce chevauchement d'adhésions pourrait être utilisé comme moyen d'amener ces blocs à une position commune, afin de gagner un plus grand pouvoir de négociation au sein de l'OMC.

La facilitation du commerce, issue ou non d'un cadre multilatéral, est une condition sine qua non de la création d'un environnement visant à améliorer le commerce sous-régional, l'attrait des investissements et la stimulation de la croissance économique au sein de la SADC. Les pays de la SADC devraient reconsidérer leurs objections à ce sujet au sein de l'OMC. 

*Nkululeko Khumalo est stagiaire en recherche commerciale à l'SAIIA.*



## La Privatisation Des Ports

En signant le protocole sur le Transport, les Communications et la Météorologie il y a sept ans, les quatorze Etats de la SADC acceptaient de promouvoir une gestion et des opérations portuaires rentables à travers des réformes économiques et institutionnelles.

Ils admettaient ainsi que ces "ouvertures commerciales", dont certaines avaient été affectées par des années de conflit, devaient être ramenées au niveau mondial, pour que la région devienne un concurrent viable sur le marché mondial.

La plupart des ports de la région disposent de structures, mais manquent de rentabilité, selon Oliver Hartmann, secrétaire général de l'Association d'Afrique de l'Est et Australe de Gestion des Ports. La privatisation est une des solutions, a-t-il estimé.

Mais près d'une décennie après avoir promis de revitaliser ses ports, un seul des quinze ports régionaux a été confié à une gestion privée. En début d'année, le gouvernement mozambicain a cédé la gestion des opérations quotidiennes des docks de Maputo à un consortium d'entreprises privées qui projette de tripler le flux du cargo dans les 15 prochaines années. Pour l'instant, le flux du cargo dans le port s'élève à près de 4 millions de tonnes par an.

Le consortium "Compagnie pour le Développement du Port de Maputo", a engagé 70 millions de dollars sur trois ans pour réhabiliter l'infrastructure; développer de nouveaux terminaux; renouveler les équipements, les services marins et de dragage ainsi qu'apporter une sécurité et une formation meilleures.

La Namibie a entamé les démarches de privatisation du port de Walvis Bay. Mais Namport, l'autorité portuaire nationale, continue d'apporter l'essentiel des services. L'Angola, entre temps, a privatisé trois terminaux sur les docks de Luanda et se prépare à faire de même avec ses conteneurs, ses terminaux généraux et de cargo fusionnés.

L'initiative de la privatisation a cependant rencontré une certaine résistance des syndicats qui s'inquiètent

du transfert des avoirs nationaux à des investisseurs étrangers.

Geoffrey Heald, Professeur à la Business School de l'Université de Witwatersrand commente : "les problèmes d'emploi pourraient à court terme ralentir le processus du retrait de passation de la gestion des ports par l'Etat au secteur privé. "Cela peut," a-t-il ajouté, "diviser les pays et constituer un risque politique." La plupart des ports ont un effectif pléthorique, et les dockers savent que leur travail est vulnérable.

En Afrique du Sud, le syndicat des employés des transports est engagé dans des discussions sur la privatisation de la gestion d'un terminal de conteneur du port de Durban.

"L'une de nos objections est que le gouvernement voit la privatisation comme une théorie idéologique qui est la seule valable" a déclaré Jane Barret, chargée de recherche au syndicat.

La criminalité constitue un autre obstacle. Les détracteurs de la privatisation craignent que les gouvernements perdent le contrôle des flux de commerce illicite, si la gestion des ports est cédée au secteur privé. D'après les criminologues, l'amélioration de la capacité et de l'efficacité des ports peut entraîner une augmentation du flux de la drogue et des importations illégales. 

*Luleka Mangquku est rédactrice d'eAfrica à l'SAIIA.*

### Le Port De Maputo

*par Dianna Games*

Depuis avril 2003, la Compagnie de Développement du Port de Maputo (CDPM), à laquelle a été accordé un bail de 15 ans pour faire fonctionner le port, a dépensé près de 10 millions de dollars en équipement.

Les projets prioritaires comprennent le dragage du port, la construction de nouveaux bureaux, l'amélioration des routes, l'achat d'équipements de manutention et le développement d'une nouvelle entrée du port reliée à l'autoroute N4 en provenance de Pretoria, l'épine dorsale du Couloir de Maputo.

Maputo est le premier port africain à avoir été cédé complètement au secteur privé à travers des concessions. Le consortium qui détient 51% de la Compagnie de Développement du Port de Maputo inclut le Groupe Mersey Docks (GB), le propriétaire et l'opérateur du Port de Liverpool; la principale compagnie suédoise de construction Skanska ainsi que Liscont, l'opérateur portugais de terminaux. Le gouvernement, les investisseurs mozambicains privés et le service de transport des CFM (Chemins de fer mozambicains) détient les 49% restants.

Plus de 70 millions de dollars doivent être injectés dans le port d'ici trois ans afin de restaurer l'infrastructure marine et terrestre du port. La Banque de Développement de l'Afrique Australe est la banque principale, 17 autres banques internationales sont aussi impliquées.

La concession comprend tous les secteurs portuaires dévolus au transport international à Maputo, et le terminal de charbon de Matola. Les principaux terminaux existants dans la concession, ceux qui s'occupent du sucre et des agrumes continueront à opérer dans les termes de leurs baux respectifs. En outre, pendant l'étape initiale de la nouvelle gestion, la réglementation portuaire des CFM restera en vigueur.

Le rétablissement du port permettra à ce dernier de rivaliser efficacement avec les autres ports le long de la côte est de l'Afrique, notamment Durban en Afrique du Sud. Aujourd'hui, seulement 4 millions de tonnes de cargo passent par ce port délabré. La CDPM souhaite faire monter le chiffre à 18 millions à la fin de la période de concession en attirant le fret de l'Afrique du Sud, du Swaziland et même du Zimbabwe. Pour le moment, le trafic en provenance du Zimbabwe s'achemine à travers Beira dans le centre du Mozambique ou via l'Afrique du Sud.



## Le Couloir Du Trans-Kalahari - Des Opportunités En Sommeil?

La construction de l'autoroute du Trans-Kalahari fut motivée par deux objectifs: ouvrir l'intérieur du Botswana pour le développement du tourisme et offrir une route de commerce plus directe entre Johannesburg et la Namibie.

Le couloir achevé en 1997 à grand renfort de publicité présentant cette liaison routière comme la porte d'accès de l'Afrique du Sud à l'Ouest à travers le port namibien de Walvis Bay. De grands camions habitués des longues distances, remorquant jusqu'à trois conteneurs (ou 35 tonnes de fret) parcourent les 1800 km entre Walvis Bay et Gauteng en moins de deux jours. Aujourd'hui, les formalités frontalières et douanières ne prennent plus que 30 minutes.

La route est clairement étiquetée par le Groupe du Couloir de Walvis Bay et le port de Walvis Bay dans l'intention d'attirer des exportations en provenance d'Afrique du Sud. Un nouveau formulaire normalisé des douanes de la SADC est utilisé le long de la route comme projet pilote, dans le but de réduire les temps et les coûts de transit. Il est souhaitable que ce système soit mis en place dans tous les pays de la SADC.

Mais l'utilisation du couloir a été décevante. Le volume du trafic est inférieur à celui qui avait été projeté, les camionneurs préférant la route du Sud plus longue. Les importations à travers Walvis Bay sont jusque là plutôt modestes, et sont principalement constituées de pièces de rechange de grande valeur pour les automobiles. Les exportations en provenance du Gauteng vers Walvis Bay ont été quasiment nulles. Les explications à ce phénomène sont complexes et résident dans des perceptions négatives et une certaine résistance au changement. La réception du téléphone portable le long du Couloir du Trans-Kalahari (CTK) est meilleure que le long de la route d'Upington, bien que les installations soient moins développées et les chances de collision avec des animaux errants, nettement supérieures. Il est conseillé de voyager uniquement de jour.

