



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 11.2.2016
COM(2016) 64 final

ANNEX 4

ANNEXE

à la

proposition de décision du Conseil

**portant conclusion de l'accord de partenariat économique (APE) entre les États
partenaires de la Communauté d'Afrique de l'Est, d'une part, et l'Union européenne et
ses États membres, d'autre part**

ANNEXES III et IV de l'accord

ANNEXE III (a)

MATRICE DE DÉVELOPPEMENT DE L’APE - 11 SEPTEMBRE 2015													
	Sous-composante du projet	Lieu	Couverture géographique	Statut actuel	Coût total estimé (Mio USD)	UE	États membres de l’UE	Autres bailleurs de fonds	EP de la CAE	Différence à financer (Mio USD)	Équivalent en euros (1 USD = 0,78 EUR)	Période d’exécution	Remarques
Corridor nord n° 1 (Mombasa-Malaba-Katuna)	Développement du port de Mombasa (MPDP)	Kenya	Burundi, Ouganda, Rwanda et Tanzanie	Études de faisabilité et plans détaillés terminés – phase 1: en cours; phase 2: fonds disponibles	1 375,00		-		-	885,00	690,00	5 ans	Moderniser les infrastructures du port pour permettre aux navires de grande taille de faire escale et intensifier les échanges. Ce volet inclut le développement du nouveau poste d’accostage du terminal à conteneurs n° 23 pour un montant de 300 millions d’USD. Conversion des postes d’accostage de navires de charge conventionnels 11 à 14 en postes d’accostage de conteneurs pour un montant de 73 millions d’USD. Déplacement du terminal pétrolier de Kipevu: 152 millions

													d'USD. Développement du port franc de Dongo Kundu pour un montant de 300 millions d'USD. Dragage du chenal: 60 millions d'USD
	Port sec de Voi	Kenya	Burundi, Ouganda, Rwanda et Tanzanie	Étude de faisabilité terminée	104,00						81,12	4 ans	Décongestionner le port de Mombasa et le point de transit régional. Terrain de 97 acres disponible.
	Développement d'une plateforme de correspondance pour porte-conteneurs	Tanzanie/Zanzibar	Kenya, Ouganda	Étude du projet déjà réalisée	212,00							5 ans	Faciliter le transbordement et assurer une bonne liaison entre les côtes de la CAE et les ports à conteneurs intérieurs
	Développement du port de Kisumu et des autres ports du lac Victoria												
	Développement d'un nouveau corridor de transport entre Lamu et l'Éthiopie et le Soudan du Sud	Kenya	Kenya, Rwanda, Ouganda, Tanzanie et Burundi	Projet lancé	22 000,00				30,00	21 170,00		5 ans	Développement du port de Lamu, du réseau routier, de 3 aéroports internationaux, d'une raffinerie de pétrole, d'un pipeline et de 3 complexes balnéaires afin d'assurer une liaison ferroviaire efficace entre le port de Lamu et le Soudan du Sud et l'Éthiopie

	Élargissement du bassin portuaire et construction d'un terminal à conteneurs dans le port de Bujumbura	Burundi	Burundi, Tanzanie et Rwanda	Études de faisabilité terminées	19,00	-	-	-	-	19,00	14,82		Ce projet soutiendra la construction d'un brise-lame à l'entrée du port de Bujumbura et la réhabilitation de son terminal pétrolier
	Construction d'un chantier naval au port de Bujumbura	Burundi	Kenya, Tanzanie, Ouganda, Rwanda	Études de faisabilité en cours disponibles (dans le cadre du plan directeur des ports)	7,00	-	-	-	-	7,00	5,46		Amélioration des opérations de manutention d'équipements, construction d'un entrepôt, élargissement de quais, construction d'un nouveau bâtiment destiné aux autorités portuaires. Coût à déterminer. Rénovation de la flotte, construction de nouveaux navires, amélioration de la sécurité du trafic maritime.
	Construction du port de Bukasa et des navires correspondants afin d'assurer une liaison avec le port de Mwanza en Tanzanie	Ouganda	Ouganda et Tanzanie	Étude de faisabilité à réaliser	300,00	-	-	-	-	300,00	234,00	5 ans	Facilitera l'accès et les liaisons vers la Tanzanie

	Création de dépôts à conteneurs à distance des quais à Mombasa et Dar es Salaam	Rwanda	Rwanda, Burundi, Kenya, Ouganda et Tanzanie	Études de faisabilité terminées tant pour Mombasa que pour Dar es Salaam. À Mombasa, l'acquisition de terrains est en phase finale tandis que le processus n'a pas encore démarré à Dar es Salaam.	34,00	-	-	Banque mondiale et TMEA	-	34,00	26,52	7 ans	Le gouvernement du Rwanda assure la mise en œuvre de ce projet dans le cadre du programme d'installations logistiques intégrées destiné à transformer la chaîne logistique entre les ports et l'arrière-pays, de réduire les coûts et d'améliorer les opérations.
	Développement d'un nouveau port à Mwambani Bay Tanga et de la voie ferrée vers Musoma	Tanzanie	Tanzanie, Ouganda	L'étude de faisabilité s'est achevée en novembre 2012. Après un appel d'offres international infructueux lancé le 27 janvier 2015 dans le cadre du projet «Design Build Finance» (DBF), il a été décidé de mener le projet en deux phases en commençant par l'élaboration de plans détaillés indépendamment des travaux de construction. Le	500,00	-	-	-	-	500,00	390,00	3 ans	Le projet de ligne ferroviaire s'inscrit dans le projet de liaison maritime et ferroviaire Tanga (Mwambani) - Arusha - Musoma - New Kampala , qui possède également un volet maritime visant à développer de nouveaux ports à haute capacité à Mwambani-Tanga, Musoma et Kampala. Cette ligne ouvrira le corridor de développement de Tanga vers la porte d'entrée internationale et favorisera les échanges transfrontaliers avec les pays voisins. La ligne ferroviaire servira à

				cahier des charges relatif aux travaux de conception devrait être publié en août 2015									transporter des produits agricoles et forestiers, de la soude, des phosphates et d'autres produits minéraux vers les centres de négoce. Le projet favorisera également l'évacuation d'un important gisement de nickel découvert à Dutwa, à une centaine de kilomètres à l'est de Mwanza, et d'un important dépôt de soude à proximité du lac Natron.
	Construction d'un oléoduc entre Kigali et Bujumbura	Burundi	Rwanda et Burundi	Pas encore lancée	-	-	-	-	-	-	-	-	Études de faisabilité et travaux de construction pas encore commencés. Coûts à déterminer par l'étude. La BAD a approuvé le financement (579 368 USD) dans le cadre du programme en faveur de la CAE
	Construction d'un pipeline parallèle entre Nairobi et Eldoret afin d'augmenter la capacité de pompage	Kenya	Kenya, Ouganda, Rwanda et Burundi	Étude de faisabilité terminée	194,74	-	-	-	-	194,74	151,90	5 ans	Installation d'un oléoduc d'un diamètre de 14 pouces entre Nairobi et Eldoret

	Extension de l'oléoduc Kenya-Ouganda (KUPPE)	Kenya	Kenya et Ouganda	Conception/ passation de marché en cours	144,94	-	-	-	-	144,94	113,05	5 ans	Construction de l'oléoduc Eldoret-Malaba-Kampala destiné à assurer la sécurité et l'approvisionnement des produits pétroliers vers l'Ouganda, installation d'un oléoduc à flux inversé d'un diamètre de 10 pouces assurée par les deux pays.
Corridor central n° 2 (Dar es Salaam-Dodoma-Isaka-Mutukula-Masaka)	Développement de la gare de marchandises de Kisarawe (KFS).	Tanzanie	Tanzanie, Ouganda, Rwanda et Burundi	La TPA est en voie d'acquiescer 1 760 acres pour le développement du projet. Le marché relatif à l'élaboration de l'étude de faisabilité a été signé le 17 septembre 2014; le consultant a entamé la phase intermédiaire de l'étude et prévoit de la terminer pour fin septembre 2015.	120,00	-	-	-	-	120,00	93,60	5 ans	Le projet permettra d'augmenter la capacité du port de Dar es Salaam afin de gérer le trafic vers la Tanzanie et les pays voisins, à savoir le Burundi, le Rwanda et l'Ouganda.

