

Fonds de l'Union européenne européen de développement (FED) pour le Groupe des États ACP

Titre du marché: MISE EN ŒUVRE DU SOUTIEN AU PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Lot 1 Soutien au Département AUC de l'infrastructure et de l'énergie dans l'harmonisation de la politique des transports et le développement des services du secteur des transports & Soutien à PIDA PAP pour le démarrage des activités des corridors intelligents

Cadre de la politique de transport (Livre blanc)



Addis Abeba, septembre 2016



Ce projet est financé par
l'Union européenne



Le projet est implementé par
le consortium NTU/LB

MISE EN ŒUVRE DU SOUTIEN AU PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR DES TRANSPORTS

**Lot 1 Soutien au Département AUC de l'infrastructure et
de l'énergie dans l'harmonisation de la politique des
transports et le développement des services du secteur
des transports & Soutien à PIDA PAP pour le démarrage
des activités des corridors intelligents**

Cadre de la politique de transport (Livre blanc)

-vs. Draft-

Septembre 2016

Disclaimer:

Ce rapport a été préparé avec l'appui financier de la Commission européenne.

Les opinions exprimées sont celles des auteurs et pas nécessairement celles de la Commission européenne et / ou de la Commission de l'Union africaine.



Louis Berger

A project implemented by
NTU/LB Consortium

Table des matières

0.	Résumé.....	9
0.1	Introduction.....	9
0.2	Vision.....	9
0.3	Domaines politiques clés.....	9
0.4	Politiques transversales.....	10
0.4.1	Amélioration de la connectivité régionale et continentale.....	10
0.4.2	Mesures politiques recommandées pour le transport durable.....	11
0.4.3	Mesures politiques recommandées pour la planification du transport.....	11
0.4.4	Mesures politiques recommandées pour la gestion et l'exploitation du transport.....	12
0.4.5	Mesures politiques pour les données et le suivi du secteur des transports.....	12
0.4.6	Mesures politiques recommandées pour le financement du secteur des transports..	12
0.4.7	Mesures politiques institutionnelles recommandées.....	13
0.5	Politiques de transport modal.....	13
0.5.1	Mesures politiques recommandées pour l'infrastructure routière.....	13
0.5.2	Mesures politiques recommandées pour le transport routier.....	15
0.5.3	Mesures politiques recommandées pour le transport ferroviaire.....	16
0.5.4	Mesures politiques recommandées pour le transport par voie d'eau.....	17
0.5.5	Mesures politiques recommandées pour le transport aérien.....	18
0.5.6	Mesures politiques recommandées pour le transport urbain.....	20
0.5.7	Mesures politiques recommandées pour le transport multimodal.....	22
1.	Introduction.....	23
1.1	Importance du secteur des transports pour le développement économique de l'Afrique..	23
1.2	Le secteur des transports face à des défis.....	26
1.2.1	Défis actuels.....	26
1.2.2	Nouveaux défis.....	29
1.3	Vision des transports.....	31
1.4	Objectifs stratégiques.....	32
1.5	Domaines politiques.....	32
2.	Domaines politiques transversaux.....	34
2.1	Améliorer la connectivité régionale et continentale.....	34
2.1.1	Analyse de situation.....	34
2.1.2	Questions clés concernant la connectivité régionale.....	37
2.1.3	Mesures politiques recommandées pour améliorer la connectivité régionale.....	38
2.2	Élaborer un système de transport durable qui soit sûr, sécurisé et respectueux de l'environnement.....	39

2.2.1	Analyse de situation	39
2.2.2	Questions clés concernant le transport durable	39
2.2.3	Mesures politiques recommandées pour le transport durable	41
2.3	Améliorer la gouvernance du secteur du transport	41
2.3.1	Planification du transport.....	42
2.3.2	Gestion et exploitation du transport.....	43
2.3.3	Données et surveillance du secteur des transports	45
2.3.4	Financement du transport.....	45
2.4	Cadres institutionnels.....	47
2.4.1	Questions clés.....	47
2.4.2	Mesures politiques institutionnelles recommandées	48
3.	Domaines politiques du transport modal	49
3.1	Infrastructure routière	49
3.1.1	Analyse de situation de l'infrastructure routière	49
3.1.2	Questions clés concernant l'infrastructure routière	51
3.1.3	Recommandations de mesures politiques pour l'infrastructure routière	52
3.2	Services de transport routier.....	54
3.2.1	Analyse de la situation	54
3.2.2	Principaux problèmes.....	56
3.2.3	Mesures politiques recommandées	57
3.3	Transport ferroviaire	58
3.3.1	Analyse de la situation	58
3.3.2	Principaux problèmes relatifs au transport ferroviaire.....	59
3.3.3	Mesures politiques recommandées pour le transport ferroviaire.....	61
3.4	Transport par voie d'eau	62
3.4.1	Analyse de la situation	62
3.4.2	Principaux problèmes relatifs au transport par voie d'eau.....	64
3.4.3	Recommandations de mesures politiques pour le transport par voie d'eau.....	66
3.5	Transport aérien.....	67
3.5.1	Analyse de la situation	67
3.5.2	Principaux problèmes.....	69
3.5.3	Mesures politiques recommandées pour le transport aérien	72
3.6	Transport urbain.....	74
3.6.1	Analyse de la situation	74
3.6.2	Questions clés relatives aux transports urbains.....	75
3.6.3	Mesures politiques recommandées pour les transports urbains	76

4.	Transport multimodal.....	78
4.1	Contexte	78
4.2	Promotion du transport intermodal et conteneurisation	78
4.3	Conteneurisation et exigences relatives à l'infrastructure pour le transport multimodal ...	79
4.3.1	Transport maritime	79
4.3.2	Exigences portuaires	80
4.3.3	Systèmes de transport terrestre	80
4.4	Critères pour le choix des modes de transport	81
4.4.1	Coûts de transport.....	81
4.4.2	Économie d'énergie.....	81
4.4.3	Répartition modale.....	82
4.5	Exigences en matière de politique, de planification et d'investissement.....	82
4.6	Services de transport multimodal	83
4.6.1	Opérateurs de transport multimodal (OTM).....	83
4.6.2	Nécessité d'une industrie africaine de transport multimodal	83
4.6.3	Nécessité d'un règlement africain de transport multimodal	84
4.7	Questions clés pour le transport multimodal	84
4.8	Recommandations politiques pour le transport multimodal.....	84
5.	Recommandations politiques clés par objectif stratégique.....	86
5.1	Réduire les coûts du transport	86
5.2	Améliorer la connectivité	86
5.3	Développer la sûreté et la sécurité des services de transport	86
5.4	Développer des services de transport durables et diminuer leur incidence sur l'environnement.....	86
5.5	Appliquer la bonne gouvernance dans le secteur du transport.....	87
	ANNEXE 1	89
	ANNEXE 2	92
	ANNEXE 3 Corridors du Réseau africain d'infrastructures régionales de transport (ARTIN) : Corridors prioritaires et autres corridors du PIDA	93
	ANNEXE 4 Ports relié au système de transport en surface PIDA ARTIN	95

Liste des acronymes

ACP	Groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique,
AFI CIS	Mécanisme coopératif d'inspections de l'AFI
AFI PLAN	Plan régional complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique
AFRAA	Association des compagnies aériennes africaines
AIKP	Programme de connaissances des infrastructures africaines
APIRG	Groupe régional de planification et de mise en œuvre pour l'AFI
ASAB	Accord de services aériens bilatéraux
ATAG	Groupe d'action pour le transport aérien
ATC/C	Centre de contrôle du trafic aérien
CAFAC	Commission Africaine de l'aviation civile
CER	Communauté économique régionale
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
COSCAP	Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité
CTA	Certificat de transporteur aérien
CUA	Commission de l'Union africaine
EASAF	Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe (ESAF)
EGNOS	Système de renforcement satellitaire
EI	Mise en œuvre effective
EVP	Unités d'équivalent vingt pieds
FCL	Livraison en conteneur complet
FESARTA	Fédération des associations de transport routier d'Afrique orientale et australe
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GNSS	Système global de navigation par satellite
GPS	Graves problèmes de sécurité
GTA	Gestion du trafic aérien
IATA	Association internationale du transport aérien
ICA	Consortium pour les infrastructures en Afrique
ICD	Dépôt intérieur de conteneurs
ILS	Systèmes d'atterrissage aux instruments

IMS	Initiative mondiale pour la sécurité
IOSA	Audit international de sécurité opérationnelle
IOSA	Audit international de sécurité opérationnelle
LCL	Chargement partiel de conteneurs
MID	Bureau Moyen-Orient de l'OACI (pour l'Afrique du Nord)
MRO	Compagnies aériennes de <i>Maintenance, Réparation et Révision</i>
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
ODD	Objectifs de développement durable
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMD	Objectifs du Millénaire pour le développement
OMI	Organisation maritime internationale
PACA	Politique de l'aviation civile africaine
PAP	Plan d'action prioritaire
PBN	Navigation fondée sur les performances
PIB	Produit intérieur brut
PIDA	Programme de développement des infrastructures en Afrique
PSNA	Prestataire de services de navigation aérienne
RAIA	Agences régionales d'enquête sur les accidents aériens
RASG-AFI	Groupe régional AFI de sécurité de l'aviation
RSOO	Organismes régionaux de supervision de la sécurité
SWOT	Forces, faiblesses, opportunités, menaces
THF	Très haute fréquence
TRIE	Convention relative au transit routier inter-États de marchandises
UA	Union africaine
UAR	Union des chemins de fer africains
UE	Union européenne
UNECA	Commission économique des Nations unies pour l'Afrique
UNTACDA	Décennie des transports et des communications en Afrique
USAOP	Programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité de l'OACI
VOR	(équipement) omnidirectionnel à très haute fréquence
WASAF	Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale

Avant-propos

Le présent rapport a été préparé par une équipe d'experts en transport modal, sous la conduite du chef de l'équipe de projet, travaillant en étroite collaboration avec l'équipe de la CUA en charge de la supervision et de la mise en œuvre du projet.