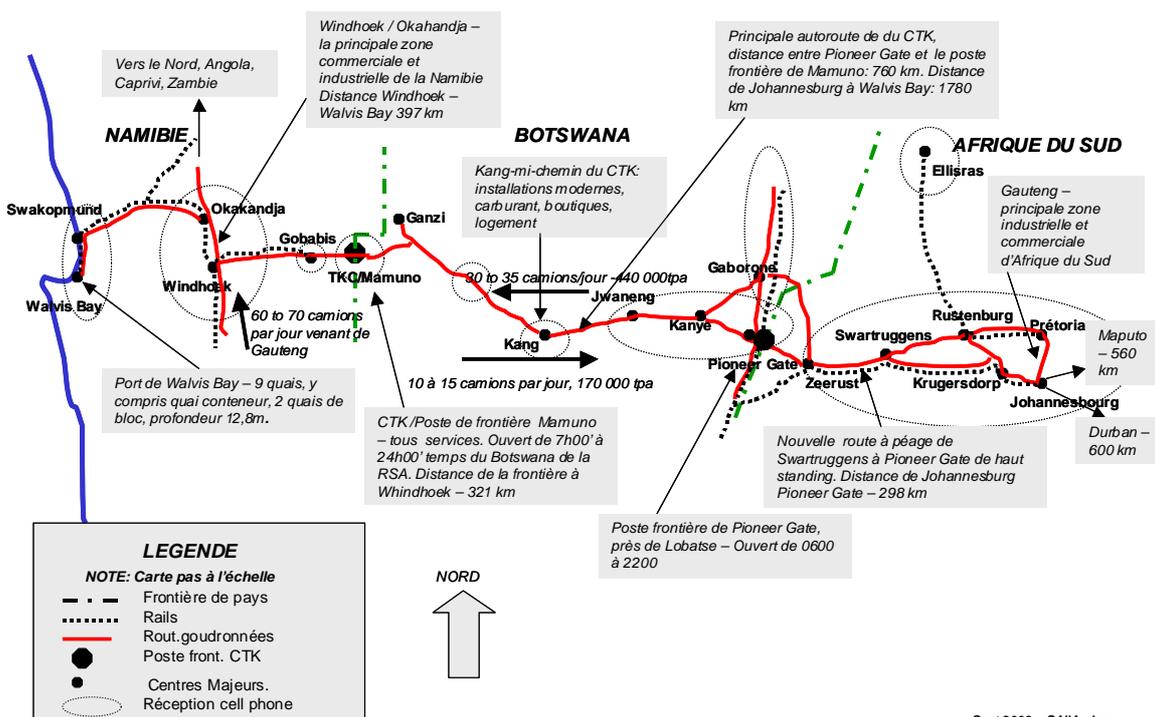
Les économies réalisées grâce à des distances plus courtes sont compensées par les frais de péage routier au Botswana et sur la nouvelle autoroute Platinum en Afrique du Sud. Un déséquilibre qui devrait être corrigé lorsque les péages seront installés sur la route d'Upington.

Le problème principal reste le flux du commerce qui le plus souvent va d'Est en Ouest. Ce qui signifie que les camionneurs essaient de remplir leur camion en route vers l'ouest par des subventions croisées. Le transport à partir de Walvis Bay à travers le couloir est très bon marché, mais de nombreux camions reviennent de Namibie –principalement Windhoek- vides. Cette route offre aussi une économie en temps de navigation de 4 à 5 jours par rapport à la route de Durban pour les marchandises de l'Ouest. Est-ce une opportunité qui attend d'être découverte?

L'industrie automobile d'Afrique du Sud est intéressée par la possibilité d'utiliser Walvis Bay et le CTK comme voie pour exporter les voitures fabriquées en Afrique du Sud et importer les pièces de rechange pour véhicule, ce qui est déjà fait pour l'instant à petite échelle. Mais, les fabricants automobiles souhaiteraient des chemins de fer CTK pour éviter les risques associés au transbordement. Alternativement, ils pourraient considérer un système multimodal innovateur.

Bo Giersing, Portfutures Africa

### Couloir de Transport Trans-Kalahari





## La Crise Politique Cause Des Dégâts A L'Infrastructure Du Zimbabwe

Quand les chefs d'Etats de la SADC se sont levés comme un seul homme pour saluer Robert Mugabe à leur récente réunion annuelle de Tanzanie, ils ne pensaient pas aux 50 personnes tuées en début d'année dans l'accident de train le plus tragique de l'histoire du Zimbabwe.

Ils ne pensaient pas non plus aux millions d'enfants zimbabwéens qui ne peuvent plus aller à l'école. Ou même au nombre de malades qui languit dans des hôpitaux décrépits attendant une attention médicale qui ne viendra jamais. Ou encore aux files de personnes affamées renvoyées des marchés et des épiceries vides.

Mais ils auraient dû—même si ce n'était que pour une raison d'intérêt personnel.

La crise politique et économique du Zimbabwe, qui va bientôt entrer dans sa quatrième année, a eu des conséquences dévastatrices sur l'infrastructure du pays. La santé, l'éducation, l'énergie, les transports, les banques, les communications, l'agriculture et les entreprises, tous les systèmes et les secteurs vitaux sont à un stade avancé d'effondrement.

Considérant la position géographique centrale du pays, ce qui affecte le Zimbabwe affecte la région toute entière. Les camionneurs doivent trouver des routes alternatives à travers le Botswana et le Mozambique en raison du manque de carburant au Zimbabwe. Quand les trains du Zimbabwe ne circulent pas et que ses champs se flétrissent, il y a moins de nourriture dans la région et encore moins de moyens de l'acheminer.

Les dirigeants de la région continuent à pousser Mugabe et ses opposants à s'asseoir autour d'une table de négociations. Mais trois ans de diplomatie discrète n'ont apporté aucun résultat, et au moment où la crise prendra fin, le redressement coûtera au pays et à la région des milliards de

dollars dont ils ne disposent pas.

Aux petites heures du matin du 2 février 2003, un train de passagers est entré en collision avec un train rempli de matériel inflammable près de la ville de Dete sur la ligne Bulawayo-Victoria Falls.

**Les gardiens des trains zimbabwéens placent des détonateurs à poudre de canon à environ un kilomètre devant et derrière un train en stationnement. Les détonateurs explosent au contact du train, informant le machiniste du train qui arrive, de la présence d'un autre train devant.**

Trois mois plus tard, lorsque le directeur général intérimaire des Chemins de Fer Zimbabwéens expliquait les causes de l'accident, personne n'était vraiment surpris. Les Chemins de Fer Zimbabwéens ont besoin de plusieurs millions de dollars en liquide pour rénover la voirie et les trains, mais le pays est confronté à une crise monétaire sérieuse. Ainsi les chemins de fer sont obligés de recourir à un vieux système de communication avec les ingénieurs, connu sous le nom de "méthode de la poudre à canon".

Les gardiens des trains zimbabwéens placent des détonateurs à poudre de canon à environ un kilomètre devant et derrière un train en stationnement. Les détonateurs explosent au contact du train, informant le machiniste du train qui arrive, de la présence d'un autre train devant.

Les collisions ne sont pas les seules responsables des morts dues aux trains zimbabwéens. Le gros des produits agricoles et miniers sont transportés au port par le rail. Pas de train, pas de livraison. Les déplacements plus lents de l'aide alimentaire importée sur le réseau ferroviaire et routier du Zimbabwe mettent des vies en danger, avertissent les donateurs internationaux.

Le secteur de l'énergie est aussi en train de faiblir. Les installations électriques ont sérieusement besoin

d'être rénovées. Mais la Compagnie d'Etat de Distribution d'Electricité du Zimbabwe est criblée de dettes et, tout comme les chemins de fer nationaux, n'a pas l'espoir de recevoir de capitaux frais. Par conséquent, le Zimbabwe importe 30% de ses besoins en énergie - surtout d'Eskom en Afrique du Sud et de Cahora Bassa au Mozambique - alors que les rêves de construction d'une nouvelle installation de production ont été anéantis depuis longtemps.