	Construction d'une ligne ferroviaire à écartement standard Dar es Salaam-Isaka-Kigali/Keza-Gitega-Musongati (1 670 km).	Tanzanie, Burundi et Rwanda	Tanzanie, Burundi et Rwanda	L'étude de faisabilité de la construction d'une ligne ferroviaire à écartement standard Isaka-Kigali/Keza-Gitega-Musongati a été réalisée dans le cadre d'un financement de la BAD (2,80 millions d'USD). L'étude de faisabilité de la réhabilitation de la ligne ferroviaire à écartement standard de la ligne Dar es Salaam-Isaka a été réalisée par la BNSF dans le cadre d'un financement conjoint de l'USTDA et de la BNSF (0,9 million d'USD). L'étude technique détaillée de la totalité de la ligne ferroviaire (Dar es Salaam-Isaka- Kigali/Keza-Gitega-Musongati) a été finalisée en novembre 2014 dans le cadre d'un financement de la BAD (8,9 millions	5 580,00	-	-	-	-	5 580,00	4 352,40	8 ans	
--	---	-----------------------------	-----------------------------	---	----------	---	---	---	---	----------	----------	-------	--

				<p>d'USD). La coordination du projet est assurée par un secrétariat présidé par la Tanzanie et situé au Rwanda.</p> <p>Un conseiller opérationnel (CPSC) a été recruté afin de convertir le projet en PPP et de fournir une assistance dans les négociations financières. Un AMI a été lancé en juillet 2015.</p>										
--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

	Asphaltage de la route Mutukula-Kyaka-Bugene-Kasulo (277 km).	Tanzanie	Tanzanie, Burundi, Rwanda et Ouganda		124,00	-	-	-	-	124,00	96,72	5 ans	Un financement est demandé pour 124 km seulement
	Développement des postes d'accostage n ^{os} 13 et 14 du port de Dar es Salaam	Tanzanie	Tanzanie, Rwanda et Ouganda	Un conseiller opérationnel (CPSC) a été recruté afin de convertir le projet en PPP et de fournir une assistance dans les négociations financières. Un AMI a été lancé en juillet 2015.	400,00	-	-	-	-	400,00	312,00	3 ans	Le coût estimé concerne les marchés relatifs aux travaux de construction et à la fourniture des équipements
	Modernisation des ports de Mwanza South, Kigoma et Kasanga.	Tanzanie	Tanzanie, Kenya, Ouganda, Rwanda et Burundi	L'étude de faisabilité de la modernisation du port de Mwanza, réalisée par le consultant Royal Haskoning, a débuté en août 2014 et s'achèvera en mars 2015. Les travaux de modernisation débiteront après l'achèvement des études.	400,00	-	-	-	-	400,00	312,00	5 ans	

	<p>Réhabilitation de la route Mpanda-Uvinza-Kanyani (252 km)</p> <p>Ce tronçon fait partie du corridor occidental reliant Tunduma, Sumbawanga, Mpanda, Kigoma et Nyakanazi (1 286 km). Les activités économiques exploitées le long de ce corridor comprennent l'agriculture, le tourisme, l'industrie minière, l'industrie du bois, la pêche et l'orfèvrerie. Section du principal corridor occidental de la Tanzanie ouvrant</p>	Tanzanie	CAE-SADC-COMESA	<p>Un tronçon total de 50 km à partir de Mpanda-Mishamo [section Mpanda-Usimbili (35 km)] fait l'objet d'un marché de travaux dans le cadre d'un financement du gouvernement tanzanien. La liaison manquante à financer est le tronçon de 267 km Usimbili-Mishamo-Uvinza-Kanyani. Le gouvernement tanzanien a terminé l'étude de faisabilité et les plans.</p>	203,46	0	0	0	1,46	202	5 ans		
--	--	----------	-----------------	--	--------	---	---	---	------	-----	-------	--	--

	l'accès vers la Tanzanie centrale et occidentale et reliant les régions de la CAE et du COMESA. Elle offre une liaison importante vers le corridor TANZAM à Tunduma, et vers le corridor central à Nyakanazi.												
	Voie expresse de contournement de Dar es Salaam par le sud (85,5 km) - Liaison entre le port de Dar es Salaam et le port sec de Kisarawe (en projet) et Mlandizi.	Tanzanie	Tanzanie, CAE, COMESA	L'étude de faisabilité et les plans sont en cours de réalisation dans le cadre d'un financement du gouvernement tanzanien	200	0	0	0	0	200	5 ans	La voie expresse décongestionnera le corridor central de transport et fluidifiera la circulation en provenance et à destination de Dar es Salaam.	

	Asphaltage de la route Handeni-Kiberashi-Singida (460 km).	Tanzanie	Tanzanie, Rwanda et Burundi	L'étude de faisabilité et les plans sont en cours de réalisation dans le cadre d'un financement du gouvernement tanzanien	460,00	-	-	-	-	460,00	358,80	5 ans	
	Voie expresse de contournement de Dar es Salaam par le sud (85,5 km)	Tanzanie	Tanzanie, Burundi et Rwanda	L'étude de faisabilité et les plans sont en cours de réalisation dans le cadre d'un financement du gouvernement tanzanien	200,00	-	-	-	-	200,00	156,00	5 ans	La voie expresse décongestionnera le corridor central de transport et fluidifiera la circulation en provenance et à destination de Dar es Salaam.
	Construction du port de Rumonge (études de faisabilité et travaux de construction)	Burundi	Burundi et Tanzanie	Pas encore lancée - Études de faisabilité disponibles	6,00	-	-	-	-	6,00	4,68	2011/2012-2014/2016	
	Réhabilitation de la route Kayonza-Rusumo (92 km)	Rwanda	Rwanda et Tanzanie	Le gouvernement rwandais mobilise des fonds en provenance de la JICA et de la BAD.	75,45	-	-	0,45	-	75,00	58,50	3 ans	La JICA a avalisé le projet en juillet 2015
	Réhabilitation de la route Musanze-Cyanika (24 km)	Rwanda	Rwanda et Ouganda	L'étude détaillée a débuté en mars 2015 et devrait s'achever en novembre 2015.	26,20	-	-	0,20	-	26,00	20,28	3 ans	Pas encore de financement disponible pour les travaux

	Réhabilitation de la route Ngoma-Ramiro-Nyanza (130 km en 2 tranches). Liaison vers le corridor central	Rwanda	Rwanda et Tanzanie	L'étude détaillée s'est achevée en janvier 2015.	170,00	-	-	0,50	-	169,50	132,21	4 ans	Pas encore de financement disponible pour les travaux
	Construction d'un navire transbordeur sur le lac Tanganika	Burundi	Burundi et Tanzanie	Pas encore lancée	12,00	-	-	-	-	12,00	9,36	2012-2016	Pas encore de financement disponible pour les travaux
	Réhabilitation de la route nationale 6 Muyinga-Kobero	Burundi	Burundi-Tanzanie		104,00	-	-	-	-	104,00	81,12		
	Réhabilitation et élargissement de la route nationale 12 Gitega-Karuzi-Muyinga-Tanzanie	Burundi	Burundi-Tanzanie	Plans détaillés terminés	89,60	-	-	-	-	89,60	69,89		
	Réhabilitation de la route nationale 18 Nyakararo-Mwaro-Gitega	Burundi	Burundi-Tanzanie	Plans détaillés terminés	44,80	-	-	-	-	44,80	34,94		Pas encore de financement disponible pour les travaux du tronçon Mwaro-Gitega

