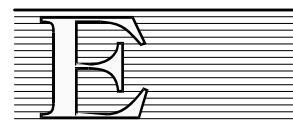




**NATIONS UNIES  
COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'AFRIQUE**



Distr.: GÉNÉRALE

E/ECA/CTRCI/5/3  
1<sup>er</sup> août 2007

Original: FRANÇAIS

---

**Cinquième session du Comité du commerce,  
de la coopération et de l'intégration régionales**

**8-10 octobre 2007  
Addis-Abeba (Éthiopie)**

**Situation des transports en Afrique**



## **I. INTRODUCTION**

Les transports constituent l'un des éléments indispensables à la croissance et au développement socioéconomique. Principal vecteur d'intégration économique, l'infrastructure de transport et les services sont le préalable à la facilitation des échanges et à la circulation des biens et des personnes. Longtemps perçue comme un outil d'accessibilité pour les échanges commerciaux et mondiaux dans un environnement international en pleine mutation, l'infrastructure de transport reste l'un des piliers du développement en vue de l'accélération de la croissance et de la réduction de la pauvreté. Compte tenu des défis liés à la mondialisation, l'Afrique accuse un retard considérable dans le développement de ses échanges régionaux, en raison notamment du manque de transports fiables et adéquats. En effet, les voies et moyens de transports existants, étaient orientés vers un commerce totalement extraverti, d'où le faible développement des infrastructures et des services de transport et l'intégration physique limitée du réseau.

Forte de ce constat, l'Organisation des Nations Unies a proclamé, à la demande des pays africains, deux décennies pour les transports et les communications en Afrique (1978-1988 et 1991-2000) afin de focaliser les efforts des États et des partenaires au développement sur les questions spécifiques des transports et des communications en Afrique.

L'évaluation de ces 20 ans d'efforts consacrés aux transports a montré que les infrastructures et les services de transport existants étaient encore loin de permettre la réalisation du développement socioéconomique et l'intégration du continent.

Conscients de l'importance de leur secteur, les ministres chargés des transports ont tenu le 6 avril 2005, à Addis-Abeba, une conférence sur le rôle des transports dans la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) et ont, à cet effet, adopté des objectifs et des indicateurs dont la réalisation permettra à l'Afrique de faire des progrès significatifs. Les résultats de cette Conférence ont été adoptés par le Sommet des chefs d'État et de gouvernement tenu les 4 et 5 juillet 2005 à Syrte (Libye), puis transmis au Secrétaire général de l'ONU.

Dans le même sens, le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique, conçu pour promouvoir le développement du continent, s'est fixé comme priorité l'accélération de l'intégration régionale; son objectif majeur à cet égard est donc de combler les déficits d'infrastructure en Afrique.

Le présent rapport a ainsi pour objet de présenter la situation actuelle des transports et les défis auxquels le continent doit faire face dans ce domaine. Il vise à sensibiliser les décideurs politiques aux mesures appropriées à prendre afin que le secteur des transports puisse contribuer efficacement au développement socioéconomique du continent.