Le secteur de la santé est probablement le plus touché par la crise politique et économique. Le secteur qui était autrefois l'une des fiertés

de Mugabe a subi un grand choc dû à la crise. Les hôpitaux publics, les cliniques principales et les autres infrastructures de santé construites par le gouvernement pendant la première décennie de l'indépendance, s'écroulent sous le poids des années de mauvaise gestion et de sous-financement.

Mettant la crise en évidence, le gouvernement, en août de cette année, a fait appel aux bailleurs de fonds internationaux à travers le Programme Alimentaire Mondial pour une aide en médicaments de première nécessité d'une valeur de 28 millions de dollars US pour ses hôpitaux.

Alors que la SADC préconise le mouvement plus libre et plus simple des personnes, l'impact du désastre sanitaire du Zimbabwe, niché au centre de la région, aura certainement des conséquences coûteuses au-delà de ses frontières. 

*Abel Mutsakani est journaliste au Zimbabwe*

### Adresse de la SADC:

Private Bag 0095

Gaborone, Botswana

Tel: +267 3951863

Fax: +267 3972848

/581070

Web site: [www.sadc.int](http://www.sadc.int)

E-mail: [registry@sadc.int](mailto:registry@sadc.int)



## La Nouvelle Approche De La SADC Face A La TIC

Au cours de ces dix dernières années, la technologie a radicalement changé la façon dont nous communiquons –et elle continue de le faire. Chaque jour amène une nouvelle découverte. Les téléphones portables se dédoublent en modem et appareils-photo, et les câbles de fibres optiques transmettent des gigaoctets à travers le monde en quelques fractions de secondes. Même dans les villages les plus ruraux, des gens ordinaires font l'extraordinaire et se connectent en ligne.

Cette révolution des communications lance des défis spécifiques de structure et de contrôle. Pendant la période qui précède le Sommet Mondial sur la Technologie de l'Information qui se tiendra à Genève en décembre, le département de la SADC chargé des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) est au travail pour adopter une stratégie coordonnée permettant à la région d'être au courant de l'avance galopante du partage des informations. Cela signifie la création d'un environnement légal qui facilite la transition vers une économie plus centrée sur la connaissance dans chaque Etat membre; l'amélioration de l'e-connaissance, et le développement de nouvelles applications informatiques pour améliorer la santé, l'agriculture, le commerce et la gouvernance.

Bien qu'au niveau politique, les Etats membres de la SADC aient fait preuve d'un consensus unanime dans l'adoption de la TIC comme instrument pour l'accélération du développement, en pratique, aucune mise en application sérieuse n'a eu lieu. Les seules exceptions sont des pays comme l'Afrique du Sud, l'Ile Maurice et le Mozambique où les gouvernements se sont engagés à apporter les réformes nécessaires pour hisser la TIC au sommet de leur agenda.

En outre dans la SADC comme dans le reste de l'Afrique, nos institutions de contrôle ne sont pas correctement préparées à bénéficier de nouvelles technologies parce que ces dernières sont très souvent considérées comme des men-

aces pour les opérateurs bien implantés dans les télécommunications. Aujourd'hui la convergence des technologies rend les démarcations traditionnelles de contrôle des diffusions et des télécommunications obsolètes. L'information circule dorénavant librement sur les sites web, les téléphones portables, la radio et la télévision. L'avènement de l'Internet défie encore plus les systèmes de contrôle stagnants des pays membres. Aujourd'hui, la communication vocale est possible à travers Internet (VOIP), mais son utilisation est encore illégale. Bien que cela offre des possibilités de communication vocale à bon marché et ne constitue que l'une des nombreuses applications de l'Internet, la communication vocale est encore considérée comme une menace à la téléphonie traditionnelle. Un oxymore dans un continent qui a la plus faible télédensité du monde.

La technologie de l'information est traditionnellement coordonnée dans la région par la Commission des Transports et des Communications de l'Afrique Australe (CTCAA) dans le sous-secteur des Communications comme stipulé dans le Protocole sur le Transport, les Communications et la Météorologie de la SADC. L'attention a été portée sur la création d'infrastructures fiables de transport et des communications pour accélérer le développement et faciliter le commerce entre les Etats membres. Le protocole lui-même est un engagement, de la part des Etats membres, à se lancer dans des réformes fondamentales des secteurs du transport et des communications.

La technologie de l'information touchant à toutes les facettes des secteurs publics et privés modernes, un nouveau service de la TIC se met en place au Secrétariat restructuré. Le nouveau service de la TIC de la SADC ne fait partie d'aucun des quatre directoires existants de la SADC et n'opère pas comme un secteur économique indépendant. Au contraire, il touche à tous les secteurs comme facilitateur du développement.

La Commission Sud-Africaine des

Transports et des Communications a joué un rôle primordial dans la promotion de la compétition au sein des services de télécommunications et, à cet effet, constitue une référence importante pour tout le continent africain. Mais la région a toujours un niveau très bas de télédensité et l'accès à la téléphonie de base reste très cher. Une situation qui ne rend pas la région de la SADC attrayante aux investisseurs et défavorise les opérateurs économiques de la région.

La TIC étant reconnue à l'intérieur de la SADC comme un facilitateur du développement socio-économique, elle aura la tâche difficile d'informer les Etats membres des nouvelles technologies et de leur application de façon à transformer la SADC en une économie basée sur l'information, ou sur la connaissance. La manière dont l'unité TIC doit fonctionner au sein du Secrétariat de la SADC n'est pas encore claire. Sera-t-il un service de politiques centrées sur les cibles stratégiques de la TIC pour faire de la région un marché homogène ou bien juste un service de support de la TIC centré sur les problèmes opérationnels du secrétariat? Avec la fin de la Commission des Transports et des Communications de l'Afrique Australe, comment le service de la TIC communique-t-il avec le Directoire des Infrastructures et des Services pour atteindre les objectifs arrêtés dans le PIRDS (Plan Indicatif Régional De Développement Stratégique) sans courir le risque de répétition? Qui sera responsable de la coordination avec l'Association des Régulateurs des Télécommunications d'Afrique Australe (ARTAA) et l'Association des Télé-communications d'Afrique Australe (ATAA) sur les questions de contrôle et de développement de l'infrastructure des télécommunications, le service de la TIC ou bien le Directoire de l'Infrastructure et des Services? Vue la situation actuelle, le rôle du service de la TIC devra être clairement défini si l'on veut que les objectifs arrêtés dans le Plan Indicatif Régional de Développement Stratégique se réalisent. 

*Nitin Jadoo est Coordinateur de la TI à la CTCAA.*



## Les Connexions Sans Fil Surpassent Les Lignes Fixes Dans La SADC

Les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) ont un effet positif sur la croissance économique en fournissant rapidement des informations importantes comme les prix du marché. Elles fournissent une plateforme pour une croissance future en facilitant le transfert des marchandises et des services.

Les TIC peuvent améliorer les services de santé, par exemple, en rappelant aux patients qui souffrent de tuberculose quand prendre leurs médicaments. Ils élargissent aussi l'accès à l'éducation à travers des programmes d'éducation à distance et ils stimulent le développement politique en émancipant les hommes et les organisations par le partage de l'information et l'éducation. Les TIC peuvent aussi intégrer des sociétés et des régions séparées par des distances importantes, une fonction particulièrement appropriée pour la SADC.