	Réhabilitation de la route nationale 7 Bujumbura-Nyakararo	Burundi	Burundi-Tanzanie	Plans détaillés terminés	60,00	-	-	-	-	60,00	46,80		
	Réhabilitation et élargissement de la route nationale 1 Bujumbura-Kayanza-Kanyaru Haut	Burundi	Burundi-Rwanda	Plans détaillés terminés	138,00	-	-	-	-	138,00	107,64		
	Travaux de construction sur la route provinciale 101	Burundi			49,20	-	-	-	-	49,20	38,38		
	Élargissement de la route nationale 6 en direction de Kayanza	Burundi	Burundi-Rwanda	Plans détaillés terminés pour le tronçon Kobero-Muyinga	156,00	-	-	-	-	156,00	121,68		
	Réhabilitation de la route nationale 2 Bujumbura-Gitega	Burundi	Burundi-Tanzanie		52,00	-	-	-	-	52,00	40,56		
	Travaux de réhabilitation et de construction sur les routes nationales 16 et 17 Gitega-	Burundi	Burundi-Tanzanie		145,20	-	-	-	-	145,20	113,26		

	Bururi-Makamba (127 km)												
	Étude de faisabilité et travaux de construction pour le tronçon de 80 km Ruyigi-Gisuru-Gahumo (Burundi-Tanzanie)	Burundi	Burundi et Tanzanie	Pas encore lancée	70,00	-	-	-	-	70,00	54,60		Coûts à déterminer par l'étude.

	Construction d'une ligne ferroviaire à écartement standard Dar es Salaam-Isaka-Kigali/Keza-Gitega-Musongati (1 670 km).	Tanzanie, Burundi et Rwanda	Tanzanie, Burundi et Rwanda	L'étude de faisabilité de la construction d'une ligne ferroviaire à écartement standard Isaka-Kigali/Keza-Gitega-Musongati a été réalisée dans le cadre d'un financement de la BAD (2,80 millions d'USD). L'étude de faisabilité de la réhabilitation de la ligne ferroviaire à écartement standard de la ligne Dar es Salaam-Isaka a été réalisée par la BNSF dans le cadre d'un financement conjoint de l'USTDA et de la BNSF (0,9 million d'USD). L'étude technique détaillée de la totalité de la ligne ferroviaire (Dar es Salaam-Isaka- Kigali/Keza-Gitega-Musongati) a été finalisée en février 2013 dans le cadre d'un financement de la BAD (8,9 millions	5 580,00	-	-		-	5 580,00	4 352,40	8 ans	
--	---	-----------------------------	-----------------------------	--	----------	---	---	--	---	----------	----------	-------	--

	Projet de ligne ferroviaire à écartement standard Mombasa-Kampala-Kigali	Rwanda	Rwanda, Ouganda, Kenya et Burundi	La construction de la section Mombasa-Nairobi a débuté en novembre 2013. Cette section est principalement financée par la banque China Exim Bank et la construction est réalisée par China Road and Bridge Corporation (CRBC). L'étude de faisabilité de la section Nairobi-Malaba est effectuée par l'entreprise China Communications Construction Company (CCCC) et doit s'achever en septembre 2015. L'avant-projet technique de la section Malaba-Kampala s'est achevé en août 2014. En mars 2015, le gouvernement ougandais et China Harbour	13 800,00	-	-		#####	7 300,00	5 694,00	2014-2019 (cadre institutionnel, financement et conception: 2 ans; construction: 3 ans)	
--	--	--------	-----------------------------------	---	-----------	---	---	--	-------	----------	----------	---	--

				<p>Engineering Company (CHEC) ont signé un accord pour la construction de cette section, qui comprend la route nord à destination de Gulu et Nimule. L'Ouganda et le Soudan du Sud ont entrepris la réalisation conjointe de l'avant-projet technique de la section Tororo-Nimule-Juba. L'Ouganda et le Rwanda ont entrepris la réalisation conjointe de l'avant-projet technique de la section Kampala-Kigali et des embranchements connexes, qui s'achèvera en octobre 2015. Le processus de mobilisation des ressources financières a démarré dans les 3 pays.</p>										
--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

	Réhabilitation de la route Nyanguge-Magumu (184,2 km)	Tanzanie	Tanzanie et Kenya	Les travaux de réhabilitation sont terminés pour le tronçon routier de 85,5 km entre la frontière Simiyu/Mara et Musoma. La liaison manquante à financer est le tronçon Nyanguge-frontière Simiyu/Mara (80 km). L'étude de faisabilité s'est achevée en juin 2008 et la conception technique détaillée s'est achevée en 2009 dans le cadre d'un financement de l'UE.	115,00	0,67	-	-	-	114,33	89,18	5 ans	Le projet pourrait être financé sur les ressources du 10 ^e FED (PIR).
--	---	----------	-------------------	--	--------	------	---	---	---	--------	-------	-------	--

	Route Kidahwe- Kibondo- Nyakanazi (310 km)	Tanzanie	Tanzanie, Burundi et Rwanda	Au total, 100 km de routes asphaltées (50 km à partir de Nyakanazi en direction de Kasulu et 50 km à partir de Kidahwe en direction de Kasulu) sont en construction dans le cadre d'un financement du gouvernement tanzanien. Il reste à financer la construction d'un tronçon de 250 km. La procédure de passation de marché visant à confier à un consultant l'actualisation de l'étude de faisabilité et des plans détaillés du tronçon Kasulu-Nyakanazi (210 km) et de l'étude de faisabilité du tronçon Kasulu-Mugina (45 km) (frontière entre la Tanzanie et le Burundi) est en cours dans le cadre d'un financement du NEPAD-IPPF.	255,00	-	-	-	-	255,00	198,90	5 ans	
--	--	----------	-----------------------------------	---	--------	---	---	---	---	--------	--------	-------	--

	Construction de la route Malindi-Lunga Lunga-Bagamoyo. (503 km)	5 %	Kenya et Tanzanie	Études de faisabilité et conception technique détaillée terminées.	571,00					571,00	445,38	5 ans	Études de faisabilité et conception technique détaillée entièrement financées par la BAD. La route, qui est une priorité, reliera le corridor n° 1 et le corridor LAPSET.
	Ligne ferroviaire Tanga-Moshi-Arusha-Musoma	Tanzanie	Tanzanie, Ouganda et Kenya	Étude de faisabilité en cours (coût: 2 milliards de shillings tanzaniens)	1 903,00	-	-	-	-	1 903,00	1 484,34	2012-2017	Le projet prévoit la consolidation, la réhabilitation et la construction d'une ligne ferroviaire entre Tanga et Musoma avec un embranchement vers le lac Natron dans la localité de Mto wa Mbu. Cette ligne établira une liaison entre l'Ouganda et le port de Tanga.
	Réhabilitation de la ligne ferroviaire existante Voi-Taveta (110 km)	Kenya	Kenya, Tanzanie	Étude de faisabilité terminée	18,00								
	Modernisation des installations aéroportuaires à l'aéroport Karume (Pemba)	Tanzanie/Zanzibar	Kenya, Tanzanie, Ouganda	Étude de faisabilité disponible	12,12								