## **II. SITUATION DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT**

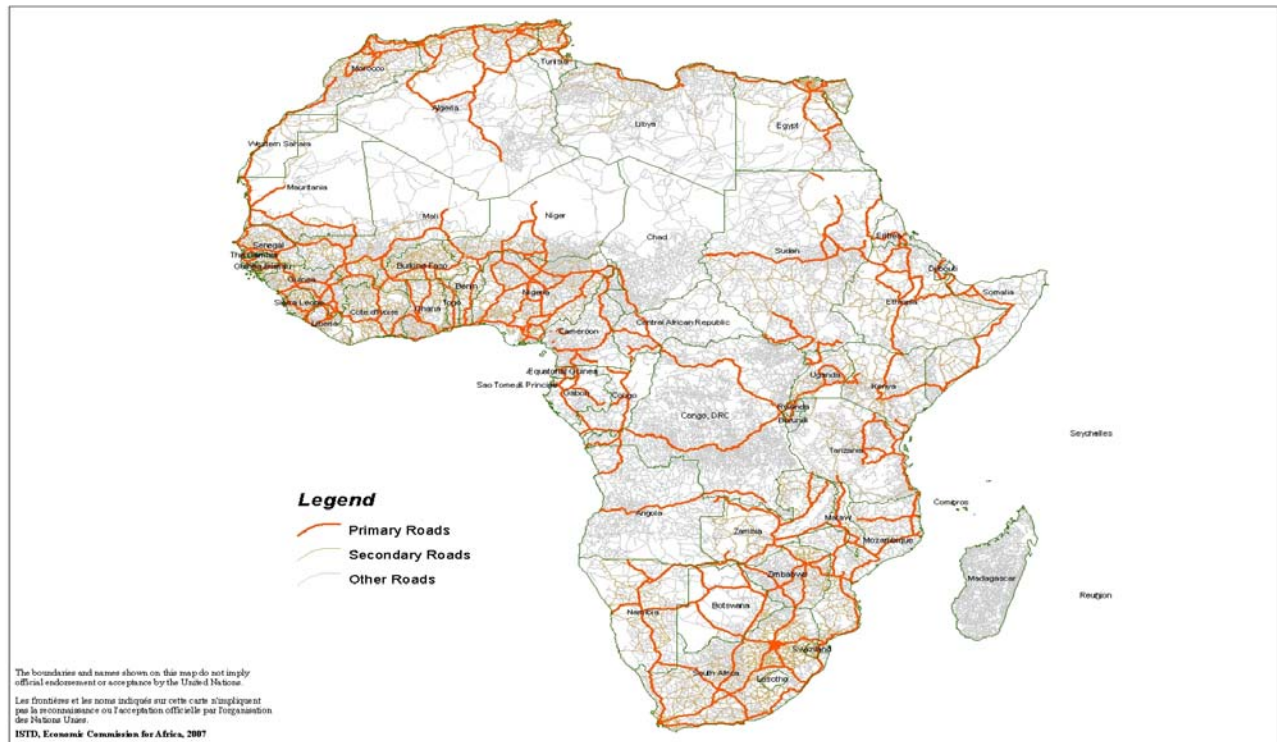
### **2.1. Route et transport routier**

La route reste le mode de transport dominant en Afrique, représentant de 80 à plus de 90% du trafic interurbain et inter-États de marchandises. Elle représente en général le seul moyen

d'accès aux zones rurales et constitue le mode le plus flexible et approprié dans la vie économique et sociale des pays ou des régions.

Le continent africain est caractérisé par une faible densité routière: 6,84 km pour 100 km<sup>2</sup> par rapport à 12 km pour 100 km<sup>2</sup> en Amérique latine et 18 km pour 100 km<sup>2</sup> en Asie (voir carte du réseau routier du continent ci-dessous).

### Carte 1: Réseau routier africain



Source: ISTD, CEA, 2007

La longueur du réseau revêtu représente environ 24,56% du réseau total, comme l'indique le tableau ci-après:

**Tableau 1: Répartition du réseau routier africain par sous-région**

	<b>Superficie (en km<sup>2</sup>)</b>	<b>Population (en millions d'habitants)</b>	<b>Routes bitumées (en %)</b>
Afrique centrale	3 021 180	29,654	4,1
Afrique de l'Est	6 755 902	233,870	9,5
Afrique du Nord	9 301 385	165,070	64,1
Afrique australe	6 005 240	108,770	20,7
Afrique de l'Ouest	5 112 060	223,240	22,6
<b>Total Afrique</b>	<b>30 195 767</b>	<b>760,600</b>	<b>24,5</b>

Source: Indicateurs de développement pour le secteur des transports dans le monde 2005, Banque mondiale, 2005.

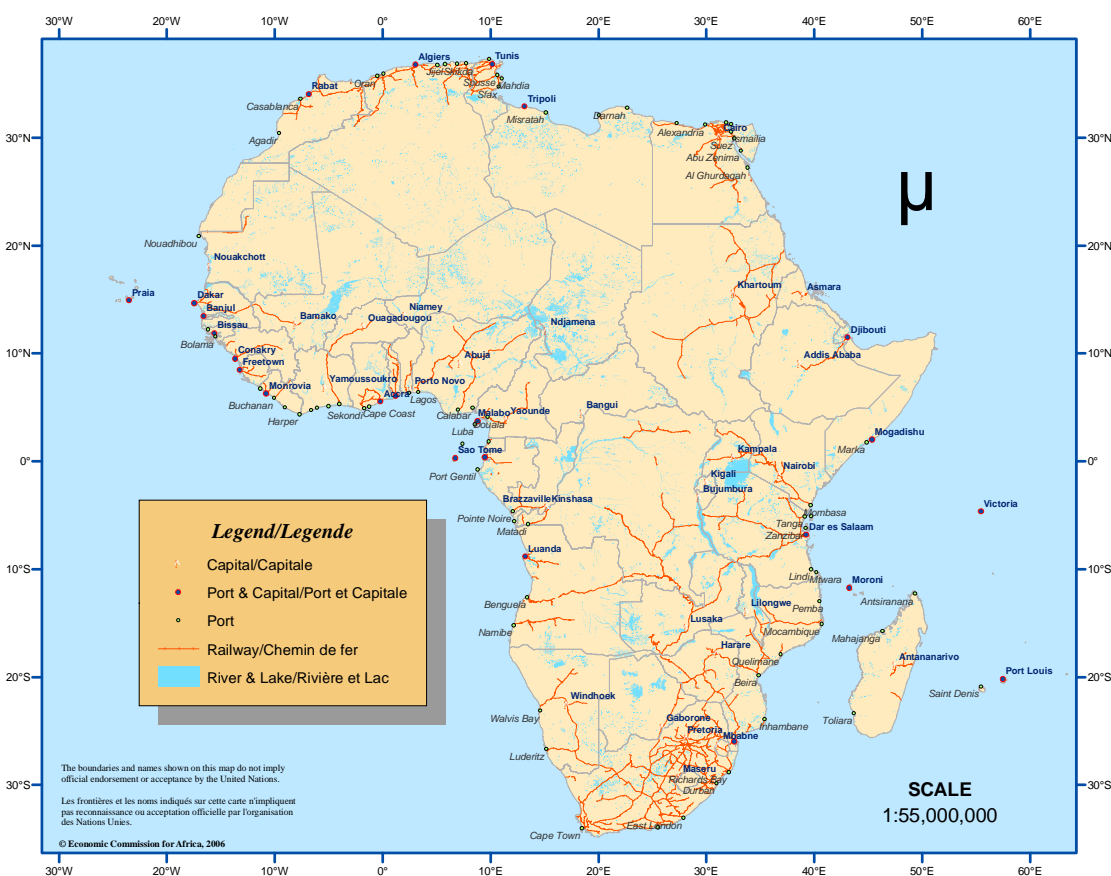
De plus, ce réseau est mal entretenu compte tenu de l'insuffisance des ressources allouées. Ainsi, moins de la moitié des besoins requis pour la maintenance est satisfait. À titre d'exemple, le taux de couverture est de 30% pour la CEDEAO, 31% pour le COMESA, 40% pour la SADC et 25% pour la CEMAC.