Les avantages des TIC, cependant, ne peuvent pas être entièrement réalisés par la SADC, à moins que les niveaux de pénétration des ordinateurs et des téléphones augmentent considérablement. Bien que les pays de la SADC aient pris un certain nombre d'engagements au sujet des TIC, y compris avec le Plan Stratégique Indicatif du Développement Régional (PSIDR), ces engagements sont pour la plupart centrés sur l'harmonisation des politiques nationales des TIC, le cadre légal, et les environnements réglementaires à travers la région. Peu d'engagements ont été pris pour des cibles spécifiques de pénétration et des objectifs mesurables de mise en oeuvre.

Bien des progrès ont été effectués dans les domaines du contrôle et des politiques, le niveau de pénétration des TIC dans la majorité des états de la SADC reste bas et il existe une disparité considérable à travers les différents états. En Afrique du Sud, par exemple, il y a 37,35 abonnés au téléphone pour 100 habitants et près de 3,1 millions d'internautes. En République Démocratique du Congo, les statistiques relatives sont de 0,32 abonnés au

téléphone et 90.000 internautes. Des disparités qui se retrouvent également à l'intérieur des pays entre les zones rurales et les zones urbaines.

Ce qui pose la question de l'efficacité des politiques des TIC. C'est une chose d'encourager l'harmonisation régionale de la politique des TIC, mais sans l'engagement des Etats membres dans la véritable mise en oeuvre des Tic dans leur propres pays, l'harmonisation régionale ne signifie pas grand chose.

Les services de télécommunication sans fil se sont rapidement développés au sein de la SADC. Entre 1995 et 2002, des taux de croissance de plus de 100% par an furent enregistrés dans un certain nombre d'Etats de la SADC. Combiné avec le taux de croissance minimal des télécommunications de ligne fixe, ce phénomène a eu pour effet de voir le nombre d'utilisateurs de téléphones portables dépasser celui des utilisateurs de lignes fixes dans tous les pays de la SADC. Les tarifs prépayés sur les téléphones portables ont apporté aux opérateurs plus de sécurité contre les mauvais payeurs et ont permis à ceux qui disposent d'un budget modeste de s'abonner. Les télécommunications sans fil profitent aussi d'une demande refoulée d'un service de communication fiable et abordable que les opérateurs de téléphones publics n'ont pas été capables de fournir. Du fait de l'adoption d'une politique plus libérale en matière d'octroi des licences, le secteur privé est plus impliqué dans le marché des télécommunications sans fil. La majorité des Etats membres de la SADC ayant maintenant deux ou trois opérateurs de téléphone portable.

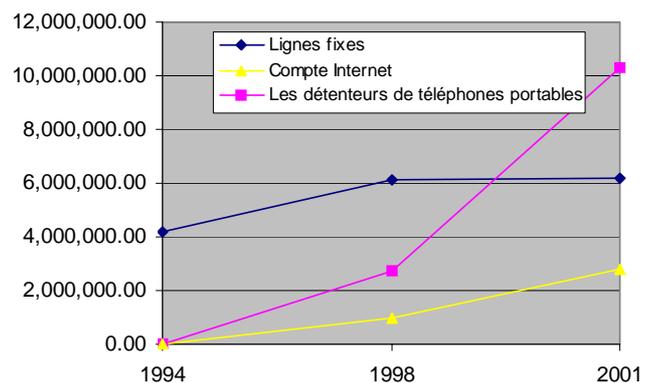
Le succès de la télécommunication sans fil dans la SADC souligne l'importance de

l'établissement d'un environnement de contrôle encourageant, et de la stimulation du secteur privé. Bien qu'ayant parcouru une bonne partie du chemin, la télécommunication sans fil ne résoud malheureusement pas tous les problèmes touchant à la mise en application des TIC. Par exemple, l'Internet ne peut pas encore fonctionner à un coût abordable ou avec une vitesse suffisante sur les réseaux sans fil de la région. Si les gouvernements de la SADC sont sérieux au sujet de la réduction de l'"écart numérique" et de la transformation de la région en une économie basée sur l'information, ils se doivent de montrer un plus grand engagement dans la mise en application des politiques des TIC comme, entre autres, l'accès universel.

La seule harmonisation des politiques et des réglementations régionales ne suffit pas pour atteindre cet objectif. L'apport du secteur privé seul n'est pas non plus suffisant. Le service universel a besoin de ces deux éléments, mais, le plus important, c'est un engagement sérieux de la part du gouvernement. Les Etats membres de la SADC doivent démontrer leur obligation vis-à-vis de l'infrastructure non seulement à travers les initiatives de la SADC, mais aussi en montrant des résultats positifs sur des cibles de pénétration et des objectifs mesurables de développement dans leur propre sphère d'influence. 

Michael Davies

TÉLÉCOMMUNICATIONS AU SEIN DE LA SADC





## L'Infrastructure Financière De La SADC

La croissance nécessite la mobilisation de l'épargne à long terme, qui peut alors être canalisée dans des investissements productifs. Le système financier joue le rôle d'intermédiaire dans le processus. Un système financier plus efficace et plus diversifié aidera à élever le niveau de l'épargne domestique ainsi qu'à promouvoir l'influx des capitaux étrangers. Un système financier bien développé assiste aussi les entreprises et les gouvernements pour une meilleure gestion des risques. L'infrastructure financière de chaque région est donc importante parce qu'elle crée un environnement propice à la croissance. La SADC rédige un protocole sur les finances et les investissements qui s'occupera, entre autres, du problème du développement du secteur financier dans la région.

Les histoires et les expériences disparates des pays de la SADC ont influencé leur secteur financier de manière différente. L'Afrique du Sud, avec une économie plus large, possède un secteur financier sophistiqué. La valeur que ce dernier ajoute au secteur bancaire, en valeur absolue et en proportion du PIB est la plus élevée, la Bourse de Johannesburg (JSE) ayant une large capitalisation du marché. Les systèmes financiers des pays comme le Lesotho, le Swaziland et la Namibie ont de fortes similitudes. Leurs mouvements dans les taux d'intérêts, les régimes du contrôle des changes et les politiques monétaires reflètent beaucoup celles de l'Afrique du Sud.

L'Angola, le Mozambique et la Tanzanie sont d'anciennes économies socialistes avec un passé où l'état intervenait dans le secteur financier. Après une série de réformes, de nouvelles banques ont fait leur entrée sur le marché. La compétition qui en a découlé a mené au développement de nouveaux produits et de nouveaux services. Mais les services bancaires sont limités aux finances à court terme et commerciales.

Du côté de la politique monétaire, les opérations de marché ouvert sont

devenues des outils importants dans ces pays. Les marchés monétaires permettent des dépôts à court terme et des emprunts entre banques par les banques commerciales à travers des chambres de compensation et des bons du Trésor.

Le Malawi, la Zambie, le Zimbabwe et la RCD ont un secteur financier hybride où l'on retrouve la participation de l'Etat à côté de celle du secteur privé. Les réformes étaient destinées à

---

**Les pays de la SADC ont encore une certaine distance à parcourir avant d'obtenir un secteur financier complètement libéralisé avec une solide réglementation.**

---

accroître la flexibilité des taux d'intérêt, stimuler la compétition, développer des marchés monétaires et des marchés secondaires pour les obligations et les actions ordinaires, et, graduellement, aller vers un contrôle monétaire indirect. Au Zimbabwe, le secteur financier a été relativement bien développé. Il existe des banques commerciales, des banques d'affaires, des sociétés financières, et un large réseau d'agences. La Bourse du Zimbabwe (ZSE), de petite taille, est aussi bien établie.