Production électrique (énergie)	Étude et construction de la centrale hydroélectrique Rusizi IV (285 MW)	Rwanda	Rwanda et Burundi	Étude de pré-faisabilité terminée Études de faisabilité à réaliser	500,00	-	-	-	-	500,00	390,00		Négociations en cours avec les promoteurs de Rusizi III.
	Construction de la centrale électrique Rusizi III (145 MW)	Rwanda	Rwanda et Burundi	Toutes les études sont déjà terminées. Négociations en cours avec le promoteur privé	405,00	2,82		-		402,18	313,70	2015-2019	À développer au titre du PPP
	Centrale commune au gaz naturel liquéfié (100 MW)	Rwanda	Rwanda et Kenya	Le Kenya a lancé un appel d'offres pour la construction d'une centrale électrique de 700 MW incluant une unité flottante de stockage et de regazéification dans le comté de Mombasa (à définir avec le Rwanda). Le gouvernement du Rwanda, par l'intermédiaire du Mininfra, a élaboré un document de réflexion portant sur un projet de centrale de 1 000 MW, et a eu des discussions de suivi avec le	900,00	-	-	-	-	900,00	702,00	Vu la complexité du projet, notamment en ce qui concerne l'unité flottante de stockage et de gazéification de la centrale GNL, le délai de construction est de 2 à 3 ans (hors mobilisation des fonds et passation de marché)	Étude complète de la faisabilité technique de tous les aspects du projet depuis le port jusqu'à la centrale électrique et au réseau de transport. Étude complète de la faisabilité financière du projet sur la base des coûts d'investissement, des prévisions relatives à la demande et aux prix du GNL. Étude de faisabilité visant à déterminer si ce projet peut être mené à bien par le secteur public (chaque pays s'engageant à financer une partie du projet) ou par le secteur privé (chaque pays garantissant le paiement d'une partie du prix demandé par l'opérateur

				Kenya.									privé).
	Construction d'une ligne de transport de l'Ouganda au Kenya afin d'augmenter l'approvisionnement électrique vers le réseau national kényan (127 km, 220 kV) avec une interconnexion Lessos-Tororo	Kenya	Ouganda et Kenya	Étude de faisabilité terminée; travaux préparatoires, documents de conception et dossier d'appel d'offres préparés.	56,00	-	-	-	-	56,00	43,68	5 ans	Ce projet, mené à l'échelle régionale, améliorera l'approvisionnement d'électricité dans la région. Capacité estimée: 200 MW.

	Construction d'une ligne de transport de la Tanzanie au Kenya afin d'augmenter l'approvisionnement électrique vers le réseau national kényan (100 km, 400 kV) avec une ligne double entre Isinya et Namanga	Kenya	Kenya et Tanzanie	Étude de faisabilité terminée Travaux préparatoires, documents de conception et dossier d'appel d'offres préparés.	55,00	-	-	-	-	55,00	42,90	5 ans	Capacité estimée: 1 300 MW.
--	---	-------	-------------------	--	-------	---	---	---	---	-------	-------	-------	-----------------------------

	Projet d'interconnexion électrique Tanzanie-Zambie-Kenya (TZK). Extension d'une ligne de transport de 400 kV allant de la Zambie vers la Tanzanie et le Kenya sur une section de 292 km entre Iringa et Mbeya, une section de 670 km entre Iringa et Shinyanga et une section de 414,4 km entre Singida et Arusha.	Tanzanie	Tanzanie et Kenya	Études de faisabilité terminées (Mbeya-Iringa, Iringa-Shinyanga et Singida-Arusha); réalisation en cours sur la section Iringa-Shinyanga	911,23	-	-	470,00	-	441,29	344,21	4 ans	Les partenaires du projet, la Banque mondiale, la JICA, la BEI et l'EDCF sont prêts à financer la section Iringa-Shinyanga (470 millions d'USD); le consortium de bailleurs de fonds (BM/IDA, BAD, JICA et Agence française de développement - AFD) ont manifesté leur intérêt pour financer la section Singida-Arusha (242,09 millions d'USD) et la section Mbeya-Iringa (199,2 millions d'USD). Financement actuellement recherché.
	Lignes de transport; 1) Olwiyo-Nimule-Juba: ligne de 400 kV (190 km) 2) Nkenda-Mpondwe-	Ouganda	Ouganda et Tanzanie	Étude de faisabilité à réaliser	162,00	-	-	-	-	162,00	126,36	4 ans	

	Beni: ligne de 200 kV (70 km) 3) Masaka-Mwanza: ligne de 200 kV (85 km)												
TIC ET TÉLÉCOMMUNICATIONS	Connectivité transfrontalière (ligne vers le câble sous-marin de l'Afrique de l'Est) Études de faisabilité et construction	Rwanda	Kenya, Ouganda, Rwanda, Burundi et Tanzanie	<u>Statut actualisé en septembre 2014</u> 1. Bail à long terme signé pour la fourniture d'un débit de 2,4 Gbps au Rwanda. Cette capacité est insuffisante eu égard aux besoins du Rwanda.	32,00	-	-	-	-	32,00	24,96	3 ans	Il est urgent d'installer un réseau dédié en fibre noire reliant les 5 capitales de la région de la CAE, ce qui permettra de réduire les coûts du trafic et d'augmenter le débit dans les pays concernés.

	Création de parcs d'activités TIC au Kenya et au Rwanda (Rwanda Technopol)	Kenya	Kenya et Rwanda	5 000 acres de terrains achetés et clôturés aux fins de la construction du parc d'activités TIC, plan directeur de la cité technologique de Konza approuvé, marché relatif au «Master Delivery Partner I» attribué, alimentation électrique raccordée au bureau du site, construction du barrage de Thwake en cours, 10 forages réalisés, construction des pavillons de vente en cours, zone tampon de 10 km de rayon mise en place, construction de la route d'accès en cours et pose de la première pierre réalisée.	11 765,00						11 765,00	9 176,70	12 ans	Conférence avec les investisseurs internationaux organisée, cérémonie de pose de la première pierre réalisée avec 14 entreprises du secteur des TIC concernées par le démarrage des travaux de construction, telles qu'IBM, Microsoft, Google, Safaricom, et les banques locales. Le gouvernement prévoit la mise en œuvre du projet par l'intermédiaire d'un accord de PPP
--	--	-------	-----------------	--	-----------	--	--	--	--	--	-----------	----------	--------	---

		Kenya et Rwanda	CAE	<p>Statut actualisé en septembre 2014</p> <p>Un plan directeur, un plan d'affaires et un projet architectural de haut niveau ont été réalisés pour un parc technologique de 61,3 ha.</p> <p>Prochaine phase:</p> <p>1. Développement du projet architectural détaillé; 2. Développement des infrastructures physiques du parc technologique; 3. Début de la construction du centre régional d'excellence avant la fin de cette année (durée: 22 mois).</p>	230,00	-	-	-	-	230,00	179,40	2014-2019	Vu le coût élevé du parc technologique pour le gouvernement rwandais, il a été nécessaire d'envisager une approche par phases dont l'achèvement prendra plus de 10 ans. En cas de disponibilité des fonds, il sera possible de fournir un parc technologique en moitié moins de temps (en termes de délais de mise en œuvre)
	Mise en place d'un point d'échange internet régional (Regional Internet Exchange Point - RIXP)	Rwanda	Rwanda, Burundi, Kenya, Ouganda et Tanzanie	Phase préliminaire (lancement)	15,00	-	-	-	-	15,00	11,70	2013-2015	NOUVEAU Ce projet permettra de créer des infrastructures et services de base pour mettre fin aux dépendances régionales vis-à-vis des opérateurs internationaux qui contrôlent le trafic régional dans la région.

	Projet de réseau régional d'éducation et de recherche (Regional Education and Research Network - REduNet)	Rwanda	Rwanda et Tanzanie	Projet pilote lancé au Rwanda et en Tanzanie	20,00	-	-	-	-	20,00	15,60	2013-2015	Dans la région, la R & D est limitée et les capacités institutionnelles en matière d'innovation sont insuffisantes. Le projet permettra de créer un réseau de données dédié rentable et très performant reliant le secteur de la recherche aux établissements d'enseignement supérieur de manière à atteindre un public plus large et offrant un accès aux ressources mondiales en matière de recherche et d'éducation via UbuntuNet et Internet.
	Construction d'une usine d'engrais mixte	Kenya	Rwanda, Burundi, Kenya, Ouganda et Tanzanie	Étude de faisabilité en cours	3,20							5 ans	Faciliter l'accès à des engrais de qualité à prix abordable
RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET CADRE INSTITUTIONNEL	Renforcement des capacités et transfert de technologie dans le domaine sanitaire et phytosanitaire dans les États partenaires de	CAE	CAE	Étude préliminaire terminée	60,25	-	-	0,25	-	60,00	46,80	5 ans	Projet de la FAO en matière de biosécurité au titre du programme conjoint des Nations unies, avec une contribution de 247 256 USD.