Ce réseau souffre en particulier de la surcharge effectuée sur les véhicules routiers, ce qui réduit la durée de vie des routes.

## 2.2. Le transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire africain est estimé à 89 380 km pour une superficie de 30,19 millions de km<sup>2</sup> soit une densité de 2,96 km pour 1 000 km<sup>2</sup>. Ce réseau est très peu interconnecté, surtout en Afrique occidentale et centrale, comme le montre la carte ci-dessous:

Carte 2: Réseau des chemins de fer africains



Source CEA: Réseau des chemins de fer africains

Plus d'une quinzaine de pays en Afrique ne disposent pas de voie ferrée, à savoir le Burundi, le Cap-Vert, les Comores, la Gambie, la Guinée-Bissau, la Guinée équatoriale, la Libye,

Maurice, le Niger, la République centrafricaine, le Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, les Seychelles, la Sierra Leone (le chemin de fer n'est plus en service), la Somalie et le Tchad.

En outre, les chemins de fer se caractérisent par l'hétérogénéité des écartements des voies avec différents types d'écartements au sein d'une même sous-région.

**Tableau 2: Les types d'écartement des rails par sous région (en millimètres)**

Afrique centrale	Afrique de l'Est	Afrique du Nord	Afrique australe	Afrique de l'Ouest
1 067	600	600	600	1 000
1 435	950	1 000	610	1 067
	1 000	1 055	762	1 435
	1 067	1 067	1 067	
		1 435		

*Source: CEA source compilée à partir du World Fact Book 2006.*

Malgré d'importants investissements dans les années 70-80 consacrés aux infrastructures et aux matériels roulants, le rôle joué par les chemins de fer dans le transport, tant des marchandises que des passagers, n'a cessé de baisser aux niveaux national et sous-régional.

Le mauvais entretien des infrastructures et le peu de disponibilité du matériel roulant ont contribué à la dégradation de la qualité du service ferroviaire. De plus, le chemin de fer est confronté à la concurrence du transport routier sur des trajets de longue distance alors qu'il disposait auparavant d'un avantage comparatif à ce niveau. En outre, les compagnies ferroviaires se caractérisaient, et pour certaines c'est encore le cas, par leur bureaucratie, leurs effectifs pléthoriques et leur faible productivité.

Cette situation a conduit à des réformes dans de nombreux pays africains: privatisation, commercialisation ou, tout simplement, fermeture de certains chemins de fer.

Cependant, les compagnies ferroviaires de l'Afrique du Nord ont, quant à elles, fait l'objet de réformes qui leur ont conféré une plus grande autonomie de gestion.

### **2.3. Les ports et le transport maritime**

Le transport maritime est l'un des plus importants modes de transport pour les échanges inter et intra-régionaux. En effet, il représente 92 à 97% du commerce international de l'Afrique. Aussi, la bonne performance de ce sous-secteur est-elle vitale non seulement pour l'économie régionale mais également, et même plus, pour l'économie mondiale.

L'Afrique compte environ 80 ports importants qui, ensemble, génèrent 95% du commerce international (importations/exportations) des 53 pays africains dont 6 sont des pays insulaires et 15 sont des pays enclavés. Ces ports sont confrontés à des problèmes d'équipements, de sécurité, de problèmes environnementaux (pollution, érosion), de productivité, d'insuffisance des mesures de facilitation et de capacités techniques.

Quatre-vingts pour cent des navires en Afrique ont plus de 15 ans d'âge contre une moyenne mondiale de 15%. Le tableau suivant présente les trafics des ports à conteneurs les plus importants d'Afrique pour l'année 2004: 3 en Afrique du Nord, 4 en Afrique de l'Est, 4 en Afrique australe, 1 en Afrique centrale et 5 en Afrique de l'Ouest.

**Tableau 3: Trafics de ports et conteneurs**

Région/Pays	Pays/Territoire	2003	2004	Croissance annuelle (en %)
<b>Afrique du Nord</b>				
Damiette	Égypte	955	1 263	32,25
Sokhna	Égypte	122	155	27,05
Casablanca	Maroc	448	492	9,82
<b>Afrique de l'Est</b>				
Mombasa	Kenya	331	404	22,05
Djibouti	Djibouti	244	159	-34,84
Dar es Salam	Tanzanie	204	260	27,45
Port Soudan	Soudan	157	206	31,21
<b>Afrique australe</b>				
Durban	Afrique du Sud	1 511	1 717	13,63
Cape Town	Afrique du Sud	533	570	6,94
Port Elizabeth	Afrique du Sud	274	323	17,88
East London	Afrique du Sud	56	60	7,14
<b>Afrique centrale</b>				
Luanda	Angola	210	235	11,90
<b>Afrique de l'Ouest</b>				
Abidjan	Côte d'Ivoire	579	670	15,72
Lagos	Nigéria	486	444	-8,64
Tema	Ghana	350	340	-2,86
Dakar	Sénégal	281	337	17,79
Lomé	Togo	166	185	11,45
<b>Total ports africains</b>		<b>9 661</b>	<b>11 239</b>	<b>16,3</b>
<b>Total ports mondiaux</b>		<b>303 109</b>		
<b>Part de l'Afrique</b>		<b>3,2%</b>		