Le Botswana et l'Ile Maurice sont pour le moment les deux vedettes économiques de la SADC. Alors que le Botswana n'a même pas besoin d'entreprendre des réformes majeures, des progrès importants ont été réalisés dans le développement de son système financier. On y a vu le lancement de la carte de crédit et de la carte de débit dans les points de vente. On y a introduit des bureaux de change et des comptes en devises étrangères, et on y a aboli le contrôle de change. Il y a aussi eu du progrès dans l'automatisation et la connexion des opérations et des agences bancaires. Les taux d'intérêt sont restés plus ou moins stables, avec des taux

d'intérêt réels positifs maintenus depuis 1993. Sa l'Ile Maurice, la libéralisation financière a impliqué l'abolition du contrôle direct sur le crédit bancaire, et un pas vers l'utilisation des instruments indirects de politique monétaire. Il existe actuellement un vaste réseau financier à travers l'Ile. Des progrès ont aussi été accomplis dans le développement d'un meilleur système national de paiement basé sur l'électronique. Cependant ces deux pays ont encore du chemin à faire avant que leurs systèmes financiers ne puissent prétendre avoir atteint le niveau mondial en terme de coûts, de l'éventail de produits offerts, et de la qualité des services.

A quelques exceptions près, les pays de la SADC ont encore une certaine distance à parcourir avant d'obtenir un secteur financier complètement libéralisé avec une solide réglementation. Il existe encore certaines contraintes au développement des systèmes financiers, notamment en ce qui concerne le rôle du gouvernement, la détermination des taux d'intérêt et la gestion du crédit et du contrôle de change. Plusieurs problèmes légaux et d'organisation ont aussi besoin d'être résolus.

Parmi les préoccupations importantes, on note le manque de démarcation claire entre les fonctions des banques commerciales et celles des banques centrales, de définition claire du rôle et du degré d'indépendance des banques centrales et le besoin de réduire les fonctions fiscales des banques centrales pour que ces dernières puissent se concentrer sur leur rôle monétaire premier. Le développement du secteur financier ne peut pas avoir lieu indépendamment de la croissance dans le secteur réel de l'économie, et un environnement de stabilité macro-économique, notamment de stabilité monétaire, doit être entretenu avant que le secteur financier ne puisse prospérer. 

*Dennis Rweyemamu, Fondation pour la Recherche Economique et Sociale (FRES), Dar es Salaam, Tanzanie.*



## Les Fleuves Transfrontaliers: Un Probleme Strategique De La SADC

Les Mésopotamiens avaient le Tigre et l'Euphrate. Les Egyptiens avaient le Nil. Ce n'est donc pas une coïncidence si les grandes cités modernes du monde – Londres, Paris, Chicago – émergent des bords de grands cours d'eau.

La leçon est simple: aucune société dans l'histoire de l'humanité ne s'est développée avec succès sans gérer ses ressources en eau. La SADC ne sera pas une exception.

L'eau est vitale pour les stratégies de développement régional de la SADC, et ce pour deux raisons. D'abord, les fleuves furent utilisés par les anciennes puissances coloniales pour démarquer les frontières politiques, en divisant des communautés africaines qui étaient culturellement et socialement liées. La SADC possède donc aujourd'hui 15 bassins fluviaux internationaux qui couvrent près du trois-quart des terres du territoire de l'Afrique australe. Ensuite, la distribution des fleuves est inégale. La carte montre les rivières permanentes en Afrique, avec la ceinture de terre aride à travers le nord et une partie du sud clairement visible. Les petits cercles sur la carte indiquent les conflits existants connus ayant l'eau pour enjeu. Ceux-ci coïncident avec la transition entre l'abondance relative d'eau et la pénurie relative d'eau. Conflits qui ont surtout lieu à l'intersection des fleuves et des frontières politiques.

La façon dont l'eau est distribuée à travers l'Afrique australe influence le développement économique de la région. L'accès à l'eau affecte la santé, la production d'électricité et le développement durable. Ironiquement, la SADC a laissé de côté les problèmes d'eau en réorganisant ses structures. C'est une grave erreur.

Il est à noter que les quatre Etats les plus économiquement développés de la

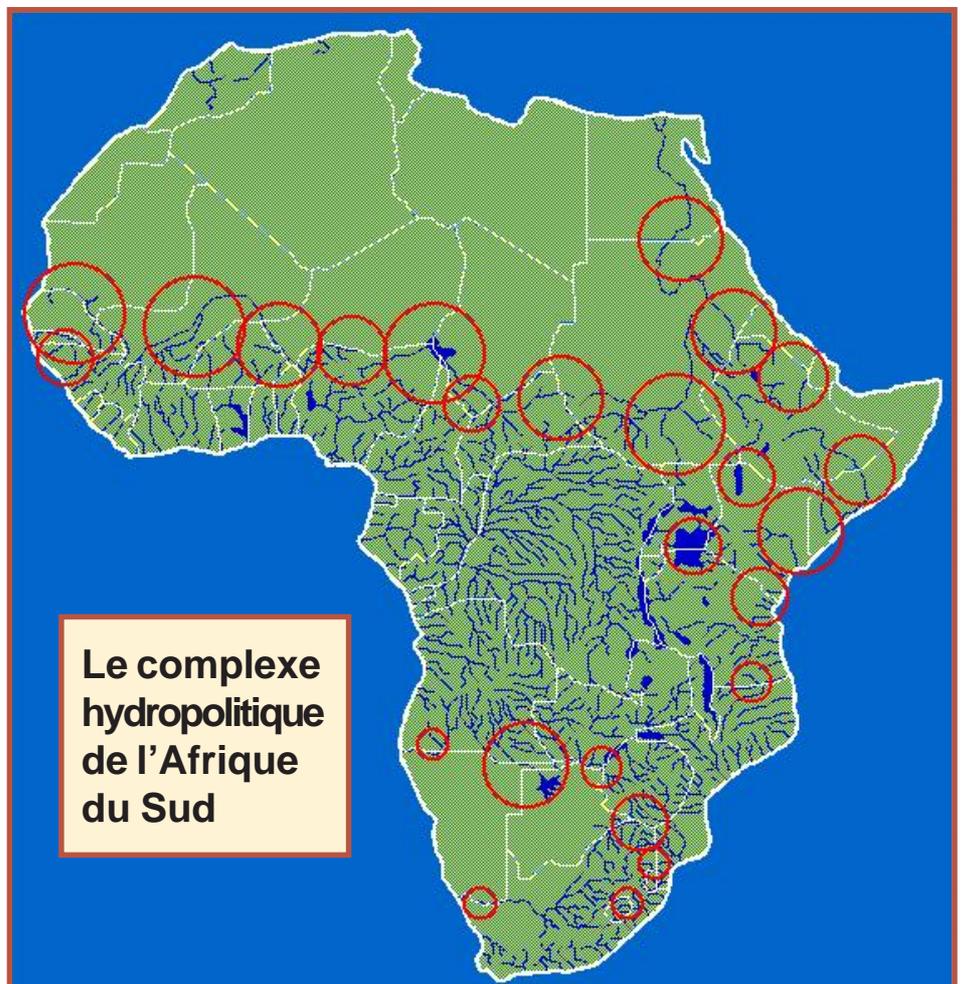
région – l'Afrique du Sud, le Botswana, la Namibie et le Zimbabwe – sont aussi les plus anxieux au sujet de l'eau. Chacun d'eux est peu doté de fleuves. (Voir la carte). Par conséquent, ces quatre états sont confrontés à une limitation inhérente de leur croissance économique et de leur prospérité futures. Dans le même temps, les quatre partagent deux bassins fluviaux internationaux – l'Orange et le Limpopo – qui sont rapidement en train d'atteindre la limite écologique d'approvisionnement actuellement disponible. Ce qui a donné lieu à une planification stratégique pour un Complexe Hydropolitique d'Afrique Australe qui repose sur quatre principes fondamentaux:

- **Etats-clés** – les pays qui sont

économiquement bien développés, et qui ont une grande dépendance vis-à-vis de ressources en eau qu'ils doivent partager pour leur croissance économique et leur prospérité future (la RSA, le Botswana, la Namibie et le Zimbabwe);

- **bassins-clés** – les fleuves qui sont stratégiquement importants pour le développement durable des économies des Etats-clés, et qui sont proches du point où l'utilisation humaine menace leur intégrité écologique (l'Orange et le Limpopo);

- **Etats bloqués** – les nations qui sont sous-développées, mais qui à cause de leur statut de co-riverain sur des fleuves internationaux voient leur croissance économique potentielle future amputée par les demandes en eau







## Les Réunions De La SADC A Dar

Autrefois, la ville côtière de Dar es Salaam était un carrefour important pour les révolutionnaires d'Afrique australe, un endroit où avaient lieu des échanges d'idées et où se préparaient des plans de bataille.