	<p>la CAE en vue de se conformer aux normes internationales.</p> <p>Les fonds serviront à former les responsables de la normalisation et de l'assurance qualité, à participer aux travaux du Codex, de l'OIE et de la CIPV (appelées les «trois organisations sœurs»), et à mettre en œuvre les normes sanitaires et phytosanitaires tant régionales qu'internationales, notamment</p>												
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

	par la création de laboratoires agréés et de zones exemptes de maladie.												
	Construction de routes de desserte pour les pêcheurs autour du lac Victoria	Kenya	Kenya, Ouganda et Tanzanie	En cours	7,10	-	-	-	-	7,10	5,54	3 ans	
	Établissement de postes d'inspection frontaliers afin de contrôler la qualité et le respect des normes (Namanga, Sirari, Holili et Tunduma).	Tanzanie	Tanzanie et Kenya	En cours	13,00	-	-	-	-	13,00	10,14	4 ans	La mise en œuvre de ce projet permettra de supprimer ou de réduire largement les incidences des pratiques de pêche illicites et d'améliorer la biodiversité, les captures de poissons et l'approvisionnement en poisson, ce qui améliorera les recettes publiques issues des activités de pêche.

Projets concernant le lac Victoria	Réhabilitation et agrandissement de Port Bell avec mise en service de navires transbordeurs à destination de Kisumu et de Mwanza	Ouganda	Ouganda, Tanzanie et Kenya	Étude de faisabilité encore à réaliser	157,89	-	-	-	-	157,89	123,15	4 ans	Contributions financières des autres bailleurs de fonds à confirmer. La BAD a manifesté son intérêt.
	Développement d'infrastructures pour la commercialisation des produits de la pêche	Kenya	Kenya, Rwanda, Ouganda, Tanzanie et Burundi	En cours	46,60							5 ans	Accroître les exportations, réduire les pertes après capture et augmenter les quantités de poissons provenant de la pêche et de l'élevage
	Lutter contre la pêche illicite et non réglementée	Kenya	Kenya, Rwanda, Ouganda, Tanzanie et Burundi	En cours	46,60							5 ans	Renforcer les systèmes de contrôle et de surveillance
	Améliorer la navigation sur le lac Victoria	Ouganda	Ouganda, Tanzanie et Kenya	Étude de faisabilité en cours	100,00	-	-	-	-	100,00	78,00	5 ans	Le projet comprend l'acquisition d'équipements d'aide à la navigation afin de remplacer des équipements vétustes.

AGRICULTURE ET ÉLEVAGE	Création de zones exemptes de maladie	Kenya	Kenya, Rwanda, Ouganda, Tanzanie et Burundi		4,10							5 ans	Faciliter l'accès des produits d'origine animale aux marchés locaux, régionaux et extérieurs dans le respect des normes internationales
				Totaux	71 520,68	3,49	-	471,40	6 531,46	62 777,77	32 221,32		

ANNEXE III (b)

CRITÈRES, OBJECTIFS ET INDICATEURS DE DÉVELOPPEMENT

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
1. <u>Infrastructures</u>						
1.1. Énergie	Améliorer l'accès des États partenaires de la CAE à des sources d'énergie modernes, fiables, diversifiées et renouvelables à des prix compétitifs afin de faciliter les échanges intra- et inter-régionaux.	Capacité énergétique installée actuelle (hydroélectrique, bagasse, thermique, géothermique et gaz naturel) d'environ 3 597 MW, mais capacité projetée de 18 744 MW en 2030 et de 21 173 MW en 2033.	Hausse de la production de 1 613 MW (40 % de la production totale attendue)	Hausse de la production de 3 225 MW (40 % de la production totale attendue)	Hausse de la production de 6 773 MW (40 % de la production totale attendue: 21 173 MW)	<ul style="list-style-type: none">• % de variation de la quantité d'électricité générée, en mégawatts• Réduction du coût de l'électricité• Réduction de la dépendance à l'égard des combustibles fossiles
		Absence de réseau électrique régional reliant les États partenaires de la CAE	Deux lignes d'interconnexion à haute tension construites et opérationnelles dans la région de la CAE	<ul style="list-style-type: none">• Quatre lignes d'interconnexion à haute tension construites et opérationnelles dans la région de la CAE• Mise à niveau de la capacité des infrastructures construites	<ul style="list-style-type: none">• Interconnexion de l'ensemble des réseaux électriques nationaux des États partenaires de la CAE	<ul style="list-style-type: none">• Nombre de nouvelles interconnexions transfrontalières• Réseau régional pleinement opérationnel

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
				<ul style="list-style-type: none"> Porter l'accès des unités du secteur privé à au moins 75 % 	<ul style="list-style-type: none"> Porter l'accès des unités du secteur privé à 100 % 	<ul style="list-style-type: none"> % de nouveaux raccordements dans le secteur privé
				<ul style="list-style-type: none"> Porter la fiabilité de l'approvisionnement en électricité à 95 % 	<ul style="list-style-type: none"> Porter la fiabilité de l'approvisionnement en électricité à 99 % 	<ul style="list-style-type: none"> % d'amélioration de la fiabilité de l'approvisionnement en électricité
		Politiques énergétiques, cadres juridiques et réglementaires non harmonisés et/ou non attrayants pour les investisseurs	<ul style="list-style-type: none"> Politiques énergétiques, cadres juridiques et réglementaires harmonisés et attrayants pour les investisseurs Renforcement des capacités institutionnelles, techniques et administratives des institutions liées au secteur énergétique 	<ul style="list-style-type: none"> Création de partenariats, de couplages et de co-entreprises Investissement accru en R & D Amélioration de l'approvisionnement en électricité et de sa fiabilité 	<ul style="list-style-type: none"> Développement des partenariats, des couplages et des co-entreprises Développement et transfert de technologies Consolidation de l'approvisionnement en électricité 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de cadres juridiques et réglementaires harmonisés Nombre de nouveaux investissements crédibles (accords de PPP inclus) Nouvelles technologies acquises Accroissement de la capacité de gestion de l'énergie aux niveaux national et régional Amélioration de la fiabilité de l'approvisionnement en électricité
1.2. Transport	Améliorer l'interconnectivité nationale et régionale	Le réseau régional comprend:	<ul style="list-style-type: none"> Développement et amélioration des systèmes 	<ul style="list-style-type: none"> Développement et amélioration des systèmes 	<ul style="list-style-type: none"> Développement et amélioration des systèmes 	<ul style="list-style-type: none"> % d'augmentation du volume d'échanges intra- et inter-régionaux

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
	afin de favoriser une plus grande intégration économique régionale et d'améliorer la circulation des personnes et des biens.		d'infrastructures intermodales:	d'infrastructures intermodales:	d'infrastructures intermodales:	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des coûts de transport • % d'augmentation du trafic intra- et inter-régional (routier, ferroviaire, aérien et par voie d'eau) • Réduction des délais de livraison •
		<ul style="list-style-type: none"> ✓ environ 178 737 km de routes, dont environ 22 347 km asphaltés et 156 390 km non asphaltés (2011) ✓ absence de ligne ferroviaire à écartement standard dans la région. La région de la CAE possède environ 8 100 km de voies ferrées à écartement d'un mètre, dont quelque 6 000 km sont exploités. ✓ 5 ports maritimes 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ réduction de 4 % (600 km) de la longueur des routes non asphaltées (gravier) sur le réseau routier de l'Afrique de l'Est ✓ construction de 2 nouvelles lignes ferroviaires à écartement standard ✓ développement, 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ réduction de 15 % (2 220 km) de la longueur des routes non asphaltées (gravier) sur le réseau routier de l'Afrique de l'Est ✓ construction de 3 nouvelles lignes ferroviaires à écartement standard et 2 lignes opérationnelles ✓ développement, 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ réduction de 22 % (3 240 km) de la longueur des routes non asphaltées (gravier) sur le réseau routier de l'Afrique de l'Est ✓ construction de 4 nouvelles lignes ferroviaires à écartement standard et 5 lignes opérationnelles ✓ développement, 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kilomètres de liaisons régionales manquantes construits et corridors régionaux améliorés et entretenus ✓ Nombre de ports ayant