Chef d'équipe:	David Shelley/Bernard Chatelin
Expert en politiques et stratégies	Sion Haworth
Expert en infrastructures routières:	Hechemi Briki
Services de transport routier et camionnage	Sadok Zerelli
Transport ferroviaire	Hanna Waguid
Transport maritime	Antony Murithi
Transport aérien	Peter Forbes
Transport multimodal	Philippe Cabanius
Transport urbain	Xavier Godard

0. Résumé

0.1 Introduction

Le cadre de la politique des transports présente de nouvelles perspectives en matière de transport, fournit des orientations stratégiques pour le continent africain et fonde les bases des réformes pour les prochaines décennies et à plus long terme encore. Le nouveau cadre politique favorisera un système de transport intégré, durable, qui sera harmonieux et inclusif, adapté aux exigences de la connectivité sur le plan régional/international du continent africain et respectueux du bien-être de ses citoyens.

0.2 Vision

Conformément à la vision pour l’Afrique de l’Agenda 2063 de la CUA et à la vision du PIDA, et afin de relever tous ces défis, la vision à long terme des transports pour l’Afrique devrait être la suivante:

fournir des infrastructures de transport et des services de transport de fret et de passagers durables, fiables, modernes, efficaces, rentables et pleinement intégrés, qui:

- *soutiennent l’intégration continentale et régionale;*
- *répondent à la future demande de transports et soutiennent les entreprises africaines par des systèmes logistiques aisés et homogènes;*
- *offrent des systèmes de transport sécurisés et sûrs, tout en*
- *minimisant l’impact sur l’environnement.*

0.3 Domaines politiques clés

Le déficit des infrastructures économiques en Afrique demeure un obstacle considérable au développement et à la fourniture de services de base. Le manque d’interconnectivité empêche les pays de se rejoindre et de bénéficier des opportunités nationales, régionales et mondiales. Parmi les principales mesures stratégiques nécessaires pour relever les défis en termes d’infrastructures de l’Afrique figurent le développement d’infrastructures et de services connexes ainsi que de systèmes juridiques prévisibles et transparents. Cela suppose la pleine réalisation du PIDA. Les objectifs stratégiques transversaux suivants ont été identifiés:

- l’amélioration de la connectivité régionale et continentale;
- l’élaboration de systèmes de transport durables qui soient plus sûrs et respectueux de l’environnement;
- une meilleure gouvernance du secteur des transports; et
- l’établissement de meilleurs cadres institutionnels aux niveaux national, régional et continental afin d’améliorer l’efficacité du secteur.

Les domaines de transport modal suivants ont été identifiés:

- infrastructure routière;

- services de transport routier et industrie du camionnage
- transport ferroviaire;
- transport maritime;
- transport aérien;
- transport urbain; et
- transport multimodal.

Les politiques transversales et modales sont respectivement détaillées aux sections 0.4 et 0.5 ci-dessous.

0.4 Politiques transversales

0.4.1 Amélioration de la connectivité régionale et continentale

Mesures politiques recommandées pour la connectivité régionale

- L'autoroute transafricaine devrait être revêtue dans son entièreté;
- les CER et les États membres devraient mettre en œuvre des normes harmonisées et approuvées en matière de conception, de fonctionnement et de sécurité pour l'autoroute transafricaine;
- toutes les capitales africaines devraient être reliées au réseau revêtu;
- les activités recommandées pour les 24 PAP du PIDA devraient être mises à jour et mises en œuvre pour le secteur des transports;
- les accords de mise en œuvre pour le PIDA [Architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique (IAIDA)] devraient être révisés, actualisés et renforcés afin que ses recommandations soient pleinement mises en œuvre en temps opportun;
- les réformes institutionnelles recommandées par le PIDA devraient être mises en œuvre;
- les institutions de gestion de corridors (IGC) devraient être établies ou renforcées afin d'améliorer les efficacités dans le transport et réduire les coûts logistiques, et les États membres et les CER devraient dès lors adopter des mesures de renforcement, notamment en ce qui concerne le statut juridique, et les harmoniser;
- l'établissement de corridors intelligents (SMART) devrait être soutenu et les États membres et CER pertinents devraient mettre en œuvre l'éventail complet des mesures dans les corridors pilotes ainsi que rendre compte à la CUA des progrès et des impacts;
- des plateformes portuaires, capables d'accueillir des tailles de navire importantes et qui seront reliées aux pays enclavés par des systèmes de transport terrestre efficaces afin d'améliorer la connectivité régionale et réduire les coûts logistiques, devraient être identifiées dans chaque région; pour ce faire, les CER et les États membres devraient s'engager auprès des grandes compagnies maritimes afin d'identifier le meilleur site pour ces plateformes portuaires; et
- les caractéristiques techniques de l'infrastructure routière approuvées pour l'autoroute transafricaine devraient être mises en œuvre le long des Corridors afin d'établir un réseau routier africain homogène, en termes de caractéristiques techniques, par des contournements de villes et villages, des voies de dépassement en côte, des aires de repos, etc.

0.4.2 Mesures politiques recommandées pour le transport durable

- Alors qu'à l'heure actuelle, la part de l'Afrique dans les émissions mondiales de carbone représente moins de 5 %, elle devrait commencer à contribuer aux efforts mondiaux pour améliorer le transport durable, notamment dans les zones urbaines où une attention accordée au développement du système des transports publics peut contribuer à freiner le recours à la voiture;
- l'utilisation du combustible fossile dans le secteur du transport devrait être réduite:
 - par l'utilisation du transport ferroviaire sur les moyennes et longues distances et le transport fluvial, le cas échéant, pour le transport sur longue distance ainsi que par le développement et l'encouragement du transport multimodal;
 - par le renforcement de l'efficacité énergétique des services de transport au moyen de systèmes ferroviaires électriques et de camions économes en carburant;
- les infrastructures et les services de transport devraient évoluer vers une base d'autofinancement, dans le respect des exigences modales de sécurité;
- les efforts mondiaux visant à obtenir une réduction de 60 % des gaz à effet de serre d'ici 2050 dans le secteur des transports bénéficieront d'un soutien conformément aux ODD pertinents;
- les frais et taxes de transport doivent être restructurés à long terme afin que chaque mode de transport supporte la totalité des coûts de son impact sur l'environnement;
- les États africains devraient mettre en œuvre les caractéristiques techniques approuvées dans l'infrastructure routière afin d'améliorer la sécurité, réduire la pollution et l'impact des services de transport routier sur l'environnement ;
- la CUA devrait envisager des stratégies pour la mise en œuvre des infrastructures de transport en prenant en considération les défis posés par les futurs problèmes dus au changement climatique, tels que la hausse prévue du niveau moyen de la mer; et
- les politiques de transport urbain devraient être élaborées sur une base durable.

0.4.3 Mesures politiques recommandées pour la planification du transport

- Les techniques, méthodologies et systèmes de planification devraient être harmonisés entre les CER et entre les États membres au sein des CER;
- tous les modes de transport devraient être impliqués lors de la planification du développement national du secteur des transports;
- il conviendrait de promouvoir le transport multimodal afin de résoudre la question de la réduction du coût des transports;
- les États membres devraient accorder la priorité aux projets de transport régionaux par rapport au projet national, lorsque ces projets régionaux sont capables d'améliorer l'efficacité du transport tant national que régional et de réduire le coût des transports; et
- les États membres et les CER doivent prendre pleinement conscience de la croissance escomptée de la demande de transport et s'assurer que la capacité des infrastructures de transport satisfera à la future demande de transport.

0.4.4 Mesures politiques recommandées pour la gestion et l'exploitation du transport

- Les États membres devraient adopter des programmes de maintenance durable des infrastructures de transport existantes, supprimant ainsi la nécessité d'une réfection;
- l'entretien courant et périodique des infrastructures de transport devrait être financé par les usagers des transports;
- les États membres devraient être exhortés à assurer une concurrence équitable entre les modes (taxation, politiques réglementaires) et à supprimer le contrôle tarifaire;
- les États membres devraient renforcer les capacités de gestion et techniques du personnel impliqué dans le secteur des transports; l'UA contactera les partenaires de développement pour un soutien à cet effet;
- les CER devraient proposer des mesures visant à harmoniser les conditions d'entrée dans le secteur des transports, en termes de capacités humaines, de qualifications et compétences des sociétés de transport, ainsi que les caractéristiques des équipements de transport;
- les CER et les États membres devraient garantir l'efficacité du transport en éliminant toutes les pratiques anormales;
- tous les États membres devraient appliquer la législation sur le trafic et supprimer les surcharges;
- tous les États membres devraient maximiser le recours au secteur privé pour l'entretien et l'exploitation des infrastructures de transport, pour la gestion des services de transport et pour la maintenance des corridors routiers grâce au système de péage;
- les États membres devraient développer le recours aux TIC afin d'améliorer les capacités de transport et réduire les coûts sur les corridors; et
- les États membres devraient améliorer la sécurité du transport en mettant en œuvre et en faisant appliquer des politiques et des règlements appropriés.

0.4.5 Mesures politiques pour les données et le suivi du secteur des transports

- Les CER devraient établir des observatoires des transports indépendants afin de contrôler l'efficacité du trafic de transit, en particulier le long des corridors, et assurer la mise en œuvre de politiques de transport approuvées et pertinentes;
- les CER devraient favoriser l'établissement de systèmes de suivi indépendants et efficaces au niveau national (régulateurs d'organes); et
- ils devraient placer le concept de la gestion des données du secteur des transports au cœur de l'élaboration de politiques rigoureuses, notamment la génération de données de référence et d'objectifs pour les indicateurs clés.

