



**Allocution d'ouverture de Monsieur Mamadou Hachim Koumaré,
Directeur du Bureau sous-régional pour l'Afrique centrale de la
Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
(CEA/BSR-AC) à l'occasion de la réunion du groupe ad hoc d'experts
du programme régional d'infrastructures et de la facilitation de
transport dans les couloirs de transit en Afrique centrale**

- Monsieur le représentant du Secrétaire Général de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC),
- Monsieur le représentant du Secrétaire Exécutif de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC),
- Monsieur le représentant du Président de la Banque de Développement des Etats de l'Afrique Centrale (BDEAC),
- Monsieur le représentant du Ministre des Travaux Publics de la République du Cameroun,
- Distingués Experts,
- Chers(ères) Invités(es),
- Mesdames et Messieurs,

Au nom du Bureau sous-régional pour l'Afrique centrale de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA/BSR-AC), je voudrais vous souhaiter à toutes et à tous, la bienvenue à cette réunion des experts en transport et travaux publics de l'Afrique Centrale pour discuter du programme régional d'infrastructures et de la facilitation de transport dans les couloirs de transit en Afrique centrale.

Je voudrais tout d'abord exprimer les sincères remerciements de la CEA et de son Bureau sous régional pour l'Afrique centrale au Gouvernement de la République du Cameroun, et particulièrement au Ministère des Travaux Publics, pour le soutien qu'il apporte au Bureau dans l'exécution de sa mission de renforcement de l'intégration sous-régionale et plus particulièrement pour la mise en place de systèmes intégrés des infrastructures et services de transport en Afrique centrale.

Mes remerciements s'adressent également au Secrétariat Général de la CEEAC, au Secrétariat Exécutif de la CEMAC et à la Banque de Développement des Etats de l'Afrique Centrale, partenaires du Bureau dans le développement des infrastructures et de systèmes de transport en Afrique centrale en général, et la mise en œuvre du PDCT-AC en particulier.

Merci à tous ceux qui ont répondu positivement à notre invitation, en particulier nos collègues de la Banque Mondiale, du SSATP basé à Yaoundé, ainsi que nos partenaires de l'Union Européenne membres du DDT, pour leur soutien au PDCT-AC et leur contribution à nos efforts visant à mettre en œuvre ce Plan.

Mesdames et Messieurs les Experts en transports et travaux publics de l'Afrique centrale, merci pour vos encouragements et votre détermination à assister la CEA dans ce travail que nos partenaires nous ont confié. Votre participation est un témoignage de votre engagement à doter la sous région d'un système de transport et de services de transport efficace, sûr, fiable et à moindre coût.

Mesdames, Messieurs,

Nous sommes réunis ici pour œuvrer en vue d'assurer un développement économique de l'Afrique centrale, et je suis convaincu que les discussions que nous allons mener aujourd'hui et demain sur le développement des infrastructures et la facilitation du transport dans cette sous-région vont contribuer à nous rapprocher de l'objectif poursuivi. En effet, l'augmentation des échanges aussi bien dans l'espace communautaire qu'avec l'extérieur, est la voie privilégiée d'intégration des économies des pays dans le système économique international, et ceci ne peut se faire que si nous disposons d'un système efficace des transports.

Or, comme l'a montré une analyse récente de la situation des infrastructures de transport en Afrique centrale réalisée par le Bureau sous-régional pour l'Afrique centrale de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, le système de transports dans la sous-région mérite une attention particulière, car.

- L'essentiel des réseaux routiers des Etats membres est encore constitué de routes en terres et de pistes rurales, et la densité routière est la plus faible du continent ;
- Les réseaux ferroviaires sont peu connectés entre eux, et sont par ailleurs vétustes ;
- Les conditions de navigabilité par voies d'eau internes se sont fortement dégradées, tout comme les infrastructures et équipements portuaires qui nécessitent d'importants travaux de réhabilitation et de modernisation, et ;
- Le transport aérien est très peu fiable et en très grande difficulté.

C'est pour remédier à cette situation, accroître sa compétitivité dans les marchés mondiaux et réduire sa marginalisation que l'Afrique centrale s'est dotée d'un Plan Directeur Consensuel des Transports en janvier 2004, dont l'objectif est de développer un système d'infrastructures et de services de transport sous-régional fiable, à moindre coût, permettant de

relier les capitales entre elles, et les centres de production aux centres de consommation et de commercialisation.

Ce Plan se veut également un cadre consensuel qui servira de base pour les négociations en vue de mobiliser les investissements dans le domaine des infrastructures de transport. L'élément fondamental de ce plan est le réseau intégrateur de liaisons entre les pays, dont le choix des axes a fait et continue de faire l'objet d'analyses approfondies, de concertations et d'accords entre les Etats membres et les CER. Le cadre que nous proposons aujourd'hui s'inscrit dans ce processus, c'est-à-dire une approche participative et consensuelle.

Ainsi, après s'être accordées sur les critères qui ont prévalu à l'établissement en 2003 du réseau intégrateur, les parties concernées que je viens de mentionner, ont adopté ensemble à Libreville, en octobre 2005, des critères de classification des axes du réseau et de priorisation des projets du PDCT-AC.

En janvier 2006, conformément à l'une des recommandations du Comité de Suivi, une mission de sensibilisation des bailleurs de fonds sur le PDCT-AC, composée de représentants de la CEA, de la CEMAC, de la CEEAC et de la BDEAC auxquels se sont joints plus tard nos partenaires du DDTR, s'est rendue au siège de la Banque Africaine de Développement et à celui de l'Union Européenne.

La mission a bénéficié de certains conseils et avis, notamment sur la méthodologie de classification et de priorisation.