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
		majeurs et plusieurs ports intérieurs ✓ 11 aéroports internationaux	extension et/ou modernisation de 3 ports prioritaires ✓ développement, extension et/ou modernisation de 3 aéroports prioritaires <ul style="list-style-type: none"> • Développement de politiques de transport et de cadres réglementaires au niveau régional • Renforcement des capacités institutionnelles, techniques et administratives des institutions liées au secteur des transports 	extension et/ou modernisation de 4 ports prioritaires ✓ développement, extension et/ou modernisation de 3 aéroports prioritaires <ul style="list-style-type: none"> • Développement de partenariats, de couplages et de co-entreprises entre les opérateurs économiques 	extension et/ou modernisation de 5 ports prioritaires ✓ développement, extension et/ou modernisation de 5 aéroports prioritaires <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la sécurité et de la fiabilité du secteur des transports • Amélioration de la circulation des personnes et du trafic routier (y compris circulation des marchandises) 	fait l'objet d'un développement, d'une extension et/ou d'une modernisation ✓ Nombre d'aéroports ayant fait l'objet d'un développement, d'une extension et/ou d'une modernisation <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de nouveaux investissements crédibles (accords de PPP inclus)

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
1.3. Technologies de l'information et de la communication (TIC)	Développer et moderniser l'infrastructure des TIC afin de favoriser les échanges et la prestation de services intra- et inter-régionaux	Tous les États partenaires de la CAE sont connectés via un réseau de fibre optique. Cependant, les TIC sont onéreuses et seulement 13 % environ de la population a accès à l'internet et environ 50 % est abonnée à la téléphonie mobile.	<ul style="list-style-type: none"> Développement d'une infrastructure transfrontalière homogène dans le secteur des TIC 	<ul style="list-style-type: none"> Connexion de 80 % des entreprises au haut débit 	<ul style="list-style-type: none"> Sécurisation des opérations et des services (services en ligne, commerce électronique, administration en ligne, santé en ligne, par exemple) Réduction de 60 % des tarifs d'accès à l'internet 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'infrastructures transfrontalières homogènes développées dans le secteur des TIC % d'augmentation de la largeur de bande % de réduction des coûts d'accès à l'internet
			<ul style="list-style-type: none"> 20 % de la population a accès à l'internet et environ 60 % de la population est abonnée à la téléphonie mobile. Renforcement des capacités dans le secteur des ressources humaines, amélioration des normes de service et des structures institutionnelles 	<ul style="list-style-type: none"> 40 % de la population a accès à l'internet et environ 75 % de la population est abonnée à la téléphonie mobile. Développement de partenariats, de couplages et de co-entreprises entre les opérateurs économiques 	<ul style="list-style-type: none"> 60 % de la population a accès à l'internet et environ 90 % de la population est abonnée à la téléphonie mobile. 	<ul style="list-style-type: none"> % d'augmentation des opérations commerciales en ligne % d'augmentation des abonnés à la téléphonie mobile et des internautes Nombre de nouveaux investissements crédibles (accords de PPP inclus)

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
			<ul style="list-style-type: none"> Développement et harmonisation des cadres juridiques et réglementaires dans le secteur des TIC 	<ul style="list-style-type: none"> Développement, transfert et applications des technologies, R & D, innovation 		<ul style="list-style-type: none"> % d'augmentation du nombre de spécialistes en TIC
2. <u>Agriculture et élevage</u>						
	Améliorer la production et la productivité	[Améliorer la production et la productivité dans les principales cultures (café, thé et canne à sucre) qui représentent actuellement 10,95 millions de tonnes]	Augmentation de 15 % de la production et de la productivité des cultures et de l'élevage	Augmentation de 25 % de la production et de la productivité des cultures et de l'élevage	Augmentation de 30 % de la production et de la productivité des cultures et de l'élevage	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la sécurité alimentaire au niveau régional Augmentation du volume des exportations agricoles % d'augmentation de la production agricole dans la région Suppression des BNT dans la CAE
		Augmenter la production et la productivité dans le secteur de l'élevage (bovin, ovin, caprin, porcin et avicole) qui totalise respectivement 56,6 millions, 32,3 millions, 61,9 millions, 7,9 millions et	Augmentation de la production et de la productivité dans le secteur de l'élevage (bovin de 10 %, ovin de 25 %, caprin de 4 %, porcin de 20 %, et avicole de 10 %)	Augmentation de la production et de la productivité dans le secteur de l'élevage (bovin de 15 %, ovin de 30 %, caprin de 10 %, porcin de 25 %, et avicole de 15 %)	Augmentation de la production et de la productivité dans le secteur de l'élevage (bovin de 20 %, ovin de 35 %, caprin de 15 %, porcin de 30 %, et avicole de 20 %)	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la sécurité alimentaire au niveau régional % d'augmentation de la production issue de l'élevage dans la région Augmentation du volume des exportations issues de l'élevage

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
		143 millions de têtes				
	Améliorer et développer l'agro-industrie (création de valeur ajoutée)	La part des exportations à valeur ajoutée est actuellement inférieure à 10 %.	Porter la part des exportations à valeur ajoutée à au moins 20 %	Porter la part des exportations à valeur ajoutée à au moins 50 %	Porter la part des exportations à valeur ajoutée à au moins 75 %	<ul style="list-style-type: none"> • % d'augmentation de la valeur ajoutée des produits primaires échangés par rapport aux exportations totales • Nombre d'agro-industries modernes et compétitives créées
	Améliorer les échanges et l'accès au marché pour les produits de base agricoles	La part des échanges intra-régionaux sur l'ensemble du marché régional est actuellement d'environ 10 % pour la plupart des produits échangés	<ul style="list-style-type: none"> • Porter la part des échanges intra-régionaux à 30 % • Améliorer de 30 % la part des marchés financiers pour soutenir les systèmes d'assurance et de financement dans le secteur agricole • Créer et coordonner 	<ul style="list-style-type: none"> • Porter la part des échanges intra-régionaux à 50 % • Améliorer de 50 % la part des marchés financiers pour soutenir les systèmes d'assurance et de financement dans le secteur agricole • Améliorer de 20 % la 	<ul style="list-style-type: none"> • Porter la part des échanges intra-régionaux à 80 % • Améliorer de 80 % la part des marchés financiers pour soutenir les systèmes d'assurance et de financement dans le secteur agricole • Améliorer de 100 % 	<ul style="list-style-type: none"> • % d'augmentation de la contribution des exportations agricoles au PIB • Nombre d'institutions financières et de systèmes d'assurance créés • Nombre d'investissements agricoles assurés • Système régional

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
			un système d'information commerciale au niveau régional	couverture du système d'information commerciale	la couverture du système d'information commerciale • Investissement dans la recherche et le développement	d'information commerciale à caractère agricole en place • Harmonisation des normes agricoles dans la CAE • Assurance de la qualité, niveaux de qualité et certification.
	Améliorer et développer les infrastructures agricoles	Infrastructures de commercialisation insuffisantes	Création de nouvelles infrastructures de commercialisation et réhabilitation des infrastructures existantes afin de disposer de 20 % d'installations modernes	Réhabilitation des infrastructures de commercialisation afin de disposer de 40 % d'installations modernes	Réhabilitation des infrastructures de commercialisation afin de disposer de 100 % d'installations modernes	• Nombre d'installations construites ou réhabilitées pour la commercialisation des produits agricoles • Infrastructures de commercialisation créées et réhabilitées • % d'augmentation du volume et de la valeur des échanges intra-CAE via les infrastructures créées