0.4.6 Mesures politiques recommandées pour le financement du secteur des transports

- Les États membres devraient élaborer des cadres législatifs et réglementaires porteurs, appuyant la création de PPP pour le développement, le financement, la gestion et l'exploitation d'importants projets d'infrastructure de transport;
- pour le secteur routier, les États membres doivent veiller à ce que le financement de l'entretien courant et périodique soit couverts par les taxes payées par les usagers de la route. L'argent collecté devrait être canalisé vers les fonds routiers et servir exclusivement à l'entretien routier sur une base de performances et faire disparaître la nécessité d'une réfection du réseau routier;

- pour le transport de fret, les taxes payées par les usagers devraient couvrir l'intégralité du coût d'utilisation de l'infrastructure, ainsi que les coûts indirects, tels que l'impact sur l'environnement;
- étant donné les limitations quant aux fonds collectés au moyen des taxes payées par les usagers des transports, les projets d'infrastructures de transport devraient être financés par des budgets d'investissement spécifiquement dédiés, avec une aide financière éventuelle des institutions financières internationales ou un appel au secteur privé, tandis que les fonds collectés au moyen des taxes payées par les usagers devraient être principalement consacrés à répondre aux besoins d'entretien des infrastructures de transport de sortie; et
- les États membres devraient élaborer des cadres législatifs, réglementaires et institutionnels porteurs pour l'implication du secteur privé dans le développement, le financement, la gestion et l'exploitation des projets d'infrastructures de transport.

0.4.7 Mesures politiques institutionnelles recommandées

- Les CER devraient améliorer le transfert de connaissances et d'expérience entre eux, concernant les aspects institutionnels, économiques et sociaux, par exemple l'établissement de programmes de postes frontière uniques ou la préparation de programmes de PPP pour le développement de corridors au nom des États membres;
- un arrangement institutionnel devrait être mis en place, pour l'achèvement de l'autoroute transafricaine, au niveau continental, avec le soutien des CER;
- des institutions de gestion de corridor devraient être créées et les institutions existantes devraient être renforcées; et
- les États membres dans chaque corridor devraient conclure des accords (protocoles d'entente) pour la modernisation et la maintenance des infrastructures de transport ainsi que pour renforcer la facilitation du commerce et accélérer les initiatives de développement spatial;

0.5 Politiques de transport modal

0.5.1 Mesures politiques recommandées pour l'infrastructure routière

Connectivité

- L'autoroute transafricaine devrait être revêtue dans son entièreté;
- les CER et les États membres devraient mettre en œuvre des normes harmonisées et approuvées en matière de conception, de fonctionnement et de sécurité pour l'autoroute transafricaine;
- toutes les capitales africaines devraient être reliées au réseau revêtu;
- la charge par essieu et la taille des véhicules devraient être harmonisées et les CER devraient avancer des propositions pour contrôler les règlements à travers le continent;
- les véhicules en surcharge devraient disparaître. Les CER et les États membres devraient intensifier l'application de la charge par essieu grâce au déploiement efficace d'un système de pont-bascule dans l'ensemble du réseau routier;
- le rôle du secteur privé pour l'entretien, l'amélioration et la gestion de l'infrastructure routière le long des corridors avec un financement provenant du péage, afin de générer des recettes à utiliser spécifiquement pour l'entretien routier par le secteur privé, devrait être généralisé;

- le programme complet de postes frontières uniques sur le continent devrait être complété; et
- les États membres devraient ordonner à leurs agences routières de planifier, de concevoir et de mettre en œuvre des programmes de travaux dans les principaux corridors, dans le respect des normes approuvées pour l'autoroute transafricaine.

Accès aux zones rurales

- Les normes des routes rurales en Afrique doivent être renforcées en vue d'atteindre les objectifs de l'agenda 2063;
- les États membres devraient présenter des programmes complets d'améliorations des routes rurales qui améliorent la connectivité avec les routes nationales;
- des alternatives peu coûteuses pour l'amélioration des routes dans les zones rurales devraient être élaborées en tenant compte de l'utilisation de matériel chimique innovant pour la stabilisation des sols. Des directives de conception des routes à faible trafic sur la base des meilleures pratiques et des recherches devrait être préparées et diffusées auprès des États membres; et
- le partenaire de développement devrait proposer un arrangement potentiel en matière de financement pour une amélioration des routes rurales.

Entretien routier

- La stratégie d'entretien courant et périodique devrait être modernisée afin de mieux protéger la surface et supprimer la nécessité d'une réfection;
- des outils financiers efficaces devraient être élaborés pour le financement de l'entretien des routes;
- les États membres devraient mettre en place le Fonds routier de «deuxième génération», dans lequel les taxes payées par les usagers de la route sont directement collectées par l'agence des fonds routiers avec pour but unique et spécifique l'entretien routier;
- les CER devraient avancer des propositions pour des éléments de taxe routière appropriés dans chaque région, pouvant être approuvés par les États membres;
- les gouvernements des États membres devraient autoriser et encourager les agences des fonds routiers à fixer des taxes routières permettant de couvrir l'entièreté des coûts de l'entretien routier;
- le personnel chargé de la gestion du réseau routier devrait être correctement formé et informé;
- les documents que les États membres et les agences des fonds routiers pourront utiliser pour sensibiliser et former différentes parties prenantes à l'importance de l'entretien routier et aux défis posés par cette activité devraient être préparés;
- les États membres devraient mettre en place des groupes de travail permanents réunissant l'ensemble des parties prenantes (l'administration, les agences routières, les entreprises, les consultants, les bureaux de contrôle, les laboratoires, les transporteurs, etc.) afin de chercher à établir des priorités en ce qui concerne l'entretien routier et d'élaborer la réglementation nécessaire pour la gestion de différentes catégories de routes (urbaines, à péage, rurales, etc.);
- le recours aux PPP pour l'entretien des routes devrait être développé; il conviendrait de sensibiliser à la nécessité de créer des partenariats public-privé (PPP) pour l'entretien routier

et de mettre en œuvre les contrats de performance pluriannuels sur les routes nationales et les corridors; et

- les bases de données pour l'inventaire routier et les conditions à utiliser dans la planification des travaux d'entretien des routes devraient être établies ou renforcées dans les CER et les États membres.

Financement des routes

- Des PPP et des mécanismes de péage devraient être élaborés par les CER et les États membres afin d'améliorer les routes du corridor; et
- des politiques et une législation appropriées pour les projets de PPP devraient être adoptées et donner confiance au secteur privé.

Sécurité routière

- La sécurité et la protection de tous les usagers de la route devraient être garanties par une infrastructure routière plus sûre, en combinant une planification adéquate et une évaluation de la sécurité, la conception, la création et l'entretien de routes clémentes;
- les huit piliers du plan d'action pour la mise en œuvre de la Charte africaine pour la sécurité routière devraient être renforcés; et
- une couverture complète des stations de contrôle des véhicules devrait être assurée à travers le continent.

0.5.2 Mesures politiques recommandées pour le transport routier

Services de transport

- La mise en place ou le renforcement d'institutions de gestion des corridors (IGC) pour promouvoir et gérer tous les aspects du transport et du transit de marchandises le long d'un corridor donné doit être encouragée;
- des mesures de facilitation des échanges commerciaux régionaux devraient être mises en application. Les IGC devraient prôner la modernisation des organes de contrôle aux frontières, en particulier les administrations douanières, les réformes institutionnelles, la simplification des procédures, le renforcement de la formation et des investissements pour l'amélioration des technologies de l'information et les installations de passage des frontières;
- il conviendrait d'établir un suivi régulier des performances des corridors. Les IGC devraient évaluer le fonctionnement des corridors de manière régulière dans les domaines de l'infrastructure, de la qualité des services et de l'expédition des marchandises et rendre compte des résultats aux parties prenantes et à l'UA;
- les corridors prioritaires en Afrique devraient être transformés en corridors «intelligents» (SMART); et
- les IGC devraient collaborer avec les opérateurs privés pour l'entretien et l'amélioration des routes le long du corridor, à financer par les péages directement redevables aux opérateurs privés.

Industrie du camionnage

- Un engagement envers la création d'un marché libéral pour le transport de marchandises par route sur le continent devrait être réaffirmé. Dans le même temps, l'industrie doit être mieux

réglementée en ce qui concerne la qualité des conducteurs et des véhicules, afin de renforcer l'efficacité et la sécurité;

- les systèmes de quotas utilisés pour l'allocation explicite des parts de fret aux transports routiers internationaux, ce qui porte préjudice aux marchés libres et à la rentabilité, devraient être éliminés;
- la charge par essieu et la taille des véhicules devraient être harmonisées et les CER devraient avancer des propositions pour contrôler les règlements à travers le continent;
- des mécanismes de financement appropriés et efficaces pour l'achat de camions devraient être élaborés par chaque CER;
- les règlements et normes de conduite des véhicules commerciaux devraient être harmonisés et des tests et certifications professionnels plus rigoureux devraient être définis; et
- les barrages routiers non officiels devraient disparaître au moyen d'une application stricte des règlements existants.