Aujourd'hui, seule la nature de l'ennemi a changé. Réunis dans le port tanzanien pour leur sommet annuel à la fin du mois d'août, les chefs d'Etats de la SADC ont débattu des problèmes affectant la région, et se sont de nouveau engagés à une «lutte contre la pauvreté et le sous-développement», selon les mots de Prega Ramsamy, secrétaire général de l'organisation.

Les progrès sont lents. Malgré une pléthore de commissions, de protocoles et d'accords ratifiés ces dernières années, et au mépris des plus grands discours, l'Afrique australe reste une région en crise. Dix des pays dont le taux d'infection au VIH/SIDA le plus élevé au monde, sont membres de la SADC; l'effondrement social et économique du Zimbabwe empire; la guerrilla et les massacres ethniques persistent au Congo.

Partout, les programmes de réforme et de restructuration sont retardés par le manque de capitaux frais. Le sommet de la SADC de Dar es Salaam a ainsi

endossé le plan et approuvé l'établissement d'un fonds régional pour le VIH/SIDA qui assisterait la mise en application d'une stratégie multi-sectorielle de 5 ans, mais la façon dont les états membres paieront la facture de 10,5 milliards de dollars n'a, étrangement, pas été réglée.

Le sommet, a une fois de plus reflété le déséquilibre, entre les grandes résolutions et les actions pratiques, déséquilibre qui a caractérisé la SADC pendant onze ans, depuis que la RSA l'a rejointe et que l'organisation est devenue le moyen reconnu pour l'intégration de la région.

Les pays de la SADC n'ont toujours pas de position commune sur l'usage du traitement anti-rétroviral dans la lutte contre le SIDA, malgré le récent accord de l'OMC qui stipule que cela permettrait d'obtenir les versions génériques de médicaments coûteux à plus bas prix.

Evitant prudemment de "ruiner la solidarité du groupe", les dirigeants de la région refusent catégoriquement de condamner Robert Mugabe. Ils n'apprécient pas les fortes pressions extérieures qu'il subissent pour mettre fin aux politiques ruineuses du président

### Les Moments Forts Du Sommet

Les Seychelles n'ont pas participé au sommet de la SADC à Dar es Salaam, et ont annoncé leur retrait de l'organisation. Selon eux, la SADC n'a pas apporté un «retour sur investissement» suffisant.

Suite à un engagement verbal de souscrire à ses obligations, la R.D.Congo a été autorisée à participer à toutes les réunions, malgré les sanctions imposées contre elle pour non-paiement des frais d'adhésion.

Les dirigeants de la SADC ont discuté de la création d'un Fonds de Développement Régional de la SADC ainsi que des relations organisationnelles avec l'UA et les autres entités extérieures.

Le conseil des ministres a approuvé le projet final du Plan Stratégique Indicatif Régional de 10 ans.

Les dirigeants de la SADC ont signé un Pacte de Défense Mutuelle.

zimbabwéen. Au contraire, les chefs d'Etats ont, au cours de la réunion, rendu hommage au dictateur vieillissant pour son programme controversé de réforme agraire et pour sa condamnation des sanctions occidentales.

Le sommet a établi un pacte de défense mutuel que beaucoup ont acclamé comme la meilleure façon pour la SADC de jouer un rôle plus direct dans la restauration de la stabilité et la sécurité au Zimbabwe et de s'attaquer à la détérioration de l'Etat de droit et des libertés civiles et politiques au Swaziland. Une attitude peut-être un peu trop optimiste. Développer plus de structures ne peut pas remplacer la volonté politique. Le pacte de défense n'entrera en vigueur que lorsque le Protocole sur la politique, la défense et la sécurité, signé en 2001, sera ratifié. Il ne manque que la signature d'un parlement pour que le protocole ait force de loi. (S)



Dr João Caholo, superviseur du directoire des infrastructures et des services et Margaret Nyirenda, superviseur de l'alimentation, de l'agriculture et des ressources naturelles, au cours d'un briefing organisé pour les médias, à Dar es Salaam.



## Reportage Spécial

## La SADC Confrontée A Une Crise De Direction

La SADC, considérée dans un passé proche comme le plus avancé des blocs économiques régionaux d'Afrique, est confrontée à une crise de direction. Bien que la Tanzanie semble prendre au sérieux son rôle à la présidence de la SADC, elle ne sera pas capable d'apporter la direction requise pour sortir l'organisation de son inertie et la transformer en une machine solide pour le développement et la croissance de la région.

Sur les questions de gouvernance et de conflit, la région est totalement divisée. Sur l'harmonisation des politiques, les dirigeants sont désorientés. Et sur la libéralisation du commerce, l'objectif de la SADC le plus abordable, les dirigeants font marche arrière lorsqu'il s'agit de fixer des dates.

La Tanzanie a assumé la présidence de la SADC au sommet d'août 2003. En tant que démocratie stable, instigatrice de réformes économiques et coqueluche des pays donateurs, la Tanzanie semble en bonne position pour combler le vide présidentiel. Mais a-t-elle la volonté et la capacité de faire une différence?

Jakaya Kikwete, ministre tanzanien des Affaires Etrangères, a souligné les priorités du pays en tant que Président au mois de mai. Le développement des infrastructures était sa première priorité. Les autres secteurs prioritaires comprennent l'accroissement du commerce, les réformes fiscales, le développement des ressources humaines, le développement institutionnel, l'application des technologies adéquates pour augmenter la production et la productivité, la poursuite de la coopération régionale et internationale, ainsi que les réformes légales et institutionnelles. Cette liste n'est ni nouvelle ni représentative des priorités urgentes de la SADC.

Au sommet annuel d'août, les retards dans la mise en oeuvre de la restructuration de la SADC ont dominé les discussions du conseil des ministres et des chefs d'Etats qui ont déploré que les Etats membres n'aient pas fourni d'informations pour l'étude cruciale qui doit déterminer le volume du personnel

et les exigences du Secrétariat. Bien que les membres aient donné leur assentiment pour le plan de restructuration, beaucoup trainent des pieds. Certains n'ont simplement pas la capacité de le faire et d'autres craignent que le processus ne résulte en une plus grande domination sud-africaine.

Tant que la restructuration de la SADC restera incomplète, les progrès en matière de coopération régionale seront retardés et la mise en application du Plan Stratégique Indicatif du Développement Régional restera une chimère.

Même si la Tanzanie est soudain prise d'un grand intérêt pour la restructuration, ce qui n'est pas le cas, il faudra au moins un an pour achever la mise en place de ce système et engager le personnel nécessaire. Mais Benjamin Mkapa semble de plus en plus distrait par son désir de poursuivre une carrière diplomatique internationale après sa démission de la présidence en 2005.

La libéralisation a aidé la Tanzanie à réaliser 6,2% de croissance économique en 2002 et fait de Mpaka la coqueluche des pays donateurs. La Tanzanie obtient le meilleur score de la SADC pour les indicateurs d' 'optimisme' et d' 'amélioration' du "Rapport sur la Compétitivité Globale". Mais la croissance n'a pas créé l'emploi et les entreprises privatisées continuent à licencier. Une bonne partie du parti au pouvoir, le CCM, est en faveur de l' "Indigénisation" de l'économie, qui est en partie une réaction à la présence accrue des compagnies sud-africaines dans le pays. A l'approche des élections de 2005, de telles tensions internes vont affecter la capacité du gouvernement à se concentrer sur les affaires extérieures.