3. PÊCHE

Promouvoir et développer le commerce régional et international du poisson et des produits	L'industrie de la pêche est sous-développée Le ratio valeur ajoutée de la pêche/PIB est de	Porter le ratio valeur ajoutée de la pêche/PIB à 4 %	Porter le ratio valeur ajoutée de la pêche/PIB à 6 % Accroître de 60 % la	Porter le ratio valeur ajoutée de la pêche/PIB à 13 % Accroître de 85 % la	• % de hausse du ratio valeur ajoutée de la pêche/PIB • % d'augmentation de la
---	---	--	--	---	---

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
	de la pêche	1,3 %	Accroître de 30 % la quantité de poisson et de produits de la pêche commercialisés	quantité de poisson et de produits de la pêche commercialisés	quantité de poisson et de produits de la pêche commercialisés	quantité de poisson et de produits de la pêche produite et commercialisée <ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du nombre de centres de distribution de poisson • Augmentation du nombre de marchés garantis
	Développer, réhabiliter et moderniser les infrastructures de pêche et d'aquaculture	<ul style="list-style-type: none"> • Manque d'infrastructures de pêche modernes 	<ul style="list-style-type: none"> • Réhabilitation et modernisation des infrastructures existantes utilisées pour la pêche et la manutention ou la transformation du poisson 	Création et équipement de nouvelles infrastructures de pêche modernes: <ul style="list-style-type: none"> • 3 ports de pêche • 15 nouveaux chantiers navals • 200 sites de débarquement de poisson • 30 nouveaux marchés de poisson • 15 entreprises de transformation du poisson • 300 installations pour la chaîne du froid 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de 60 % du volume de pêche sur les plans d'eau intérieurs et en haute mer <ul style="list-style-type: none"> • - • 5 nouveaux ports de pêche • 25 nouveaux chantiers navals • 400 sites de débarquement de poisson • 60 nouveaux marchés de poisson • 40 entreprises de transformation du poisson • 500 installations pour 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'infrastructures utilisées pour la pêche et la manutention ou la transformation du poisson réhabilitées et modernisées • Nombre de nouveaux ports de pêche créés • Nombre de nouveaux sites de débarquement de poisson créés • Augmentation du nombre de permis de pêche sur plan d'eau intérieur et en haute mer • Augmentation du nombre d'installations pour la chaîne du froid • Augmentation du volume

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
				Augmentation de 40 % du volume de pêche sur les plans d'eau intérieurs et en haute mer	la chaîne du froid	et de la gamme de poissons et de produits de la pêche diversifiés à valeur ajoutée • Nombre d'acquisitions de bateaux de pêche modernes
		Manque d'infrastructures d'aquaculture modernes	<ul style="list-style-type: none"> • Réhabiliter et moderniser les fermes aquacoles, écloséries et centres d'élevage existants de manière à porter la production aquacole à 10 % • Adoption de technologies aquacoles appropriées 	<ul style="list-style-type: none"> • Moderniser les fermes aquacoles, écloséries et centres d'élevage existants de manière à porter la production aquacole à 20 % 	<ul style="list-style-type: none"> • Porter la part de la production aquacole à 30 % de la production halieutique 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de fermes aquacoles nouvellement construites • Nombre d'écloséries et de centres d'élevage nouvellement construits • Nombre de fermes aquacoles, d'écloséries et de centres d'élevage existants réhabilités et modernisés • Adoption et développement de technologies aquacoles appropriées
	Garantir une gestion, une protection et une préservation efficaces des ressources halieutiques	Données limitées sur le potentiel des stocks halieutiques et sur la pêche	Mise en place d'un cadre stratégique, juridique et réglementaire sur le partage d'informations dans le domaine de la pêche	Acquisition d'installations aux fins de la collecte, du traitement et de la diffusion des données	Création d'une base de données fiable, opérationnelle et complète pour le secteur de la pêche et système de gestion des informations en place	<ul style="list-style-type: none"> • Système d'information pour le secteur de la pêche opérationnel • Base de données pour le secteur de la pêche créée et opérationnelle

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
			Identification du potentiel des stocks halieutiques dans les eaux côtières et les principaux lacs	Identification du potentiel des stocks halieutiques dans les eaux territoriales et les ZEE	Identification du potentiel des stocks halieutiques dans les eaux maritimes et intérieures <ul style="list-style-type: none">	<ul style="list-style-type: none">Nombre et type d'équipements acquis; nombre de publications rédigées et diffuséesNombre de plans d'eau pour lesquels le potentiel des stocks halieutiques est connu
		Existence d'informations sur les pratiques de pêche et le commerce illicites	Mise en place d'un système de suivi, de contrôle et de surveillance (MCS) dans la région	Rendre opérationnels les systèmes MCS régionaux	<ul style="list-style-type: none">Protection et conservation des habitats essentiels et de la biodiversité aquatique	<ul style="list-style-type: none">% de diminution des pratiques de pêche et du commerce illicitesNombre d'habitats essentiels améliorésNombre et type d'espèces de poisson menacées préservéesNombre et type d'équipements de MCS acquisBiodiversité aquatique accrue
4. <u>GESTION DES RESSOURCES HYDRIQUES</u>						
4.1. Ressources hydriques	Développer une utilisation et une gestion durables des	L'utilisation de l'eau aux fins de la production agricole est peu répandue	Développement du cadre stratégique, juridique et	Renforcement des capacités, développement du cadre	Utilisation et gestion durables des ressources hydriques	Cadre stratégique, juridique, réglementaire et institutionnel en place

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
	ressources hydriques dans la région	dans la CAE	réglementaire	institutionnel		
	Développer des infrastructures d'approvisionnement en eau à des fins d'irrigation et à d'autres fins productives	Les infrastructures d'approvisionnement en eau à des fins d'irrigation sont peu développées dans la région de la CAE	<ul style="list-style-type: none"> Réalisation d'études de faisabilité, de projets de conception et de procédures de passation de marché concernant des infrastructures d'approvisionnement en eau 	Construction et mise en œuvre d'au moins 5 projets d'approvisionnement en eau	<ul style="list-style-type: none"> Construction et mise en œuvre d'au moins 10 projets d'approvisionnement en eau 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'études de faisabilité entreprises Construction et mise en œuvre d'installations d'approvisionnement en eau
	Promouvoir la coopération régionale aux fins d'une utilisation durable des ressources hydriques transfrontalières	Coopération régionale en place à l'échelle de la CAE en ce qui concerne l'utilisation des ressources hydriques communes	<ul style="list-style-type: none"> Révision du cadre stratégique, juridique et réglementaire 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'un projet de renforcement des capacités pour le cadre institutionnel 	Mise en œuvre des stratégies	Cadre stratégique, juridique, réglementaire et institutionnel en place et opérationnel

5. DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR PRIVÉ

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
	Favoriser le développement, les capacités de production et la compétitivité du secteur privé ainsi que l'investissement dans ce secteur	• Stratégie de développement du secteur privé de la CAE	• Mise en place des réformes nécessaires pour le cadre institutionnel, stratégique, juridique et réglementaire	• Augmentation du pourcentage de MPME intégrées dans les activités économiques classiques	• Augmentation du pourcentage d'entreprises de la CAE qui exportent des produits fabriqués dans la CAE vers le marché de l'Union	• Application du code d'investissement de la CAE
		• Modèle de code d'investissement de la CAE	• Renforcement des capacités disponibles pour le soutien institutionnel au développement du secteur privé et à la promotion de l'investissement dans ce secteur	• Création de nouvelles industries et transformation des industries existantes	• Accroissement des flux d'IDE	• Intensification de la promotion de l'investissement et de la création d'entreprises • Augmentation des capacités de production, de la compétitivité, de la diversification et de la création de valeur ajoutée
		• Modèle de politique régionale de concurrence	• Mise en place d'un cadre en vue de la création et du renforcement de partenariats, de co-entreprises, de relations de sous-traitance et d'externalisation et de couplages	• Améliorer l'accès du secteur privé de la CAE aux ressources provenant des institutions financières de l'UE telles que la BEI, le CDE et le CTA	• Accroître le volume et le revenu des exportations	• Cadre stratégique et réglementaire du partenariat public-privé • % d'augmentation des IDE et % d'augmentation des partenariats
			• Création de	• Accès à un crédit		• % d'augmentation du