Source: *Containerization International Yearbook, 2006.*

#### 2.4. Le transport aérien

Le transport aérien joue un rôle très important dans le transport des marchandises à haute valeur marchande et le transport des passagers. Il est crucial pour le développement du tourisme. Mais l'Afrique accuse un retard important dans ce secteur et sa part de marché reste faible. En 2004, elle ne détenait que 5,2% du trafic passagers, 3,6% du trafic de fret et 8,5% des mouvements (nombre de départs). Durant la même année, le secteur a généré 470 000 emplois sur le continent et avec un revenu estimé à 11,3 milliards de dollars des États-Unis, il contribue à hauteur de 1,7% du PIB de l'Afrique.

Le sous-secteur du transport aérien a, en effet, connu des progrès importants depuis l'adoption de la Décision de Yamoussoukro en 1999. Cette Décision a débouché sur une libéralisation progressive de l'accès au marché du transport aérien dans la région. Elle a également entraîné des réformes de la gestion des aéroports et de l'espace aérien.

L'Afrique compte 117 aéroports internationaux régulièrement exploités et 500 aéroports domestiques.

Cependant, un examen plus étroit des aéroports de l'Afrique indique non seulement que les normes internationales sont rarement appliquées.

Les aéroports globaux et internationaux en Afrique sont caractérisés comme suit par:

- ✓ Une forte détérioration de l'infrastructure (des pistes et des macadams), due au manque d'entretien;
- ✓ Des équipements désuets qui ne répondent pas à toutes les exigences internationales;
- ✓ Les normes de sûreté et de sécurité insuffisantes.

Le taux de remplissage des avions a été supérieur à celui de l'Amérique latine et des Caraïbes, se situant à environ 12% en dessous de la moyenne mondiale. Par contre, le coefficient de remplissage pour le fret, estimé à 20% au-dessous de la moyenne, est loin derrière celui des autres régions. Le tableau ci-après donne une évolution du trafic pour l'année 2004.

**Tableau 4: Évolution du trafic aérien**

	<b>Afrique du Nord</b>	<b>Afrique de l'Est</b>	<b>Afrique de l'Ouest</b>	<b>Afrique centrale</b>	<b>Afrique australe</b>	<b>Afrique</b>	<b>Monde</b>	<b>Part de l'Afrique</b>
<b>Passagers</b> (en milliers)	44 442	10 655	12 046	3 178	33 746	<b>105 067</b>	<b>1 988 328</b>	<b>5,3%</b>
Pourcentage par région	42,3%	10,1%	11,5%	4,0%	32,1%			
<b>Fret</b> (en tonnes)	3 239 222	357 898	143 696	214 438	352 471	<b>1 392 698</b>	<b>38 926 634</b>	<b>3,6%</b>
Pourcentage par région	23,3%	25,7%	10,3%	15,4%	25,3%			

<b>Départs</b>	533 192	359 219	273 589	167 769	801 638			
Pourcentage par région	25%	16,8%	12,8%	7,9%	37,5%	<b>2 135 407</b>	<b>24 995 883</b>	<b>8,5%</b>

Source: ACI-OACI (2004)

Afin d'impulser une nouvelle dynamique dans le sous-secteur aérien, plusieurs conférences des ministres africains chargés des transport aériens ont été organisées conjointement par l'Union africaine et la Commission économique pour l'Afrique (CEA). Aussi, la troisième Conférence sur le transport aérien, organisée à Addis-Abeba du 7 au 11 mai, a-t-elle été l'occasion de rappeler l'importance de la Décision de Yamoussoukro. Les débats ont essentiellement porté sur les questions suivantes:

- ✓ La création de l'agence d'exécution selon les directives de la Décision de Yamoussoukro;
- ✓ L'harmonisation des règles de concurrence;
- ✓ Le mécanisme de règlement des différends;
- ✓ Les critères d'évaluation de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro;
- ✓ Les problèmes et perspectives de la Décision de Yamoussoukro, en vue de la libéralisation des marchés du transport aérien en Afrique.

On note actuellement une amélioration des opérations des compagnies aériennes. Des alliances régionales ont été formées, encore qu'elles n'aient pas atteint les niveaux observés en Amérique latine. De nombreux pays ont créé des autorités de l'aviation civile autonomes et ont choisi de mettre leurs aéroports en concession.

Les organisations régionales et certains pays ont investi dans l'amélioration des services de navigation aérienne; cependant, les questions de sécurité restent encore un défi énorme à relever. Il en est de même pour les mesures de facilitation dans les aéroports, notamment la question des visas.