0.5.3 Mesures politiques recommandées pour le transport ferroviaire

Connectivité

- Toutes les nouvelles lignes ferroviaires devraient à présent être construites avec un écartement normal. Elles doivent être conçues pour des rails de 60 kg et des charges minimales par essieu de 25 tonnes, et des vitesses élevées (80 à 120 km/h);
- les lignes ferroviaires améliorées devraient passer à un écartement normal. Lorsque cela n'est pas possible à court terme, des mesures doivent être prises pour veiller à ce que la plateforme de la voie soit adaptée à la mise en place de voies normales dans le futur;
- la mise au point d'un **réseau ferré panafricain à grande vitesse** (HSR) qui reliera toutes les villes principales/capitales du continent est destinée à jouer le rôle de catalyseur pour le secteur manufacturier, le développement de compétences, la technologie, la recherche, l'intégration et les échanges intra-africains, les investissements et le tourisme;
- les CER devraient avancer des propositions pour le réseau ferré à grande vitesse dans leurs régions, et coordonner entre elles la liaison des composants du réseau;
- les États membres devraient identifier des tracés spécifiques du corridor pour le réseau ferré à grande vitesse conformément aux propositions de réseau et les conserver pour de futurs développements;
- les exploitants ferroviaires devraient adopter des approches plus systématiques de l'entretien des voies;
- la gestion du matériel roulant régional devrait être améliorée;
- en planifiant l'acquisition et le renouvellement et en introduisant des programmes d'entretien au niveau des CER, en coordination avec les institutions financières internationales (IFI) et les acteurs privés;
- en envisageant la location de matériel roulant à court ou moyen terme afin d'éviter les coûts d'investissements initiaux élevés;
- les exploitants ferroviaires devraient renforcer l'attrait de leurs services auprès des clients du fret en adoptant des systèmes de suivi et en concluant directement des contrats avec les transporteurs routiers afin de fournir un service de porte à porte, et de moderniser les efforts déployés en matière de marketing et garantir, le cas échéant, la pleine intégration des voies ferrées dans les corridors SMART par l'intermédiaire du suivi des

cargaisons/conteneurs, de la technologie du guichet unique pour les importations et les exportations, et de suivi du matériel roulant, des conducteurs et des systèmes d'information; et

- les activités ferroviaires transfrontalières devraient être améliorées en ayant recours aux bonnes pratiques en termes de mouvements des locomotives et des wagons et en termes de dédouanement.

Financement

- La participation du secteur privé, outre la mise en place de méthodes innovantes de financement du secteur du transport ferroviaire devrait être renforcée.

Sécurité

- Les règlements de sécurité et les certifications devraient être harmonisés au niveau du continent; cela est essentiel pour unifier les conditions de sécurité sur l'ensemble du continent et réduire les erreurs humaines;
- l'UACF devrait mettre au point des objectifs de sécurité communs (OSC) pour garantir le contrôle à court terme des performances en matière de sécurité et leur convergence à long terme, en utilisant des techniques communes pour la mesure et l'évaluation des performances en matière de sécurité au macroniveau; et
- des régulateurs ferroviaires indépendants, dont le rôle serait de réguler les exploitants dans l'intérêt de la sécurité et de la protection de l'environnement, devraient être établis pour toutes les lignes ferroviaires.

0.5.4 Mesures politiques recommandées pour le transport par voie d'eau

Ports

- Une capacité portuaire suffisante et une logistique maritime devraient être mises en œuvre afin de satisfaire à la demande de transport escomptée. L'Afrique occidentale, l'Afrique orientale et l'Afrique australe sont trois régions qui sont confrontées à des lacunes en matière de capacité portuaire;
- des plans portuaires dans les plans nationaux devraient être intégrés dans le système de transport global afin de garantir la mise en place d'un système de transport intégré et de veiller à ce que les ports soient bien desservis par les réseaux routiers et ferroviaires;
- certains ports africains devaient être élargis afin de devenir des plateformes régionales et offrir des capacités adéquates aux postes d'amarrage et aux canaux maritimes nécessaires pour recevoir les navires Panamax et post-Panamax;
 - les États membres des mêmes zones géographiques devraient mettre en place des mécanismes de coopération technique afin de créer des plateformes portuaires régionales;
 - les États membres devraient créer des plateformes industrielles maritimes nationales ou régionales pour l'apport d'une valeur ajoutée, la création d'emplois et la réduction des coûts de logistique;
- le développement de terminaux et d'installations pour les passagers devrait être inclus dans les plans de systèmes de transport nationaux.

Voies navigables intérieures

- Le transport par voies navigables intérieures qui a été négligé et n'a pas été dûment pris en considération et qui s'est donc détérioré au fil des ans devrait être réactivé et développé;
- le potentiel du transport par voies navigables intérieures pour contribuer au système de transport africain en tant que mode de transport peu coûteux, respectueux de l'environnement, durable (et multimodal) devrait être reconnu;
- les États membres et les CER devraient avancer des plans visant à promouvoir le transport par voies navigables intérieures par la fourniture d'infrastructures, de législations et de réglementations appropriées (pour répondre aux problèmes courants de navigation et à la logistique pour soutenir des échanges transfrontaliers efficaces (promouvant ainsi un investissement coordonné en termes de besoins géographiques, de sites portuaires, de port intégré moderne et d'installations de manutention, etc.);
- les États membres concernés devraient mettre en place ou élargir les administrations maritimes en vue de promouvoir et de réglementer le transport par voies navigables intérieures; et
- les États membres concernés devraient adopter des normes de construction navale pour le transport par voies navigables intérieures afin d'améliorer la sécurité sur l'eau, en appliquant les meilleures pratiques disponibles dans le monde entier.

Sécurité sectorielle, environnement et finances

- La mise en œuvre, au sein des juridictions des États, de conventions, lois et règlements nationaux et internationaux, sur la sûreté en mer, l'environnement et la sécurité, devrait être entreprise;
- le recours à des bateaux de navigation intérieure motorisés modernes, économes en énergie et à faibles émissions, devrait être encouragé;
- des mesures devraient être prises afin de promouvoir la navigabilité durable des fleuves et des lacs;
- la vidange des eaux usées des navires dans les ports ou près de la ligne côtière devrait être interdite (elle est souvent effectuée par des compagnies maritimes internationales, sans contrôle adéquat);
- des programmes de formation devraient être élaborés afin de donner lieu à un personnel à terre et en mer formé et certifié dans le secteur maritime en Afrique;
- des politiques fiscales qui prévoient un financement privé des projets de développement des infrastructures portuaires et d'autres infrastructures maritimes ainsi que le transport multimodal (bateaux de navigation intérieure motorisés/conteneurs ferroviaires) devraient être développées, adoptées et mises en œuvre; et
- des fonds de contribution des utilisateurs qui seront réservés et régulièrement utilisés pour entretenir et améliorer les infrastructures portuaires (y compris le dragage, essentiel au commerce maritime actuel et futur) devraient être mis en œuvre.

0.5.5 Mesures politiques recommandées pour le transport aérien

Sûreté et sécurité

- Tous les États africains devraient adopter le plan AFI et le plan AFI SECFAL;
- il conviendrait de les soutenir afin d'atteindre l'objectif de 60 % de mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées de l'OACI pour 2017;
- un soutien continu devrait être apporté dans le cadre de la CAFAC, des COSCAP et des RSOO;

- des mesures de collaboration, telles que le regroupement des inspecteurs de surveillance de la sécurité aérienne à un niveau régional, devraient être introduites;
- les projets d'aide des donateurs, tels que les projets AVSEC (sûreté de l'aviation), SAFIR (services de navigation par satellites pour la région africaine), TRECA (formation EGNOS GNSS en Afrique) de l'UE et le PIDA (programme de développement des infrastructures en Afrique), l'initiative Aérien sécuritaire pour l'Afrique des États-Unis, devraient être encouragés; et
- toutes les compagnies aériennes africaines devraient être tenues de passer avec succès l'audit international de sécurité opérationnelle de l'IATA.

Libéralisation du marché et consolidation des compagnies aériennes

- La décision de Yamoussoukro devrait être mise en œuvre le plus rapidement possible afin de créer un ciel pleinement ouvert en Afrique, conformément à la feuille de route des activités préparée par la CUA;
- les 14 États africains signataires de la déclaration solennelle de mise en œuvre de la décision de Yamoussoukro pour le 31 juillet 2017 devraient veiller à ce que toute la législation nationale nécessaire soit en place pour cette date;
- tous les autres États africains devraient être encouragés à adhérer le plus rapidement possible. À plus long terme, des pénalités pourraient être introduites pour tout État non respectueux de la décision;
- il conviendrait d'établir dans les plus brefs délais une agence de mise en œuvre efficace et un mécanisme de règlement des litiges au niveau panafricain, par l'intermédiaire soit de la CUA, soit de la CAFAC;
- le développement d'un secteur des compagnies aériennes financièrement solide devrait être encouragé – par exemple au moyen de fusions, partenariats et adhésions à des alliances mondiales;
- l'élaboration d'accords bilatéraux entre des pays ou blocs de pays clés, tels que l'UE, les États-Unis, l'ANASE, etc. et l'UA et les CER devrait être encouragée et développée;
- les compagnies aériennes devraient être encouragées à introduire des flottes modernes, économes en carburant et moins bruyantes; et
- il conviendrait d'encourager les gouvernements des États à signer la convention du Cap afin de faciliter le financement de nouvelles flottes aéronautiques pour leurs compagnies aériennes enregistrées.

Infrastructures aéroportuaires et de gestion du trafic aérien

- Le secteur aéroportuaire en Afrique devrait être principalement étatique à court ou moyen terme, bien que la privatisation et les partenariats public-privé (PPP) doivent être encouragés lorsqu'ils sont financièrement viables;
- il sera nécessaire de moderniser et de prévoir une capacité aéroportuaire supplémentaire – bien que sous réserve de la viabilité du marché et financière ainsi que de la durabilité environnementale;
- les aéroports devraient être encouragés à augmenter les recettes par des taxes plus appropriées, en conformité avec la politique de l'OACI, et par une commercialisation accrue;
- il est nécessaire d'introduire une concurrence accrue dans les services aéroportuaires, par exemple la manutention au sol, l'approvisionnement en carburant, etc., dans certains aéroports; et

- des améliorations dans la gestion du trafic aérien sont réalisables par une harmonisation de l'espace aérien, par exemple l'adoption des renforcements par blocs du système aéronautique («Aviation System Block Upgrades» - ASBU) de l'OACI, par le recours à la technologie satellitaire et par une meilleure gestion des flux du trafic.