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
			structures administratives appropriées, y compris des guichets uniques en vue de soutenir les investissements • Mise en place du cadre du partenariat public-privé de la CAE	abordable et à faible taux d'intérêt		revenu annuel des exportations • % d'augmentation de l'investissement et du financement d'entreprises en provenance des institutions financières de l'UE • Fonds spéciaux créés et rendus accessibles au secteur privé en vue de financer des projets d'investissement • % d'augmentation des investissements de l'UE dans la CAE • % d'augmentation de l'utilisation des capacités des entreprises • % d'augmentation des exportations de la CAE vers le marché de l'UE
6. QUESTIONS LIÉES À L'ACCÈS AUX MARCHÉS						
6.1. SPS, OTC	Développer les capacités en vue de respecter les accords commerciaux	Conclusion du protocole SPS de la CAE	• Transposition du protocole et des mesures SPS de la CAE par tous les	• Conclusion du protocole SPS de la CAE	• Création de centres d'excellence SPS dans le domaine de la sécurité alimentaire et	• % d'augmentation de la sécurité alimentaire et de la santé animale et végétale grâce à des

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
			États partenaires de la CAE • Mise en place de systèmes d'identification, d'enregistrement et de traçabilité des produits agricoles • Porter la part du commerce intra-régional de la CAE à 30 %	• Porter la part du commerce intra-régional de la CAE à 50 %	de la santé animale et végétale • Porter la part du commerce intra-régional de la CAE à 80 %	systèmes d'alerte efficaces • % d'augmentation de la part du commerce intra-régional de la CAE
		Harmonisation de 1 500 normes de la CAE référencées au niveau international sur 2 500	• Harmonisation de 1 000 normes • Participation de la CAE aux organismes de normalisation • Mise en place d'un régime de règlements techniques dans la CAE • Création de comités de suivi communs en matière d'OTC dans les 2 ans à compter de la mise en œuvre de l'APE • Renforcement des	• Adoption de normes internationales • Certification des systèmes et des produits • Transfert de technologies	• Organismes d'évaluation de la conformité agréés	• Nombre d'obstacles techniques réduits • Essais et certificats de reconnaissance mutuelle • Diffusion d'informations accrue sur le portail de la CAE

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
			capacités dans les infrastructures OTC et SPS matérielles et immatérielles, notamment en ce qui concerne la traçabilité, l'inspection, l'accréditation, l'analyse de risques, les normes et la certification <ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation et notification des règlements techniques de la CAE • Échange d'informations 			
6.2. Douanes et facilitation des échanges	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation et mise en œuvre de la législation et des procédures douanières 	<ul style="list-style-type: none"> • Adoption d'une loi sur la gestion douanière de la CAE • Tous les États partenaires de la CAE sont membres de l'OMD 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre du renforcement des capacités dans les infrastructures immatérielles, les procédures et les systèmes douaniers • Réduction de la période de rotation des navires de 11-14 	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation des procédures et processus douaniers • Création de postes-frontières à point de contact unique • Réduction à 3 jours de la période de rotation des navires • Réduction à 2 jours 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction à 1 jour de la période de rotation aux points d'entrée frontaliers • Réduction à 1 jour de la durée moyenne d'immobilisation des conteneurs d'importation chargés 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du nombre de conteneurs chargés/déchargés par heure • Réduction de la période de rotation des navires • Législation et procédures douanières entièrement harmonisées et mises en œuvre

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
			jours en 2011 à 6 jours en 2017 • Réduction de la durée moyenne d'immobilisation des conteneurs d'importation chargés à 4 jours	de la durée moyenne d'immobilisation des conteneurs d'importation chargés		
7. COÛT DE L'ADAPTATION CONSÉCUTIVE À L'APE						
7.1. Mesures d'adaptation consécutive à l'APE	Résoudre les difficultés d'adaptation réelles ou potentielles résultant de la mise en œuvre de l'APE	Fonds d'adaptation à l'APE non établi	• Création du fonds d'adaptation à l'APE afin de couvrir, à titre transitoire, les pertes potentielles de recettes publiques découlant de la suppression et/ou de la réduction substantielle des droits de douane	• Réalisation d'une évaluation des pertes potentielles de recettes publiques • Compensation des pertes avérées • Réalisation d'une évaluation de la compensation pour les pays importateurs nets de denrées alimentaires • Réalisation d'une évaluation de la compensation des pertes de recettes d'exportation dans la CAE	• Renforcement des capacités en vue de garantir la stabilité macroéconomique	• Montant issu du fonds d'adaptation dépensé pour couvrir les pertes de recettes publiques Conformité avec les indicateurs macroéconomiques: • croissance supérieure à 7 % du PIB, déficit budgétaire tenable et taux d'inflation faible
7.2. Mobilisation des	Mobiliser	Contributions du FED,	• Création d'un fonds	Financement et mise en	• Développement	• Montant des ressources

Domaine de coopération	Objectifs	Base de référence (2013)	Buts à atteindre			Indicateurs de performance
			À court terme (3 ans)	À moyen terme (5 ans)	À long terme (2033)	
ressources	conjointement et individuellement des fonds en faveur de l'intégration régionale et des stratégies de développement de l'APE	des États membres de l'UE, d'autres partenaires de développement, du secteur privé et des États partenaires de la CAE	APE CAE <ul style="list-style-type: none"> • Mobilisation conjointe et individuelle de fonds • Études de faisabilité réalisées 	œuvre de projets de développement au titre de l'APE CAE (figurant dans la matrice de développement de l'APE)	d'infrastructures liées au commerce	financières engagées par les États partenaires de la CAE, l'UE, les États membres de l'UE, d'autres partenaires de développement et le secteur privé <ul style="list-style-type: none"> • Montant des ressources utilisées • Nombre de projets et de programmes mis en œuvre

Table des abréviations utilisées dans les annexes III (a) et III (b)

Abréviation	
BM	Banque mondiale
TMEA	TradeMark East Africa
BAD	Banque africaine de développement
BNSF	BNSF Railway (auparavant Burlington Northern and Santa Fe Railway)
USTDA	US Trade and Development Agency
CPSC	Canadian Pacific Consulting Services
AMI	Appel à manifestation d'intérêt
JICA	Japan International Cooperation Agency
NEPAD-IPPF	New Partnership for Africa's Development – Infrastructure Project Preparation Facility
CDE	Centre pour le développement de l'entreprise
CTA	Centre technique de coopération agricole et rurale
TPA	Tanzania Ports Authority

ANNEXE IV

DÉCLARATION COMMUNE CONCERNANT LES PAYS QUI ONT ÉTABLI UNE UNION DOUANIÈRE AVEC L'UNION EUROPÉENNE

L'UE rappelle l'obligation incombant aux États qui ont établi une union douanière avec elle d'aligner leur régime commercial sur celui de l'UE et, pour certains d'entre eux, de conclure des accords préférentiels avec les pays qui en ont conclu avec l'UE.

Dans ce contexte, les parties notent que les États partenaires de la CAE doivent entamer des négociations avec les États:

- a) qui ont établi une union douanière avec l'UE, et
- b) dont les produits ne bénéficient pas de concessions tarifaires au titre du présent accord,

en vue de conclure un accord bilatéral instituant une zone de libre-échange conformément à l'article XXIV du GATT.

Les États partenaires de la CAE conviennent de négocier celui-ci ultérieurement.