## 2.5. Le transport par voie d'eau intérieure

Le transport par voies d'eau intérieures représente un volet des transports peu utilisé en Afrique, bien qu'il constitue une excellente voie de pénétration. Le continent africain dispose d'un type de transports peu cher sur le plan énergétique et sans danger pour l'environnement. Le développement et l'exploitation de ce moyen de transport en Afrique ont été lents durant la décennie passée, bien que son importance soit devenue plus grande dans d'autres régions du monde. Il en est ainsi parce que l'Afrique ne compte que quelques voies d'eau intérieures navigables. Le Congo, le Nil et le Zambèze sont classés comme des voies d'eau internationales mais la plupart des autres fleuves sont demeurés à l'état naturel, avec des profondeurs variant selon les saisons et imprévisibles. Les lacs offrent de meilleures opportunités pour le transport sur les voies d'eau intérieures, particulièrement en Afrique de l'Est et en Afrique centrale.

Cependant, l'industrie demeure en grande partie non structurée et très peu réglementée. Les aides à la navigation sont insuffisantes et les installations portuaires déficientes. Les réglementations relatives à la sécurité des navires et aux embarcations non conventionnelles ne sont pas appliquées.

### **III. DIFFICULTÉS QUI ENTRAVENT LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS**

Au regard de la situation des transports exposée ci-dessus, de nombreux défis restent à relever pour que les transports puissent devenir un des moteurs de la croissance économique du continent. Au titre de ces défis, on peut citer les facteurs ci-après:

#### **3.1. Absence d'une formulation et d'une mise en œuvre appropriée des politiques**

Au cours des dernières années, les pays africains ont fait des efforts pour développer leurs diverses infrastructures et assurer leur durabilité. Cependant, en raison de l'absence d'un cadre directeur approprié et des problèmes liés aux structures institutionnelles existantes, la croissance et l'efficacité du secteur n'ont pas répondu aux attentes.

Les politiques adoptées pour réglementer et exploiter les infrastructures et les services de transport en Afrique ne contribuent pas, pour la plupart, à créer un environnement favorisant la participation du secteur privé.

En outre, cette politique doit prendre en compte tous les modes de transport et doit aussi viser à instaurer la paix et la sécurité.

#### **3.2. Insuffisance du réseau d'infrastructures**

Le réseau des différents modes de transport en Afrique est inadéquat car certains tronçons ne répondent pas aux normes alors que d'autres manquent, en particulier en ce qui concerne les routes transafricaines, les lignes de chemin de fer et le transport aérien.

Il est par conséquent très difficile de voyager à l'intérieur de l'Afrique et ce, en toutes saisons. Il est donc nécessaire de construire les tronçons manquants aux niveaux national, sous-régional et régional, d'élaborer des procédures de maintenance appropriées et de coordonner les programmes des diverses CER dans ce domaine.

#### **3.3. Insuffisance du financement**

Les besoins financiers dans le secteur des transports sont énormes et sont souvent liés à l'expansion des infrastructures et à la durabilité grâce à la maintenance. Les coûts du renouvellement des infrastructures et de leur expansion dépassent souvent la capacité des pays africains, ce qui les amène à un recours excessif aux emprunts.

Les gouvernements ont, à l'heure actuelle, des problèmes pour générer et mobiliser des ressources pour le renouvellement des infrastructures dans la mesure où les prêts et dons étrangers

pour la construction de nouvelles infrastructures et l'entretien deviennent très rares et ne suffisent pas à répondre à toutes les priorités du développement africain.

Selon les estimations récentes, les investissements à effectuer chaque année dans les infrastructures en Afrique représentent 5 à 6% du PIB, ce qui suppose des besoins en investissements de plus de 250 milliards de dollars des États-Unis au cours des 10 prochaines années. Il est donc indispensable que le secteur privé participe réellement au développement et à la gestion des infrastructures et, pour cela, les gouvernements devront créer un environnement propice (cadre politique et juridique approprié) à la participation du secteur privé. Les mécanismes de financement doivent s'articuler autour de partenariats publics privés.

La recherche et l'adoption de politiques et de mesures novatrices pour accroître les ressources financières s'avèrent aussi indispensables; il en est de même pour l'élaboration de politiques macro-économiques stables et l'adoption et la mise en œuvre de mesures de bonne gouvernance.

### **3.4. Manque de capacités humaines et institutionnelles appropriées**

La mise en valeur des ressources humaines et le développement institutionnel sont parmi les préalables au développement du secteur et à sa participation au processus de la mondialisation. Cependant, dans la plupart des pays africains, le secteur des transports ne dispose pas des ressources humaines et de la capacité institutionnelle nécessaires et n'a pas l'efficacité technique requise pour créer, produire et fournir des services de transports adéquats.

Dans le domaine des chemins de fer, par exemple, la plupart des centres de formation ont disparu. Les actions à entreprendre devraient mettre l'accent sur le partage des connaissances et des bonnes pratiques, la formation et la mise en place de la capacité appropriée aux niveaux national et sous-régional. Le renforcement des associations et la création de centres d'excellences doivent aussi faire partie des priorités.

### **3.5. Insuffisance des mesures de facilitation du transport et coûts élevés des transports**

Des procédures administratives longues et coûteuses et l'absence de mesures et de politiques de facilitation appropriées sapent l'accès aux marchés.

Les activités de transport entre pays sont généralement entravées par le manque d'harmonisation des règles et procédures de transit, de douane et autres documents de transport qui sont différents selon les pays. Cette situation entraîne des coûts excessifs et allonge les délais de transport. Comme le montre le tableau 5, les coûts de transport et d'assurance constituent des éléments importants dans les opérations d'importation et d'exportation. Des efforts devraient être faits pour réduire de façon significative les coûts de transport afin d'améliorer la compétitivité des produits africains sur le marché international.