Durabilité environnementale

- 1) Les compagnies aériennes africaines devraient être encouragées à adopter des pratiques respectueuses de l'environnement (par exemple une réduction de la consommation de carburant) et devraient respecter un système mondial d'émissions s'il est introduit;
- 2) les aéroports seraient censés atteindre des objectifs «neutres en carbone» et d'autres objectifs en matière de pollution;
- 3) le cas échéant, des taxes d'aéroport spéciales pourraient être introduites pour les avions les plus bruyants; et
- 4) tous les développements aéroportuaires devraient être soumis à une analyse d'impact environnemental détaillée, notamment tout impact sur les communautés déplacées.

Protection du consommateur

- Une législation pour la protection des droits du passager aérien, par exemple une compensation en cas de retards des vols, de redirection du vol, de refus d'embarquement et de perte de bagage, devrait être introduite à un niveau national, conjointement avec des mécanismes de procédure appropriés; et
- une autre législation pourrait s'avérer nécessaire pour protéger les droits de certains passagers, tels que ceux à mobilité réduite.

Changements technologiques

- Le secteur africain de l'aviation doit intégrer de nouvelles technologies afin d'améliorer l'efficacité, la sûreté, la sécurité, la rentabilité et la durabilité environnementale;
- les aéroports devraient introduire le contrôle biométrique, les passeports électroniques, etc. conformément aux plans de l'OACI; et
- les innovations technologiques, telles que les drones, devraient être soigneusement évaluées et une législation appropriée aux niveaux panafricain et national devrait être introduite, telle que requise.

0.5.6 Mesures politiques recommandées pour le transport urbain

Des mesures urgentes doivent être prises pour faire face à l'urbanisation rapide. Les actions politiques clés comprennent ce qui suit:

Modernisation des systèmes de transports publics

- Il conviendrait de concevoir et mettre en œuvre des projets de transports publics rapides de masse le long des corridors à forte demande;

- de consolider les réseaux de bus en tant que composant d'un système de transport urbain multimodal;
- d'identifier des sources adéquates et durables de financement pour le développement des transports publics urbains;
- une politique tarifaire devrait permettre un recouvrement des coûts auprès des concessionnaires, même si des tarifs de concessionnaires sont également nécessaires;
- il conviendrait d'envisager un éventail de sources potentielles de financement des transports publics: taxes de carburant, taxes d'immatriculation des véhicules, redevances de licences de taxi et de minibus, redevances provenant d'opérateurs sous contrat, frais de stationnement et péages urbains, contributions des employeurs et des activités commerciales, valorisation foncière.
- Il conviendrait d'examiner des options de PPP pour le développement du système de transport de masse.
- Les travaux avec le secteur du service de transport adapté devraient évoluer vers des systèmes plus organisés et intégrés.
- Il convient de créer et former des unités de police urbaine spécialisées pour le trafic urbain et le transport urbain.

Routes urbaines, autoroutes et gestion du trafic

- Il convient de privilégier le développement urbain des structures au moyen de l'aménagement des réseaux routiers et autoroutiers hiérarchiques;
- la conception de routes et autoroutes pour une plus large diversité de modes; non seulement les voitures et les camions, mais avec une attention pour la gestion des flux piétonniers et pour l'accès aux infrastructures des transports publics (gares de bus, voies réservées aux bus, etc.);
- le développement progressif des mesures de gestion du trafic (couloirs de navigation à sens unique, gestion des parkings, coordination des feux de circulation, routes de transport de fret, centres de contrôle du trafic, ...), revêtement de la voie pour la gestion de la demande de transport;
- la prise en considération de mesures de contrôle/restriction des voitures, entreprises, premièrement par des mesures de tarification des parkings dans les zones urbaines densément peuplées et ensuite par des systèmes tarifaires routiers, le cas échéant;
- l'étude de mesures pour limiter et discipliner l'usage des motocycles dans les zones urbaines et en particulier dans les zones centrales densément peuplées, l'encouragement de l'utilisation de moteurs quatre temps et électriques;
- le développement de mesures de sécurité routière urbaine, en particulier pour la protection des piétons; et
- la conception de projets autoroutiers (et de transport rapide de masse) eu égard aux plans d'urbanisation.

Transport non motorisé

- Il conviendrait de promouvoir des zones piétonnes, en prenant en considération des solutions légales (à faible coût);
- de prendre en considération de potentiels mouvements des piétons dans la conception des autoroutes, y compris l'accès au terminal des transports publics et aux arrêts de bus; et

- de prévoir des pistes cyclables sûres lorsque cela est possible, accompagnées d'actions de sensibilisation.

0.5.7 Mesures politiques recommandées pour le transport multimodal

- Un engagement continu en faveur de la libéralisation du secteur du transport en tant que condition pour stimuler la concurrence et renforcer le rôle des prestataires de transport nationaux en Afrique;
- un cadre institutionnel et juridique pour harmoniser les règlements gouvernementaux ainsi que les pratiques commerciales concernant la profession d'«opérateur de transport multimodal» devrait être élaboré, adopté et mis en œuvre;
- il conviendrait d'établir des normes commerciales africaines communes pour les OTM;
- les développements des infrastructures de transport devraient être planifiés avec une attention accrue pour les besoins de l'industrie du transport afin de servir l'économie nationale plus efficacement et créer un environnement approprié pour le développement du transport multimodal en Afrique;
- il conviendrait de favoriser un environnement institutionnel, réglementaire et opérationnel pour les prestataires de services de transport afin de stimuler la prestation de services de transport commercialement viables;
- il conviendrait d'introduire une législation nationale pour réglementer le transport multimodal et fournir un cadre juridique pour l'établissement et le développement d'un secteur privé d'OTM locaux;
- une analyse comparative devrait être entreprise afin d'examiner dans quelle mesure le transfert de cargaisons vers le rail, le transport fluvial et maritime pouvant être bénéfique pour l'environnement serait réellement réalisable;
- des études pour définir la combinaison la plus adéquate entre les ports, les volumes de trafic et le réseau de transport terrestre existant ainsi que les solutions les plus prometteuses conformément aux plans de développement des pays devraient être entreprises; et
- il conviendrait d'établir des comités de facilitation du commerce et du transport nationaux (NTTFC) dans chaque État membre.

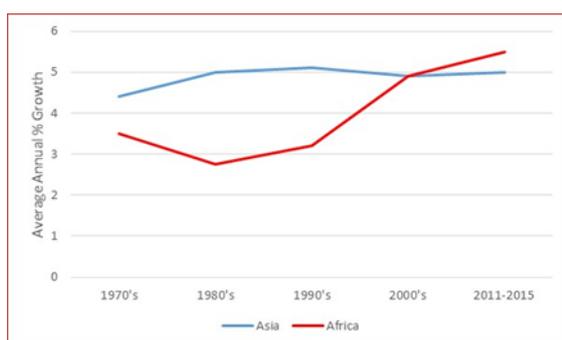
1. Introduction

Le cadre de la politique des transports présente de nouvelles perspectives en matière de transport, fournit des orientations stratégiques pour le continent africain et fonde les bases de réformes pour les prochaines décennies et à plus long terme encore. Le nouveau cadre politique favorisera un système de transport intégré, durable, qui sera harmonieux et inclusif, adapté aux exigences de la connectivité sur le plan régional/international du continent africain et respectueux du bien-être de ses citoyens.

1.1 Importance du secteur des transports pour le développement économique de l'Afrique

L'économie africaine connaît sa croissance la plus rapide depuis les 50 dernières années et a récemment distancé l'Asie en termes de croissance économique (figure 1.1). Au cours de la dernière décennie, la croissance réelle du PIB de l'Afrique a connu une croissance supérieure à celle de la moyenne annuelle de 5,7 %, un rythme deux fois supérieur à celui des années 1980 et 1990¹. L'Afrique subsaharienne compte à présent sept des dix économies qui connaissent le plus fort taux de croissance au monde (figure 1.2). Bien que l'Afrique ait ressenti l'impact de la récente crise financière et économique mondiale, elle a été la première à montrer des signes de rétablissement, avec un taux de croissance moyen de 2 à 3 % par an, tandis que certains pays développés connaissent une croissance négative. La résilience de l'économie africaine, malgré l'impact de la crise financière et économique mondiale, atteste de la solidité et de la durabilité des politiques macroéconomiques.

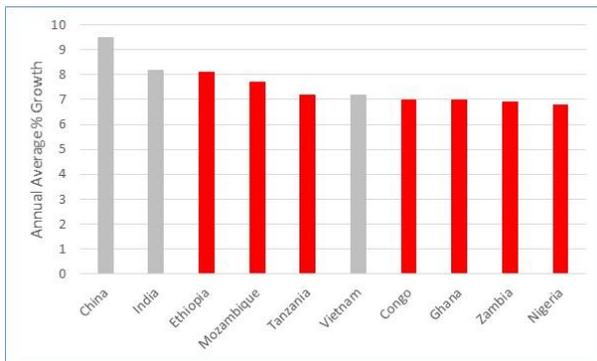
Figure 1: Taux de croissance du PIB du continent



Source: «Reflecting on the Ten Years»

¹ McKinsey Global Institute

Figure 2: Croissance du PIB en 2011



Dans l'ensemble, l'Afrique elle-même inspire le changement grâce à de vastes réformes politiques et socioéconomiques guidées par les valeurs communes de la propriété, du leadership et du partenariat, fondées sur la vision de l'UA:

«une Afrique intégrée, prospective, prospère, dynamique et paisible, représentant une force dynamique sur la scène mondiale».

