

Un train de passagers à la station de Gulwe. L'aide japonaise garantira la sécurité de la circulation des trains dans cette région frappée par de nombreuses inondations.



Le pont de Rusumo après sa reconstruction. Le nouveau pont permet le passage de véhicules plus lourds et il est doté d'un poste d'immigration. Il ne fait aucun doute que les possibilités logistiques entre la Tanzanie et le Rwanda s'en trouveront considérablement accrues.



Les voies ferrées doivent être déplacées dans une zone non exposée aux risques d'érosion.

autour du Ghana, le centre économique de l'Afrique occidentale. L'objectif est de jeter les bases d'un développement communautaire complet à travers la maintenance des infrastructures de transport.

Parmi les cinq corridors ci-dessus, le « corridor central » est le réseau de transport reliant les pays d'Afrique de l'Est. Ce corridor est parallèle au corridor nord, qui s'étire du Kenya à l'Ouganda jusqu'à l'intérieur des terres. Le corridor central relie le port de Dar es Salam en Tanzanie, au Rwanda, au Burundi et à l'est de la République démocratique du Congo, formant ainsi un axe routier important pour l'économie des pays voisins. La voie ferroviaire centrale relie l'est à l'ouest de Dar es Salam à Kigoma, une ville située sur la rive orientale du lac Tanganyika. La construction de la voie ferrée a commencé au début du 20<sup>e</sup> siècle alors que le territoire était encore occupé par l'Allemagne. Depuis, elle forme le pilier logistique du pays.

Le Japon est chargé de la maintenance d'une partie du réseau ferré central. Cette zone a souffert d'une érosion de 180 mètres suite aux inondations qui se sont produites au cours des deux dernières années, causant des dommages importants aux voies ferrées. Les inondations ont creusé le sol sous les rails de manière telle que la voie ne repose plus sur terre. Pour la partie qui traverse l'affluent d'une rivière, les voies sont fixées sur un ponceau en béton. Mais le drainage est insuffisant et les voies ferrées sont souvent emportées ou inondées. Les trains sont régulièrement arrêtés à cause de ces dégâts, ce qui incite les transitaires à éviter ce mode de transport. C'est l'une des raisons qui expliquent la baisse du volume de trafic.

Ainsi, l'aide du Japon vise à déplacer les rails plus en hauteur, loin des cours d'eau, et à renforcer les berges.

Au Japon, plusieurs ministères sont chargés de la gestion des cours d'eau, notamment de la lutte contre les inondations, mais en Tanzanie, aucun organisme n'est responsable de ces questions. Il s'agit avant tout d'intégrer des mesures complètes de lutte contre les inondations dans le projet de maintenance du réseau ferré.

Si le volume de trafic du réseau central revient à son niveau d'antan, cela contribuera non seulement au développement industriel de la Tanzanie, mais cela améliorera également la distribution de marchandises vers les pays enclavés comme le Rwanda et le Burundi. Pour ces pays, un réseau de transport qui complète le réseau ferré les reliant à la Tanzanie est vital, en raison de l'incidence directe du coût d'acheminement des marchandises, de la mer vers l'intérieur des terres, sur le prix des biens de consommation à l'intérieur du pays et sur celui des exportations. Le pont de Rusumo, achevé en décembre 2014, symbolise le renforcement de cette liaison vitale.

Le pont de Rusumo est situé à la frontière entre la Tanzanie et le Rwanda. Il se trouve près des installations douanières et forme un point d'entrée pour les deux pays. Cependant, l'ouvrage pourvu d'une seule voie de circulation s'est délabré, et des limites de poids ont été imposées aux véhicules souhaitant le traverser. De ce fait, il n'était emprunté que par 50 voitures environ chaque jour avant sa reconstruction. Le projet de reconstruction impliquait le remplacement du pont et la construction d'installations telles qu'un bureau de l'immigration dans les deux pays, des bureaux administratifs, des espaces d'inspection des marchandises, etc. À l'issue du projet, de gros véhicules comme des camions de 8 tonnes pouvaient entrer directement au Rwanda par le pont de Rusumo en bénéficiant de procédures d'immigration simplifiées grâce à la mise en place d'un « poste frontière à guichet unique ». Aujourd'hui, ce sont près de 150 véhicules qui passent par le pont tous les jours.



Le corridor central commence à Dar es Salam, en Tanzanie, l'un des centres économiques de l'Afrique de l'Est.

#### SOUTENIR L'ÉCONOMIE DE L'AFRIQUE DE L'OUEST QUATRE CORRIDORS ET LE DÉVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE

Par ailleurs, en Afrique de l'Ouest, un plan directeur de développement communautaire baptisé « Anneau de croissance » et constitué de quatre corridors est en cours d'élaboration. Il prévoit de relier la côte du golfe de Guinée, depuis Lagos au Nigéria, à Abidjan en Côte d'Ivoire. Il reliera également le nord au sud, de la capitale du Burkina Faso, Ouagadougou, à la capitale du Ghana, Accra, et l'ouest à l'est, d'Accra à la capitale du Togo, Lomé. En outre, si la route partant de Lagos est prolongée jusqu'à la capitale du Sénégal, Dakar, dans la partie occidentale de l'Afrique, la croissance de zones côtières reliées à la fois par les voies maritimes et terrestres s'en trouvera certainement stimulée. Par ailleurs, l'agriculture et diverses industries des pays enclavés peuvent être dynamisées en profitant des capacités de transport de la zone côtière. Soutenir le développement de zones économiques majeures en Afrique de l'Ouest, peuplée de 300 millions d'habitants, permettra la stabilisation du Sahel ainsi que la promotion d'une croissance durable dans toute la région.

## Pour la prospérité

Le continent africain est constitué de 54 pays et représente 20 % de la superficie terrestre de notre planète. Avec une population de 1,1 milliard, une personne sur six dans le monde est africaine. Il est essentiel de créer un réseau logistique pour promouvoir le développement économique de ce vaste continent. Le Japon soutient la maintenance des réseaux de transport et de logistique dans diverses parties du continent africain.

### DE LA CÔTE À L'INTÉRIEUR DES TERRES UN CORRIDOR SOUTIEN LES PAYS DE LA RÉGION

Un projet prévoit la création d'un « corridor économique » à grande échelle afin d'encourager le développement régional de l'Afrique. Il existe cinq grands corridors régionaux, l'« autoroute transmaghrébine » reliant la mer Méditerranée à l'Afrique du Nord ; le « corridor Djibouti – Addis-Abeba » reliant une partie du Soudan au cours

supérieur du Nil et à l'Éthiopie ; le « corridor central » reliant les grandes puissances d'Afrique de l'Est, le Kenya et la Tanzanie, avec les pays enclavés ; le « corridor de Nacala » reliant le Mozambique et l'Afrique du Sud par les terres en passant par le Malawi, la Zambie et le Zimbabwe ; et enfin l'« anneau de croissance en Afrique de l'Ouest » reliant cinq pays d'Afrique de l'Ouest (Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana et Togo) par une route circulaire axée