**Tableau 5: Coûts de transport et d'assurance pour les exportations**

	Pays moins avancés enclavés	Pays enclavés	Pays maritimes	Pays en développement enclavés	Pays en développement	Pays OCDE
<b>Exportations</b>	32%	20%	15%	13%	8%	6%
<b>Importations</b>	25%	21%	10%	7%	5%	3%

Source: Organisation mondiale des douanes (OMD), 2005.

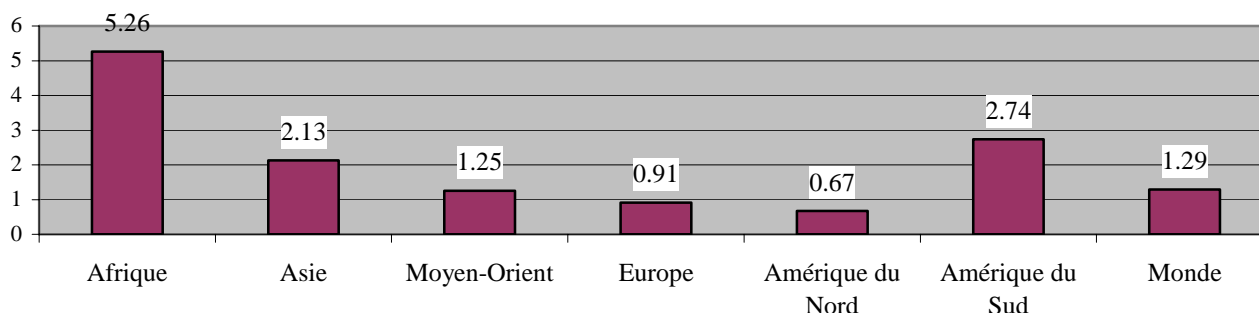
### 3.6. Sûreté et sécurité insuffisantes

Les questions de sûreté et sécurité se posent pour tous les modes de transports. Prenons le cas, par exemple, du transport routier: Le nombre d'accidents de la route en Afrique est très élevé par rapport aux autres continents. Le coût socioéconomique de ces accidents est estimé à environ 2% du PNB. La mise en place d'une politique appropriée s'avère indispensable. Compte tenu de l'importance de la sécurité routière dans le développement des pays, s'est tenue à Accra ( Ghana), du 5 au 8 février 2007, la Conférence africaine sur la sécurité routière, avec pour objectif de prendre note de l'importance de la sécurité routière en Afrique et, surtout, de sensibiliser les responsables politiques à la mise en œuvre de mesures de prévention et d'urgence.

Tous les modes de transport sont concernés par la sécurité des personnes et des biens. Au niveau du transport aérien, par exemple, le taux d'accidents reste particulièrement élevé en Afrique comme l'indique le diagramme ci-après:

**Tableau 6: Taux d'accidents par voie aérienne**

#### Taux d'accidents mortels pour le trafic regulier sur 100 000 départs



Source: Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

### 3.7. Faible prise en compte des questions environnementales et mesures contre la pollution

La dégradation de l'environnement est devenue une préoccupation majeure au niveau mondial. L'infrastructure de transport et les moyens de transport ont un impact négatif considérable sur l'environnement, qu'il convient de contrôler.

La pollution de l'air, la pollution sonore dans les grandes villes africaines et la congestion se sont accrues ces dernières années. En outre, les risques de pollution maritime augmentent. Les problèmes d'environnement liés à cette situation sont exprimés en termes d'émissions de gaz, de bruit, de rejet de pétrole, de traitement des déchets, etc. La sensibilisation et l'adoption de politiques et de mesures appropriées aux niveaux national, sous-régional et régional permettront d'améliorer la situation.

### **3.8. Sous-exploitation des nouvelles technologies de l'information et des communications (TIC)**

L'introduction de la technologie de l'information et de la communication (TIC) dans le secteur du transport est le défi le plus redoutable qui se pose aux pays africains, du fait du vieillissement de l'équipement et des instruments.

La technologie de l'information a révolutionné les affaires et s'est révélée un instrument puissant pour l'expansion du commerce, sous forme de commerce électronique. Ces opportunités ne sont pas pleinement exploitées en Afrique. L'utilisation appropriée des TIC, la formation et l'acquisition des connaissances seront les actions nécessaires à entreprendre au cours des années à venir.

### **3.9. Absence de bases de données appropriées**

Le manque ou la rareté de données appropriées pour suivre, planifier et évaluer les résultats du secteur des transports ont démontré qu'il est difficile pour les responsables d'élaborer des politiques appropriées et de faire des investissements dans le secteur. L'établissement de bases de données aux niveaux national, sous-régional et régional après une harmonisation des données et des procédures de collecte de celles-ci, y compris l'élaboration d'indicateurs de réalisation, devraient bénéficier d'un rang de priorité élevé.

### **3.10. Prise en compte de la lutte contre le VIH/sida et des questions de parité dans les politiques et programmes relatifs aux transports**

- Le transport, de par sa nature, est une activité qui peut véhiculer de nombreuses maladies par les contacts qu'il occasionne, si des dispositions appropriées ne sont prises.
- Les transports est un secteur transversal qui touche tous les domaines socioéconomiques; quelle que soit la politique de transport adoptée, elle affecte la parité. Par exemple, la construction d'une route, la mise en place d'un réseau de bus, la fermeture d'une ligne de chemin de fer, etc. peuvent davantage affecter les femmes.
- Il est donc nécessaire que la question de la parité soit intégrée dans toutes les politiques ou stratégies de développement des transports si on veut lutter contre la pauvreté.