La réalisation d'importants progrès dans les politiques de gouvernance a permis de bons résultats macroéconomiques. Une gouvernance démocratique, juste et responsable est essentielle pour la réalisation de l'agenda de l'efficacité du développement de l'Afrique, y compris le rôle crucial des acteurs étatiques et non étatiques africains.

Le PIB collectif de l'Afrique devrait atteindre 2,6 billions de dollars USD d'ici 2020². L'environnement politique, associé aux indicateurs «de la pratique des affaires» en Afrique, montre un changement rapide sur le continent. Le taux d'investissement dans le continent est l'un des plus attrayants au niveau mondial, indiquant que l'Afrique est prête à faire des affaires. Les opportunités d'investissement se multiplient dans les secteurs en croissance rapide tels que les télécommunications, le secteur bancaire, l'agriculture, l'infrastructure, l'énergie et les biens de consommation, avec des dépenses de consommation qui devraient atteindre 1,4 billion de dollars USD en 2020. Il existe un grand potentiel en ce qui concerne la croissance durable, la création de la richesse et la prospérité sur le continent. Les opportunités incluent l'estimation de 1,1 milliard d'Africains en âge de travailler en 2040, une population très jeune et active, tandis que 128 millions de ménages africains auront des revenus discrétionnaires en 2020, avec 50 % d'Africains vivant en ville d'ici 2030.

Ces opportunités doivent être transformées en croissance et développement, tandis que certains défis doivent encore être surmontés. Les politiques économiques n'ont pas créé suffisamment d'emplois, en particulier pour la jeunesse urbaine en croissance rapide de l'Afrique. Les taux de croissance moyens positifs sur le continent doivent se traduire en une croissance inclusive et une réduction de la pauvreté. Il reste encore beaucoup à faire en matière de modernisation du secteur public pour une meilleure prestation de services, la promotion du commerce intrarégional et l'investissement, la mobilisation des ressources domestiques, l'ajout de valeur pour les matières premières ainsi que le développement et l'utilisation efficace des ressources humaines et institutionnelles, en particulier pour la conception et la mise en œuvre des politiques gouvernementales.

² *Lions on the Move: the progress and potential of African economies*, McKinsey Global Institute.

Les transports ouvrent un nouveau potentiel en termes de croissance économique et de création d'emplois. Il ne fait nul doute qu'une infrastructure et des services de transport améliorés et transformés sont nécessaires pour soutenir le développement économique, réduire la pauvreté, faciliter le commerce, réduire les coûts des importations, rendre les exportations plus compétitives et, surtout, réaliser l'unité du continent conformément aux aspirations de l'UA quant à:

«une Afrique prospère, basée sur une croissance inclusive et un développement durable»

Afin de corriger le déficit des infrastructures, la CUA a mandaté le programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) en juillet 2010. Le PIDA propose, dans le cadre d'un programme cohérent, des initiatives relatives aux infrastructures continentales existantes ou précédentes telles que le plan d'action à court terme du NEPAD, le cadre stratégique à moyen et long terme du NEPAD et les plans directeurs relatifs aux infrastructures de l'UA.

L'hypothèse considérée par le PIDA est que le taux de croissance économique moyen pour les pays africains sera de 6 % par an entre 2010 et 2040, sous l'effet d'une explosion de la population, l'accroissement des niveaux d'éducation et d'assimilation de la technologie. Cette croissance implique qu'en l'espace de 24 ans jusqu'à 2040, le PIB des pays africains sera multiplié par six et que le revenu moyen par habitant augmentera pour dépasser 10 000 USD pour tous les pays. Cette croissance et prospérité continues entraîneront une hausse de la demande d'infrastructures, lesquelles constituent déjà l'un des plus grands obstacles à un développement durable.

En supposant que cette croissance soit réalisée, les besoins en matière d'infrastructures de transport pour l'Afrique sont criants: le volume des transports se multipliera par 6 voire 8, avec une augmentation toute particulière dans certains pays enclavés où il pourra être multiplié autant que par 14; le débit portuaire augmentera, passant de 265 millions de tonnes en 2009 à plus de 2 milliards de tonnes en 2040. Cette demande d'infrastructure croissante présente un défi critique pour l'Afrique, étant donné qu'elle est en concurrence sur des marchés commerciaux mondiaux et régionaux qui se fondent sur une production à flux tendus et une fourniture souple, rapide et fiable.

La réalisation d'infrastructures dans le secteur du transport fait partie de la solution. La promotion des services de transport, la suppression des obstacles non tarifaires, l'harmonisation des règlements et l'intégration des politiques sont autant de mesures requises pour assurer la réalisation des objectifs de l'UA. D'où la nécessité d'une intervention politique dans le secteur du transport qui expose le leadership, les objectifs et les accords de mise en œuvre pour le transport en Afrique, capable de soutenir le développement économique.

La future prospérité du continent africain dépendra de la capacité de toutes ses régions à rester intégrées pleinement et de manière compétitive dans l'économie mondiale; des transports efficaces revêtent une importance capitale pour que cela se produise. Le Cadre de la politique des transports (livre blanc) est un document de consultation qui contient ces initiatives politiques nécessaires. Il est destiné à servir de première étape dans un processus rassemblant l'UA, les CER, le FAD et les États membres autour d'une réponse coordonnée au défi de la mise en œuvre d'un système de transport intégrant le continent au cours des 15 prochaines années en tenant compte des besoins à long terme du secteur et des objectifs à long terme du PIDA.

Le Cadre de la politique des transports repose sur un éventail de principes directeurs à l'égard desquels l'Union africaine s'est engagée, comprenant la croissance économique, le commerce régional, la planification et le financement, l'impact sur l'environnement, ainsi que l'égalité des sexes, la jeunesse et les personnes souffrant d'un handicap. Elle permettra de fonder le

développement harmonieux des politiques dans ce secteur. Ces principes directeurs sont résumés à l'annexe 1.

1.2 Le secteur des transports face à des défis

1.2.1 Défis actuels

Le transport routier est le mode dominant en Afrique. Les routes assurent 80 à 90 % du trafic interurbain et inter-États de marchandises et près de 100 % du trafic des passagers. Malgré son rôle important dans la vie quotidienne, l'Afrique compte juste un peu plus de deux (2) millions de kilomètres de routes de tout type et toute norme. Elle reste assurément le continent le moins connecté. Plus de la moitié des réseaux routiers sont en mauvais état, en grande partie en raison d'un financement insuffisant pour l'entretien des routes et résultant d'une surcharge répandue des camions. Exception faite de l'Afrique australe, le camionnage en Afrique se compose d'un grand nombre de très petits opérateurs qui possèdent et exploitent rarement plus de quelques camions. En dehors des flottes appartenant à des multinationales et exploitées par elles, les parcs de camions se caractérisent par des véhicules anciens, inefficaces, peu sûrs et polluants. L'Afrique compte seize (16) pays enclavés, dont l'accès direct à la mer varie entre 220 km pour le Swaziland et 1 735 km pour le Tchad. Les pays enclavés sont gravement désavantagés étant donné que leurs chargeurs supportent des coûts très élevés de transport en raison des faibles volumes de trafic le long des corridors. Les politiques réglementaires du transport routier jouent un rôle dans le maintien de prix de transport élevés en Afrique. Un enjeu important est de développer et améliorer l'état du réseau routier ainsi que de moderniser les flottes de camions et d'améliorer les services de transport routier le long des corridors.

Pour tous les modes de transport, mais plus particulièrement le transport routier, l'Afrique reste le continent enregistrant le nombre d'accidents le plus élevé par unité de trafic et la lutte contre l'insécurité routière est un des principaux défis auxquels le secteur doit faire face. Il conviendrait de développer une culture de la sécurité routière et de mettre en place des chartes de la sécurité routière africaine.

Le transport ferroviaire: bien qu'il soit moins coûteux sur les longues distances, beaucoup moins polluant, plus sécurisé et consommant moins de combustible fossile (par tonne-km) que le secteur routier, le trafic ferroviaire en Afrique est en déclin. Cette situation est en partie due au fait que la moitié des lignes ferroviaires sont en mauvais état, avec des caractéristiques différentes (calibre, débattement, charge par essieu, systèmes de signalement et de communication) et utilisent des technologies obsolètes. Elles sont confrontées à une pénurie du matériel roulant (locomotives et wagons) et utilisent de vieilles locomotives, avec des coûts élevés de maintenance et une consommation élevée de combustible, aboutissant ainsi à une faible productivité. La gestion est souvent inefficace et les concessions d'exploitation n'ont, de manière générale, pas généré de l'efficacité, un accroissement du trafic ou un accroissement de l'investissement. Il conviendrait d'apporter des solutions à ces problèmes et de développer des services efficaces de transport de passagers par rail en Afrique.

Le transport par voies navigables (transport maritime) reste le mode de transport dominant dans le commerce international, transportant 80 % du commerce mondial des marchandises. Le trafic maritime intercontinental et régional s'effectue au moyen de lignes de transport internationales. Le développement d'un système de transport maritime est un outil et un catalyseur clé pour la compétitivité, le développement socioéconomique et l'intégration du continent, et doit dès lors être considéré comme un domaine essentiel et stratégique de considération économique, en particulier

pour obtenir une capacité suffisante pour répondre au trafic régional escompté. L'**infrastructure portuaire** en Afrique n'a pas été modernisée au même rythme que la taille des bateaux et la croissance des volumes de cargaison traités dans ces ports. Par conséquent, il en résulte une inefficacité et de longs retards dans le déplacement du trafic maritime, ce qui augmente significativement le coût de la pratique des affaires dans le continent. La future demande de transport portuaire émanant des pays côtiers et enclavés nécessiterait une augmentation substantielle des capacités portuaires au cours des dix prochaines années. Afin d'optimiser l'efficacité et réduire les coûts portuaires, le développement des ports africains devrait être planifié aux niveaux régionaux. Le mode de **transport par voies navigables intérieures** est sous-utilisé en Afrique bien qu'il s'agisse d'une excellente manière de désenclaver les zones reculées. Le développement et l'exploitation des voies fluviales ont été lents au cours des deux dernières décennies, une période pendant laquelle son importance a diminué ailleurs dans le monde. Il conviendrait de moderniser le transport par voies navigables intérieures.