Dans le cadre de l'approche consensuelle que je viens de mentionner, et qui nous a toujours animé, les observations faites par les partenaires - et qui ont été prises en compte dans l'exercice - vous seront présentées afin de vous permettre de prendre les décisions appropriées.

Après Libreville, il avait été demandé aux pays de nous faire parvenir les informations complémentaires pour continuer le travail commencé. Mais force est de constater que l'exercice bien qu'initié, n'a porté que sur peu de pays qui se sont effectivement acquittés de cette tâche.

Ainsi dans un premier temps, le Bureau a procédé à la codification des axes communautaires de la sous-région, comme l'avait d'ailleurs recommandé le Comité de Suivi à Libreville.

Le Bureau s'est ensuite attelé à l'actualisation du réseau communautaire de l'Afrique centrale et à la définition des corridors de développement. Ces deux questions feront l'objet de discussions pour validation pendant cette réunion.

L'objectif principal de cette réunion est donc la validation de ces deux grandes tâches en attendant les données complémentaires qui nous permettront de finaliser la liste des priorités. Toutefois, vous aurez aussi à considérer les projets prioritaires déjà identifiés. Je voudrais souligner que

la classification ne sera possible que si les pays mettent à la disposition de la CEA, à travers les canaux que nous avons établis, des informations élaborées permettant l'application des critères adoptés à Libreville.

Je voudrais donc saisir cette occasion pour re-demander aux pays de regarder le résultat de l'exercice, et de nous communiquer le plus rapidement possible les éléments complémentaires nécessaires pour la classification des projets du PDCT-AC.

Distingués Experts,

Au risque de nous répéter, le système de transport défectueux de l'Afrique centrale est à la base des coûts de transport très élevés dans cette sous-région.

Plusieurs facteurs concourent à cet état des choses. En effet, les lenteurs administratives et douanières, avec entre autres effets de longs délais d'attente dans les ports et au passage des frontières entre pays, les formalités complexes pour la collecte et le traitement des informations, les majorations des frais de transport et d'inventaire, sont autant de facteurs qui rendent ces coûts élevés. Une étude récente de la Banque mondiale et de la Société Financière Internationale indique qu'il faut 116 jours pour acheminer un conteneur de produits à l'exportation d'une usine ou d'une ferme à Bangui au port le plus proche et satisfaire à toutes les exigences douanières, administratives et portuaires pour charger cette cargaison sur un navire. En comparaison, il ne faut que 20 jours en Chine, et le délai d'acheminement moyen est de 27 jours. Si la RCA réduit les délais pour atteindre la moyenne de 27 jours, elle doublera ses exportations, car globalement chaque jour de délai supplémentaire réduit d'environ 1 à 7% les volumes d'exportation d'un pays en développement sur le marché international, selon qu'il s'agit de produits périssables ou non périssables. La solution pour remédier à cette situation est la conduite des réformes non seulement dans les infrastructures de transport, mais également dans les procédures administratives, par des mesures de facilitation des échanges et de simplification des démarches.

Dans le cadre de ses efforts visant à accroître ses échanges intra et extra communautaires, l'Afrique centrale avait développé des initiatives en vue de réduire ces coûts. Elle s'est dotée d'un régime de transit international, le TIPAC. Par ailleurs, certains pays ont établi entre eux des conventions bilatérales. C'est le cas du Cameroun et de ses deux voisins enclavés, la République centrafricaine et le Tchad. Mais selon certains opérateurs économiques de la sous-région, les termes de ces initiatives ne sont pas appliqués sur le terrain. Les délais de transit demeurent très longs, les redevances très lourdes et les pratiques d'escorte que devrait supprimer la lettre de voiture et les points de contrôle institués par le TIPAC et les conventions bilatérales sont encore en vigueur. Il faut ajouter à tout cela les coupeurs de route.

Des réflexions, soutenues par des partenaires tels que la Banque Mondiale et l'Union Européenne, ont été initiées au début des années

2000, en vue de remédier à cette situation. Celles-ci portent notamment sur :

- L'établissement d'un programme de facilitation des transports sur les corridors en zone CEMAC ;
- La préparation d'un projet pilote de facilitation sur les corridors pilotes de Douala/N'Djamena et Douala- Bangui ;
- La mise en place des comités nationaux de facilitation et d'un comité sous-régional de gestion des corridors, et ;
- L'état des lieux des secteurs de l'exploitation, des infrastructures et des voies navigables du Bassin Congo Oubangui Sangha.

Les corridors font partie intégrante du réseau intégrateur de l'Afrique centrale, et les réflexions y afférentes faites par la CEMAC, la CEEAC, la CEA et la Banque Mondiale (SSATP) s'inscrivent en droite ligne dans la stratégie de mise en oeuvre du Plan Directeur Consensuel des Transports.

Cet état des choses appelle à une harmonisation et coordination des initiatives, ceci non seulement dans le souci de consensus qui a guidé l'établissement du Plan, mais aussi pour rendre ces initiatives plus efficaces et surtout faciliter leur application.

Nous espérons donc qu'au cours de cette assise, des recommandations seront faites pour la mise en place d'une structure de gestion, de dynamisation et de coordination, qui assurera l'harmonisation des initiatives de la facilitation des transports en Afrique centrale, et suivra le programme régional de facilitation de transport et transit.

Mesdames et Messieurs,

C'est sur cette suggestion que je voudrais terminer mon mot.

Je souhaite plein succès aux travaux de la réunion des Experts en transport et en travaux publics de l'Afrique Centrale sur le programme régional d'infrastructures et la facilitation de transport dans les couloirs de transit en Afrique centrale.

Vive la coopération régionale et l'intégration sous-régionale en Afrique centrale.

Je vous remercie pour votre aimable attention.

Yaoundé, 17 mars 2006