Les retards de restructuration de la SADC ne sont pas une création tanzanienne mais sont une manifestation de tensions plus profondes au sein de la région. Au sein de la SADC, il y a essentiellement deux blocs et quelques indécis. Le premier groupe est plus préoccupé par la politique nationale, ce qui ne les rend pas chauds de considérer



La ministre des Affaires Etrangères, Jakaya Kikwete

les questions de bonne gouvernance et de contribuer financièrement aux plans de développement régional. Parmi les membres de ce groupe, on retrouve le Zimbabwe, la R.D.Congo, l'Angola, la Namibie et le Swaziland. Dans l'autre groupe, on trouve les "réformistes", qui souhaiteraient voir une région économiquement forte, il s'agit de l'Afrique du Sud et du Botswana. La Zambie et le Malawi sont dans le rouge et incapable de prendre une action concrète. Le Mozambique a de bonnes intentions mais il est affaibli. Il en est de même pour le Lesotho et la Tanzanie.

Pour que la SADC prenne une direction précise, il faut un consensus plus important que celui en vigueur actuellement. En vertu de ses liens historiques avec l'Afrique du Sud et le Zimbabwe, la Tanzanie pourrait théoriquement aider à rapprocher les factions au sein de la SADC. Mais, ces liens fraternels entre les mouvements de libération ne sont pas suffisants. La Tanzanie soutient l'Afrique du Sud sur certaines questions mais elle a aussi été parmi les supporters les plus vocaux de Robert Mugabe.

Sur la question du commerce, la Tanzanie a adopté une approche libérale mais a dû faire des choix difficiles au niveau régional. Son retrait du Marché commun de l'Afrique Orientale et Australe (COMESA) en 2001

(suite p.22)



(suite de la p.21)

fut controversé. Une décision prise sous la pression de ses partenaires est-africains, l'Ouganda et le Kenya, la sommant de choisir entre la Comesa et la SADC avant que des progrès ne soient enregistrés au Traité de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE). Menacée par la perte de revenus douaniers issus des importations de la région (qui surpassent les exportations de 300%), sous l'efficace union douanière de la Comesa, la Tanzanie a estimé qu'il valait mieux gagner un accès préférentiel au marché sud-africain (en 1998, l'Afrique du Sud était un fournisseur d'importations plus important que le Kenya voisin). La Tanzanie a alors préféré (et préfère certainement encore) les réductions progressives de tarifs et le retrait d'autres obstacles au commerce régional au sein de la SADC.

L'Union Douanière de l'Afrique de l'Est sera signée en novembre 2003 et la mise en oeuvre de l'accord pendant les 4 à 5 ans à venir requerra un engagement sérieux et des ressources de la part de la Tanzanie. Bien que ses efforts de

fusionner la SADC et la Comesa ont échoué, la Tanzanie a une grande vision de l'union entre la SADC et la CAE. «Je conclurai en rappelant aux opérateurs et investisseurs potentiels qu'il est plus que temps qu'ils considèrent la SADC et la CAE comme le même espace d'investissement et le même destination commerciale dans le monde», a déclaré Jakaya Kikwete.

Il semble que la Tanzanie se considère comme le "constructeur de pont" de la région. Mais les ponts ont besoin d'être solides et ils ont besoin de soutien. Le soutien affiché de la Tanzanie à Robert Mugabe l'aurait peut-être aidé dans le passé. Mais avec l'intensification de la crise zimbabwéenne jusqu'au point où l'élite politique n'a plus de contrôle, les dividendes d'une telle relation s'amenuisent. Les efforts de résolution de conflit par la Tanzanie en R.D.Congo et au Burundi ont été éclipsés par la présence de l'Afrique du Sud, et se profile le danger d'une Afrique du Sud qui tenterait de maîtriser la Tanzanie plutôt que de la soutenir au sein de la SADC. Une

crainte valable si l'Afrique du Sud était vraiment impliquée au sein de la SADC. Malgré l'engagement professé par l'Afrique du Sud au succès de l'organisation régionale, son attention est en réalité absorbée par des projets plus grands comme celui du Nepad, l'Union Africaine et les discussions sur le commerce global.

La SADC a besoin d'un dirigeant fort. La Tanzanie ne semble pas être à la hauteur de la tâche. Mais, étant donné que la capacité limitée de la Tanzanie à diriger la SADC relève du niveau régional et non du niveau national, qui sera capable de faire ce travail? L'Angola doit se concentrer sur la reconstruction interne après ses 27 ans de guerre civile. L'économie du Zimbabwe est en lambeaux. L'Afrique du Sud ne peut pas le faire parce qu'elle n'ose pas (ou n'est pas intéressée). La SADC est confrontée à une crise de direction qu'il va être difficile de résoudre. (S)

*Gina van Schalkwyk est chercheuse, spécialiste de la SADC à l'SAIIA.*

## L'Eradication De La Corruption En Tanzanie

Le protocole de la SADC sur la Corruption apporte aux pays de la SADC une occasion de prouver leur engagement à la bonne gouvernance et à la création d'un environnement propice à l'investissement. Le protocole lui-même n'est pas encore entré en vigueur, mais la Tanzanie est l'un des seuls pays à l'avoir ratifié et à avoir commencé à réfléchir sur une harmonisation des lois locales avec les exigences de ce protocole.

Le protocole vise à combattre la corruption dans le secteur public et privé et à réaliser la participation du public dans la lutte contre les pots-de-vin en assurant que le public a accès à l'information et à la protection des informateurs. Le protocole recommande aussi que soit établie une institution pour la mise en application des mécanismes pour combattre la corruption.

L'Acte Tanzanien de Prévention de la Corruption ne faisant aucune distinction entre les personnes du secteur public et celles du secteur privé quand il définit les actes de corruption, on peut en déduire que la position de la Tanzanie, dans ce cas, est en accord avec le protocole. Pour ce qui est du rôle du public, il n'y a aucune disposition dans la législation tanzanienne pour un quelconque accès à l'information. Ce défaut va de pair avec le manque de protection des informateurs, ce qui ne va pas aider le public à se sentir capable, ou obligé, de s'impliquer dans la lutte contre la corruption. La Tanzanie doit établir et maintenir une culture de coopération entre le gouvernement et le public à travers une législation choisie.

La législation tanzanienne prévoit qu'une Brigade Anti-Corruption soit mise en place par le Président et qu'elle soit contrôlée par le premier ministre. Cette brigade semblerait donc être sous strict contrôle politique, ce qui lui retire une partie ou toute discrétion pour enquêter sur les affaires de corruption politiquement délicates. L'Acte de Prévention de Corruption lui-même n'est pas bien défini quant à l'étendue des pouvoirs de la brigade et de son directeur. Il donne à la brigade de vastes compétences sur les cibles visées par les enquêtes, mais ne stipule pas quand et si la brigade peut initier une enquête particulière.

La Brigade Anti-Corruption constitue un pas dans la bonne direction, mais ce n'est peut-être pas l'institution idéale en terme de ce qui est exigé par le protocole. Néanmoins, il devrait être possible d'amender les structures législatives existantes afin de transformer la brigade en une institution plus musclée et plus efficace.

*Gysbert Engelbrecht est chercheur, spécialiste des questions juridiques et législatives à l'Institut pour les Etudes sur la Sécurité du Cap.*



## Le Couloir De Dar es Salaam - Les Temps Changent

Quelle est la meilleure façon d'acheminer le fret par voie terrestre: route ou rail? Débat sans fin entre planificateurs qui essaient de fournir une infrastructure plus efficace pour renforcer les liaisons régionales. Si le sort des chemins de fer Tazara est une indication, le débat est clos. Surtout en temps de paix.