Les routes, ainsi que les chemins de fer, qui relient un certain nombre de pays aux ports ont été désignés comme *corridors* dans le but d'assurer un service de transport cohérent à travers et entre les États, pouvant permettre des importations et des exportations efficaces et un commerce croissant d'un pays à l'autre. Les corridors sont maintenant dotés d'éléments physiques et conceptuels sur la base desquels le système de transport en Afrique doit se développer.

Au cours des deux dernières décennies, les corridors de transport ont obtenu une attention particulière avec des efforts accrus pour une intégration régionale en Afrique et ailleurs. Les programmes de la Commission de l'Union africaine (CUA), tels que le NEPAD et le PIDA ainsi que ceux mis en œuvre par les Communautés économiques régionales (CER), accordent tous la priorité au **renforcement de l'interconnectivité et à la facilitation du commerce** en se concentrant sur les corridors de transport en tant que facilitateurs de l'intégration et du développement spatial sur le continent. Le concept de Corridors intelligents a été identifié - requérant des améliorations des politiques de facilitation du commerce, ainsi qu'une modernisation harmonisée de tous les modes de transport le long du corridor.

Le **secteur du transport aérien** en Afrique est le moins développé, mais un secteur qui présente la croissance la plus rapide au monde; il ne représente actuellement que 4,5 % environ de l'aviation mondiale. Les réseaux de lignes aériennes en Afrique sont sous-développés et les tarifs aériens sont comparativement élevés. Dans de nombreux cas, les infrastructures aéroportuaires et de GTA (gestion du trafic aérien) en Afrique sont sous-développées et non modernisées et elles ne conviennent pas pour la croissance escomptée de l'aviation au cours des 40 prochaines années. Il sera nécessaire de réaliser un investissement important dans un nouvel aéroport et dans une infrastructure pour la GTA ainsi que dans les flottes des compagnies aériennes. Pour moderniser leur flotte, les pays signataires à la convention du Cap pourraient bénéficier de l'avantage spécifique prévu par la convention, pour acheter l'équipement de la flotte aérienne. Un facteur clé déterminant le niveau et la future croissance du trafic aérien continental en Afrique est l'étendue de la libéralisation du marché du transport aérien. Si, en principe, les compagnies aériennes africaines peuvent librement introduire de nouvelles routes et fréquences pour les services et fixer leurs propres tarifs, cette question est encore largement régie par les accords bilatéraux relatifs aux services aériens entre les pays. Bien qu'en vertu de la décision de Yamoussoukro, 44 États signataires africains soient tenus de permettre un libre accès du marché en termes de sièges d'avion disponibles, de fréquence des services et de tarifs pour toutes les compagnies africaines enregistrées, des restrictions s'appliquent toujours dans de trop nombreuses circonstances. En

conséquence, les réseaux routiers sont souvent sous-développés et il existe une absence de concurrence sur le marché entraînant des tarifs élevés.

Le **transport urbain**: l'urbanisation croît rapidement: les zones urbaines d'Afrique comptaient près de 414 millions d'habitants en 2011. Ce nombre devrait approcher 750 millions d'ici 2030 et dépasser 1,2 milliards d'ici 2050. Selon les prévisions, le rythme de croissance annuelle de la population urbaine en Afrique sera le plus élevé du monde avec un taux supérieur à 3,0 % par an entre 2011 et 2030. Dans les très grandes métropoles (Le Caire, Lagos et Kinshasa, Gauteng), l'offre de services publics de transport est très réduite bien que les autorités nationales concentrent leurs efforts sur ces grandes villes. Par ailleurs, une moindre priorité est accordée aux villes qui, par leur taille (moins d'un million d'habitants), sont classées juste après les métropoles, alors que le centrage de politiques adaptées sur ces villes pourrait avoir des effets très intéressants pour le futur. De plus, les limites d'urbanisation autour des villes tendent à s'effacer du fait des pratiques actuelles de mobilité (notamment à l'échelle des métropoles). De manière claire, la mobilité est plus ou moins forte en fonction du contexte. Une partie, réduite mais significative, de la population ne se déplace pas, entravée par le piège de la pauvreté et les pratiques sociales des femmes. L'importance que revêt la marche dans la mobilité urbaine, comme observé (avec une part de 40 % de la mobilité dans certaines villes qui peut aller jusqu'à 70 % ou 80% des déplacements dans beaucoup d'autres villes subsahariennes), peut être perçue comme une conséquence du piège de la pauvreté et des influences rurales.

Les **services multimodaux** ne sont pas développés en Afrique, alors qu'ils augmentent rapidement dans le reste du monde. Un certain nombre de questions réglementaires et autres entravent le développement du transport multimodal qui ne représente qu'une très faible part du transport terrestre régional africain. Le développement du transport multimodal doit être encouragé étant donné que cela entraînerait la meilleure utilisation des modes de transport terrestre en prenant en considération leurs coûts, mais aussi leur impact sur l'environnement et sur la sécurité du transport, ainsi que l'amélioration de la durabilité du transport.

Les routes de ces corridors ont été développées/rénovées sur des centaines de kilomètres par des institutions financières internationales, comme le FAD. Des institutions de gestion des corridors modernes et efficaces telles que l'Organisation du corridor Abidjan-Lagos (OCAL) ont été créées et jouent un rôle important pour améliorer l'efficacité du trafic dans ce corridor. Un grand nombre de pays ont mis en place des systèmes individuels de guichets et le COMESA a mis au point des solutions avec des instruments de facilitation du commerce pour ses propres besoins, le système de facilitation du commerce virtuel du COMESA (CVTFS). Actuellement, ce système fait l'objet de tests dans le corridor Nord.

En dépit de tous les efforts déployés pour améliorer l'efficacité des transports dans les corridors, la Banque mondiale a déclaré que le mauvais état des infrastructures dans de nombreuses parties de l'Afrique réduisait la croissance économique nationale de deux points de pourcentage chaque année et réduisait parfois de 40 % la productivité des entreprises, faisant de l'Afrique – malgré ses énormes ressources en minerais et autres ressources naturelles – la région présentant les niveaux de productivité les plus faibles au monde.

1.2.2 Nouveaux défis

Une solution à tous ces problèmes doit être trouvée dans l'année à venir; on notera toutefois que le transport en Afrique est à la croisée des chemins. Alors que les défis anciens subsistent, de nouveaux défis sont apparus. Dans les prochaines décennies, le *pétrole* deviendra plus rare, provenant de plus en plus de ressources incertaines. Si les États africains ne résolvent pas la question de la dépendance vis-à-vis du pétrole, il en résultera un grave impact sur la capacité de déplacement des populations – et les conséquences sur la sécurité globale de l'économie pourraient peser lourdement sur l'inflation, la balance commerciale et la compétitivité en général de l'économie africaine.

Un de nouveaux défis à relever concerne la meilleure adaptation aux changements climatiques. Les deux objectifs de la Stratégie de l'Union africaine sur les changements climatiques visent directement les transports³, notamment:

- L'Objectif 27: renforcer la résilience au changement climatique dans les zones côtières et marines; et
- L'Objectif 28: aider les États membres à élaborer des politiques de transport appropriées, économiques et climatiquement résilientes.

L'objet du premier trouve une application dans le secteur maritime et les transports urbains dans les zones côtières. L'action n° 2 vise de manière pertinente à: «*Orienter l'élaboration d'un cadre pour l'évaluation des risques climatiques actuels et futurs, ... les infrastructures...*».

L'objet du second est pertinent pour les transports urbains. Les actions 1 à 6 présentent un intérêt direct pour la politique des transports urbains dans les orientations formulées. Les mesures visant à encourager des villes intelligentes face au climat et à renforcer la résilience aux changements climatiques des zones côtières de l'Afrique (occidentale) sont similaires aux deux composantes du Business plan pour le climat en Afrique⁴. Des solutions de transport urbain respectueuses du climat, telles que le transport rapide par autobus (TRA), qui peuvent contribuer à améliorer le climat et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

A la suite de la dernière conférence sur les changements climatiques, **COP 21**⁵, en 2015, notamment «*l'Accord de Paris*, il a été convenu de réduire les émissions mondiales de gaz à effet de serre. Notamment, l'objectif visant à contenir l'élévation de la température de la planète en dessous de 2 °C. Globalement, il faut réduire les émissions de 80 % pour atteindre cet objectif. Alors que, dans d'autres secteurs de l'économie, de fortes baisses peuvent être réalisées, la réduction des émissions de gaz à effet de serre exigée d'ici 2050 dans le secteur des transports doit être d'au moins 60 %, par rapport aux niveaux de 1990⁶, ce qui représente une part significative et les transports restent une source de plus en plus importante des GES. Le secteur des transports est responsable de 20 à 25 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, en faisant le deuxième secteur responsable du plus

³ *Stratégie africaine sur les changements climatiques*, mai 2104

⁴ Accélérer un développement résilient au changement climatique et à faibles émissions de carbone, Région Afrique, 2015.

⁵ COP 21 (la Conférence des Parties, faisant référence aux Parties signataires de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, en 1992)

⁶ Ce qui correspondrait à une réduction des émissions d'environ 70 % en dessous des niveaux de 2008.

haut niveau de gaz à effet de serre, après le secteur de l'énergie. Les transports routiers représentent une part élevée des émissions dues au transport, en étant la cible des efforts en matière de réduction des émissions (en particulier dans les zones urbaines) conformément à la stratégie de l'Union africaine sur les changements climatiques.