## **IV. INITIATIVES POUR LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ET DES SERVICES DE TRANSPORT**

### **4.1. Efforts des communautés économiques régionales**

Les communautés économiques régionales (CER) ont mis en place des programmes de facilitation des transports, d'amélioration et d'extension des infrastructures de transport.

Toutes les CER ont élaboré leur plan de transport; elles ont en effet déployé des efforts pour amener les pays membres à développer leurs infrastructures de transport et de communication et améliorer les services en vue du développement durable.

Elles ont adopté des instruments ou mesures de facilitation de trafic de transit. Par exemple:

- ✓ Le COMESA a mis en place l'assurance automobile au tiers, harmonisé les limites de la charge à l'essieu et adopté les frais de transit routier et la déclaration en douane du COMESA.
- ✓ Le transport entre les États membres de la CEDEAO et de l'UEMOA est principalement régi par deux conventions, la Convention des transports inter-États (TIR) et la Convention de transit routier inter-États (TRIE) et par de nombreux accords bilatéraux. Un système d'assurance routière a été également introduit.
- ✓ En Afrique centrale, le transport est régi par la Convention inter-États du transport multimodal.
- ✓ Le système de transit inter-États de l'Afrique centrale (TIPAC) relatif au transit routier entre les États de cette sous-région a été adopté.
- ✓ En Afrique australe, la SADC encourage la création de postes frontaliers conjoints, les initiatives de développement de couloirs de transport avec la participation du secteur privé et la mise en place de comités de facilitation du transport de transit. Les domaines prioritaires comprennent la réalisation des tronçons manquants, les problèmes de facilitation du transport, la réduction des retards enregistrés pendant le passage aux frontières et la réduction du temps d'attente dans les ports.

Un comité de coordination de transports des CER a été mis en place en vue de l'harmonisation des programmes de travail et de l'échange d'expériences. Ce programme comprend la création de postes frontaliers conjoints pour harmoniser et accélérer les formalités au passage des frontières, la création d'observatoires des pratiques anormales le long des couloirs de transit et la mise en place des comités de gestion des couloirs.

### **4.2. Programme de transport pour l'Afrique subsaharienne (SSATP)**

Le programme de transport pour l'Afrique subsaharienne est une initiative mise en place conjointement par la CEA et la Banque mondiale depuis 1987, avec la participation des pays africains. À l'heure actuelle, 35 pays et communautés économiques régionales font partie du programme, qui est financé par 11 organismes donateurs. Il vise l'amélioration de la performance

du secteur des transports par des réformes des politiques de transport et des changements institutionnels, afin de favoriser une croissance économique durable et de réduire la pauvreté des pays partenaires.

Le programme actuel se compose comme suit:

- ✓ Stratégies de transport effectif
- ✓ Gestion et financement des routes
- ✓ Services de transport appropriés
- ✓ Intégration régionale et transport
- ✓ Sécurité routière
- ✓ Égalité des sexes
- ✓ Création d'emplois
- ✓ Gestion de l'impact sur l'environnement
- ✓ VIH/sida

Le programme SSATP prépare actuellement son plan de développement pour la période 2008-2011. Un atelier s'est tenu les 19 et 20 juillet 2007 à Addis-Abeba, rassemblant aussi les CER. Cet atelier a permis d'examiner les progrès accomplis dans la réalisation du Plan de développement à long terme pour la période 2004-2007. L'objectif était la préparation du deuxième plan de développement à long terme.

La facilitation des échanges et l'intégration régionale, l'administration et la gestion des corridors existants ont été les axes prioritaires de cet atelier, qui a aussi mis l'accent sur le renforcement de l'appropriation par les pays et les CER et sur le renforcement du partenariat avec les donateurs.

#### **4.3. Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD)**

Le NEPAD a fait du développement des infrastructures l'une de ses priorités, de nombreux projets de transport étant inscrits parmi les vingt projets prioritaires, notamment avec l'étude du cadre stratégique à moyen et long terme connu aussi sous l'acronyme MLTSF (Medium to Long Term Strategic Framework).

Ayant pour objectif la mise en œuvre d'un cadre cohérent et stratégique pour le suivi du développement des infrastructures des transports, il met par ailleurs l'accent sur la définition des stratégies sous-régionales et pour l'ensemble du continent.

Conjointement financée par la Banque africaine de développement et le Fonds de coopération technique du Nigéria, cette étude a fait l'objet d'un atelier tenu à Addis-Abeba du 24 au 26 juillet 2007 auquel ont participé l'ensemble des acteurs concernés. La rencontre a permis aux participants d'avoir une approche globale des questions d'infrastructures en Afrique et d'évaluer par la suite la mise en place des projets phares du transport qui consistent à:

- ✓ Améliorer l'efficacité, la sécurité et la fiabilité des transports;
- ✓ Renforcer les capacités des CER et des services connexes;
- ✓ Préparer à l'avance les projets et les programmes;

- ✓ Développer les projets de facilitation pour l'ensemble des modes de transports.