Le couloir de Dar es Salaam a été développé au moment où les guerres faisaient rage au Mozambique, en Angola, en Namibie, et dans ce qui était alors la Rhodésie, bloquant l'accès aux importantes ceintures de cuivre zambienne et zairoise. Pendant plusieurs années, le tronçon détruit par les mortiers et connu comme «la piste de l'enfer» était trop dangereux pour acheminer des marchandises importantes de la mer vers l'intérieur du continent.

Ainsi en 1975, les Chinois ont financé et construit 1800 km de ligne ferroviaire reliant la Zambie à la côte tanzanienne. Coût de l'opération pour Pékin: 500 mil-

lions de dollars, une dette qui est encore impayée. Au début, Tazara fonctionnait bien et restait en bon état. Mais les temps ont changé. L'économie zambienne a ralenti: la production de cuivre qui, à un moment représentait 90% des recettes en devises étrangères du pays, est maintenant à moins d'un tiers. Le trafic de fret ferroviaire international a baissé, et la pénurie de liquidités empêche les chemins de fer de maintenir un niveau de rendement constant.

La Chine continue à fournir le support pour l'infrastructure, la maintenance et la réparation du matériel sur la base d'un prêt, qui n'est toujours pas remboursé. Mais même les Chinois s'accordent avec les gouvernements zambien et tanzanien ainsi que la Banque Mondiale, sur la nécessité d'une privatisation. Les chemins de fer tanzaniens sont déjà en cours de privatisation.

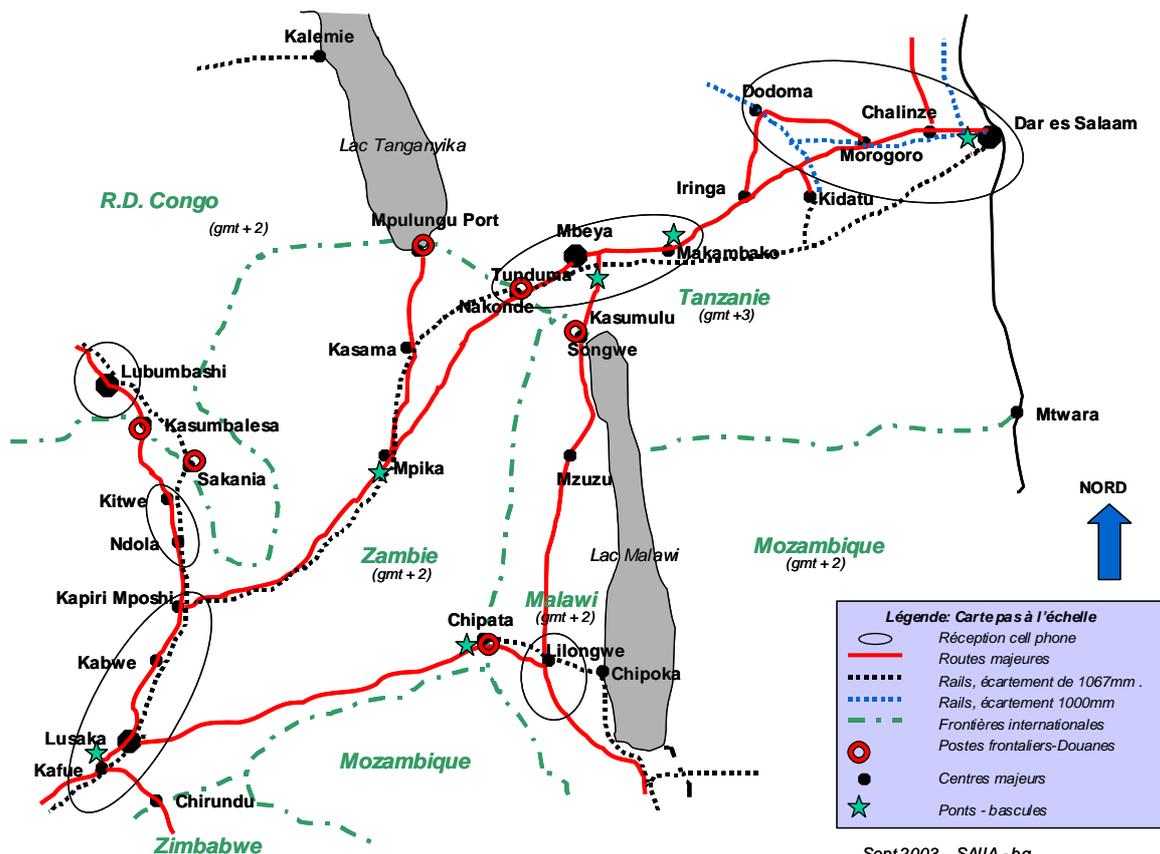
Maintenant que la plupart des guerres régionales ont pris fin, le vrai progrès se trouve dans les routes et dans les ports.

Beaucoup de Sud-Africains seront surpris d'apprendre qu'il est maintenant possible de rouler de Johannesburg à Dar es Salaam, une distance d'environ 4000km, avec une voiture ordinaire. Il n'est pas nécessaire de trimbaler dans son coffre des bidons et des roues de rechange. Plusieurs sections de l'autoroute à travers la Tanzanie et la Zambie sont en reconstruction, les nids de poules sont rares. Le seul vrai problème reste la traversée du Zimbabwe, où la crise politique a asséché les pompes à essence. L'argent est rare et les officiels corrompus s'en prennent à ceux qui ne sont pas vigilants. Mais le Botswana offre une route alternative sûre, le bac de Kazangula achemine les camions et les voitures de l'autre côté du fleuve Zambèze facilement.

Faites cependant attention aux barages routiers en Zambie, un réflecteur manquant peut gâcher la journée d'un conducteur. ☹

Bo Giersing, Portfutures Africa

Le Couloir de Transport de Dar es Salaam





## Sélection de réunions SADC: Octobre-Décembre 2003

<b>O c t o b r e</b>		
Atelier régional sur la mise en œuvre du Protocole de partage des cours d'eau	13-14 Octobre	Lesotho
Journée des créateurs SADC	14 Octobre	Etats membres
Séminaire régional contre le blanchiment d'argent	21-23 Octobre	Afrique du Sud
Atelier sur la mise en place d'une union douanière	Octobre	Botswana
Réunion annuelle du sous-comité chargé de l'investissement	Octobre	Mozambique
Atelier sur la régulation de l'électricité régionale	Octobre	Namibie
Réunion sur l'accord final de la ZANCOM	Octobre TBA	Réunion
<b>N o v e m b r e</b>		
Réunions de hauts représentants SADC/UE	Novembre	Bruxelles
Briefing annuel pour les diplomates	Novembre	TBA
Réunion du Conseil des Ministres de la SADC	Novembre	TBA
Réunion des ministres du commerce	Novembre	Botswana
Comité des ministres du commerce ACP	Novembre	TBA
Dixième réunion du comité de contrôle des drogues de la SADC	Novembre	Tanzanie
<b>D é c e m b r e</b>		
Stage sur l'application des lois sur les drogues	Décembre	TBA
Coopération douanière et atelier de facilitation	Décembre	TBA
Sommet mondial sur la société de l'information	Décembre	Genève
Conseil ACP sur les négociations EPA	Décembre	Bruxelles
Réunion de la commission du fleuve Orange/Senqu	Décembre	Lesotho

Plusieurs autres réunions de comités et de sous-comités doivent encore avoir lieu. Pour plus de renseignements, veuillez consulter le site de la SADC : [www.sadc.int](http://www.sadc.int)

### Nouveau sur le site de la SADC

Le Plan Régional de développement stratégique indicatif de la SADC, un programme de travail sur dix ans pour l'organisation. Le secrétariat prépare la version finale comprenant des commentaires d'Etats membres et des propos recueillis lors du sommet de la SADC

Documents du sommet de la SADC à Dar es Salaam, comprenant les conférences de presse des différents directeurs, la Charte Sociale et le discours de bienvenue du nouveau Président de la SADC, le Tanzanien Benjamin Mkapa.