#### 4.4 Plan d'action d'Almaty initié par Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement

Le Plan d'action d'Almaty est un nouveau cadre global d'action pour développer des systèmes de transit efficaces pour les pays en développement sans littoral et les pays de transit. Ce programme est initié par le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins développés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement. L'une des priorités de ce programme est le développement des infrastructures de transport de transit.

Les principaux corridors de transit énumérés ci-dessous ont été retenus dans le cadre du Plan d'action pour l'Afrique lors d'une réunion préparatoire sur le Plan d'action d'Almaty, tenue à Addis-Abeba du 5 au 7 mai 2003.

**Tableau 7: Principaux corridors de transport de transit**

Corridor	Distances	Remarques
Dakar - Mali	1 250 km	Rail
Abidjan - Burkina Faso - Mali	1 200 km	Options multimodales jusqu'à Ouagadougou, puis route
Tema/Takoradi - Burkina Faso - Mali	1 100 km jusqu'à Ouagadougou	Route
Lomé - Burkina Faso - Niger / Mali	2 000 km	Route
Cotonou - Niger-Burkina-Mali	1 000 km jusqu'à Niamey	Options multimodales
Lagos - Niger	1 500km	Route
Port Harcourt-Tchad		
Douala - République centrafricaine - Tchad	1 800km	Options multimodales
Pointe Noire – République centrafricaine – Tchad	1 800km	Rail/Fleuve/Route
Lobito - RDC – Zambie	1 300km	Non utilisé actuellement
Luanda - RDC - Rwanda - Burundi		Non utilisé actuellement
Walvis Bay - Zambie - RDC (Trans-Capriivi)	2 100km jusqu'à Lusaka	Route
Walvis Bay - Botswana - Afrique du Sud (Trans-Kalahari)	1 800km	Route
Durban - Zimbabwe - Zambie - RDC (Corridor Nord-Sud)	2 500km jusqu'en RDC	Options multimodales
Maputo - Afrique du Sud	600km	Options multimodales
Beira - Zimbabwe - Zambie - RDC		Options multimodales
Nacala - Malawi - Zambie - RDC	1 800km jusqu'à Lusaka	Options multimodales
Mtwara - Malawi - Zambie - RDC		Pas encore utilisé pour le transit
Dar es-Salaam - Zambie - RDC (Corridor de TAZARA)	2 000km jusqu'à Lusaka	Possibilités d'options multimodales
Dar es-Salaam - Rwanda - Burundi - Ouganda - RDC (Corridor central)	1 400km jusqu'à Kigali, 1 600km jusqu'à Kampala	Options multimodales
Tanga - Ouganda	1 500km	Pas encore développé
Mombasa - Rwanda – Burundi - Ouganda - RDC (Corridor Nord)	1 200km jusqu'à Kampala, 2 000km jusqu'à	Options multimodales

Corridor	Distances	Remarques
	Bujumbura	
Berbera - Éthiopie	850 km	Route
Djibouti - Éthiopie	900km	Options multimodales
Assab - Éthiopie	900km	Non utilisé actuellement
Massawa - Éthiopie		Non utilisé actuellement
Port Soudan - Éthiopie		Non utilisé actuellement
Lagos - Niger - Mali et Lagos – Tchad Projet du Comité de liaison de la route transsaharienne (CLRT)	8 000 km	Options multimodales

Source: CEA, Plan d'action pour l'Afrique, mai 2003.

Ces corridors intègrent aussi bien le transport routier et fluvial que ferroviaire, et leur aménagement nécessite la prise en compte des impératifs de ces différents modes de transport ainsi que la construction des infrastructures et équipements nécessaires.

## V. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

L'Afrique accuse un déficit énorme en matière d'infrastructure de transport; pour que les transports puissent soutenir la croissance économique et l'intégration régionale et contribuer au développement économique et social du continent, il faudrait une réelle volonté politique et des efforts énormes et soutenus dans le secteur.

Aussi, les recommandations suivantes peuvent-elles être faites:

- ❖ Adoption d'une approche intégrée de la politique de développement des transports en prenant en compte tous les modes de transport;
- ❖ Mise en place de réformes dans le secteur des transports;
- ❖ Promotion de la construction des chaînons manquants des infrastructures de transport;
- ❖ Promotion du financement des infrastructures de transport;
- ❖ Mise en place d'un cadre réglementaire permettant une plus grande participation du secteur privé dans la gestion et le financement des transports;
- ❖ Plus grande sécurité et sûreté dans tous les modes de transport;
- ❖ Renforcement des ressources humaines et institutionnelles et réhabilitation des écoles de formation;
- ❖ Mise en place de bases de données permettant de mesurer les progrès réalisés dans le secteur des transports;
- ❖ Utilisation accrue des nouvelles technologies de l'information et de la communication dans les transports;
- ❖ Prise en compte des questions de parité, de la lutte contre le VIH/sida et des MST dans les politiques et stratégies de transport.

## **Bibliographie**

CEA (2002), Troisième et dernier rapport d'évaluation de la deuxième Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, Addis-Abeba.

CEA (2002), "*La voie à suivre*", Douzième réunion de la Conférence des ministres africains des transports et des communications, ECA/RCID/TPTCOM/MIN-12/02/WFWD.

CEA (2004), "*État de l'intégration régionale en Afrique*", Rapport de la CEA, Addis-Abeba.

CIA (2006), "*World Fact Book 2006*", Washington, DC.