La **rapide croissance des centres urbains** (deux tiers de la population seront citadins d'ici 2050) résultera en une très forte demande en transports, pour laquelle la réponse devrait, dans la mesure du possible, consister en des systèmes de transports publics économes en énergie et non polluants, comme des tramways légers et des systèmes de bus modernes, consommant peu de carburant et non polluants. Bien que l'émission des GES générée par le continent africain soit relativement faible, (environ 5 %), il importe que chaque État contribue aux efforts déployés à l'échelle de la planète pour réduire les émissions. Il est tout aussi important de prendre en considération les **changements climatiques** et les défis à relever sur le plan des infrastructures résilientes et de l'adaptation. Tous les efforts possibles doivent être consacrés à la réduction de l'impact des **changements climatiques** sur les infrastructures et les services de transport dans le respect des politiques de l'Union africaine sur les changements politiques.

Les **nouvelles technologiques** relatives aux véhicules et à la gestion du trafic seront capitales pour améliorer l'efficacité des transports dans les corridors (mise en place d'un corridor intelligent), mais elles seront également indispensables pour réduire les émissions dues aux transports. La prise d'actions tardive et l'introduction timide des nouvelles technologies pourraient condamner l'industrie des transports africains à un déclin irréversible.

Il est important que le secteur des transports joue pleinement son rôle dans le développement économique des pays africains, afin de favoriser une diminution de la migration vers les autres continents (plan d'action adopté au sommet de La Vallette en 2015). La Commission européenne a lancé un «*fonds d'affectation spéciale d'urgence de l'UE pour la stabilité et la lutte contre les causes profondes de la migration irrégulière et du phénomène des personnes déplacées en Afrique*». Les régions et pays principalement visés sont:

- les régions du Sahel et du lac Tchad: Burkina Faso, Cameroun, Tchad, Gambie, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria et le Sénégal;
- la Corne d'Afrique: Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Somalie, Soudan du Sud, Soudan, Tanzanie et Ouganda; et
- le Nord de l'Afrique: Maroc, Algérie, Tunisie, Lybie et Égypte.

Le fonds d'affectation spéciale aidera à renforcer la stabilité dans les régions en promouvant les perspectives économiques et l'égalité des chances, la sécurité et le développement. Des projets pertinents dans le secteur des transports devraient être identifiés, insistant sur la sûreté et la sécurité dans l'esprit des initiatives du Plan d'action. Un secteur des transports bien géré peut également contribuer à la création d'emplois dans les régions sensibles.

Tout ce qui précède suggère qu'il reste beaucoup à faire pour assurer un système de transport qui réponde aux besoins émergents et au potentiel émergent de l'Afrique, tout en relevant les défis tant nouveaux que ceux déjà existants auxquels ce secteur est confronté. Le Cadre de la politique des

transports promeut le développement de nouveaux modèles de transport conçus pour amener conjointement à destination davantage de marchandises et de passagers, au moyen de des modes de transport, ou de combinaisons de modes, les plus efficaces. Les technologies de l'information devraient permettre des transferts plus simples et plus fiables. Les usagers des transports payeraient l'intégralité des coûts du transport et bénéficieraient en contrepartie d'une diminution des encombrements, d'informations plus complètes, d'un meilleur service et d'une sérénité accrue. Le développement futur doit s'articuler en plusieurs volets:

- améliorer les performances énergétiques des véhicules pour tous les modes de transport. Développer et déployer des options durables en matière de carburants et de systèmes de propulsion;
- optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales, notamment en recourant davantage à des modes intrinsèquement plus économes en ressources, dès lors que d'autres innovations s'avèrent insuffisantes (pour le transport de marchandises à longue distance, par exemple);
- utiliser les transports et les infrastructures de manière plus efficace en faisant usage de systèmes améliorés d'information et de gestion du trafic (ITS), en utilisant une logistique de pointe et en appliquant des mesures de marché telles que le développement d'un marché ferroviaire africain, la suppression des restrictions au cabotage, l'absence de distorsion des tarifs et une concurrence loyale entre les modes de transport, etc.

1.3 Vision des transports

La future prospérité du continent africain dépendra de la capacité de toutes ses régions à rester intégrées pleinement et de manière compétitive dans l'économie mondiale. Des transports efficaces revêtent une importance capitale pour que cela se produise. La mobilité revêt une importance capitale pour la qualité de vie des citoyens africains.

Conformément à la vision pour l'Afrique de l'Agenda 2063 de la CUA et à la vision du PIDA, la vision des transports pour l'Afrique est la suivante:

fournir des infrastructures de transport et des services de transport de fret et de passagers durables, fiables, modernes, efficaces, rentables et pleinement intégrés, qui:

- ***soutiennent l'intégration continentale et régionale;***
- ***répondent à la future demande de transports et soutiennent les entreprises africaines par des systèmes logistiques aisés et homogènes;***
- ***offrent des systèmes de transport sécurisés et sûrs, tout en***
- ***minimisant l'impact sur l'environnement.***

Les fondements de la réalisation de la vision du secteur des transports de l'Union africaine reposent sur un environnement politique, législatif et réglementaire favorable, harmonisé entre les États membres pour faciliter une infrastructure des transports et une prestation de services avantageuses. En outre, ces tâches en matière de politiques, de législation et de réglementation sont réalisées par des institutions du secteur des transports qui sont adéquatement dotées en personnel et en ressources pour soutenir la fourniture d'une infrastructure et de services de transport de qualité.

1.4 Objectifs stratégiques

La vision à long terme de la politique africaine des transports, prenant en considération les nombreux défis auxquels ce secteur doit faire face, doit être concrétisée par la réalisation des objectifs stratégiques suivants, qui sont alignés sur les actions définies dans Vision 2063, dans la Stratégie africaine sur les changements climatiques, dans les ODD, dans les Conventions de la COP 21 et du sommet de la Valette, etc.:

1. réduire les coûts logistiques pour tous les modes de transport afin de favoriser les exportations et réduire les coûts des importations;
2. améliorer et étendre la connectivité des corridors régionaux afin de favoriser le commerce continental et inter-États;
3. favoriser des moyens de transport sûrs et sécurisés qui protègent à la fois les biens et la vie ainsi que les moyens de subsistance des personnes; et
4. promouvoir une infrastructure et des services de transport qui soient durables et minimisent les incidences négatives sur l'environnement et les communautés, en tenant compte des impacts plus importants engendrés par les changements climatiques et d'exigences politiques, tout en appuyant les initiatives des politiques en matière de migration;
5. renforcer la gouvernance globale du secteur, en élaborant et en mettant en œuvre des réglementations efficaces permettant une concurrence loyale dans un même mode de transport et entre les modes de transport, en éradiquant les pratiques anormales et les surcharges ainsi qu'en garantissant l'efficacité des systèmes de maintenance des infrastructures de transport; et
6. améliorer la fourniture et la gestion de systèmes de transport public économes en énergie et intégrés dans les zones urbaines.

1.5 Domaines politiques

L'examen des documents existants relatifs à la politique des transports, récemment préparés par les CER et les États et l'analyse des notes techniques préparées pour chaque mode de transport montrent que chaque mode est confronté à ses propres problèmes spécifiques bien que de nombreuses questions soient communes à tous les modes.

Afin d'atteindre les objectifs stratégiques susmentionnés, le document sur la politique des transports a déterminé plusieurs domaines politiques d'intervention. Ceux-ci sont divisés en domaines politiques transversaux et domaines politiques de transport modal.

Les domaines de politique transversale sont ceux qui doivent être abordés par une approche commune pour plusieurs ou pour tous les modes de transport, tandis que les domaines politiques du transport modal sont ceux qui traitent de questions modales spécifiques.

L'analyse politique a déterminé les objectifs de politique transversale suivants:

- une connectivité régionale et continentale améliorée;
- un système de transport durable élaboré, qui soit sûr, sécurisé, fiable et respectueux de l'environnement;
- une meilleure gouvernance du secteur des transports; et
- l'établissement des meilleurs cadres institutionnels aux niveaux national, régional et continental afin d'améliorer l'efficacité du secteur.

L'analyse politique a déterminé les domaines de transport modal suivants:

- l'infrastructure routière;
- les services de transport routier et le camionnage;
- le transport ferroviaire;
- le transport par voies navigables (transport maritime, incluant le transport par voies fluviales);
- le transport aérien;
- le transport urbain; et
- le transport multimodal.

Les mesures politiques recommandées pour répondre aux problèmes soulignés dans les domaines politiques transversaux sont reprises dans le chapitre 2. Les domaines politiques de transport modal auxquels les mesures politiques recommandées s'appliquent sont présentés dans le chapitre 3 du présent document sur la politique des transports. Le chapitre 4 traite des questions spécifiques au transport multimodal. Les mesures politiques clés recommandées pour chaque objectif stratégique sont résumées au chapitre 5.

Le présent document sur la politique des transports (Livre blanc) comprend un certain nombre de mesures politiques recommandées pour améliorer le secteur des transports et relever les immenses défis auxquels il est confronté. Afin que l'impact sur ce secteur soit optimisé, les recommandations les plus importantes du présent cadre de la politique des transports devraient être adoptées comme décisions politiques dans les meilleurs délais. Une indicative des priorités politiques, qui pourrait être soumise pour approbation par les chefs d'État dans les pays concernés, est fournie de manière synthétique à l'annexe 2.

Au vu de la croissance explosive de la population urbaine et considérant que les deux tiers de la population africaine rejoindra les zones urbaines d'ici 2050, la mise en place de systèmes de transport public efficaces, durables, résilients et non polluants s'impose. Les villes les plus importantes sont des moteurs pour la croissance et la création d'emplois et sont associées aux principaux corridors dans un programme de connectivité holistique.

2. Domaines politiques transversaux

L'analyse politique a déterminé les objectifs politiques transversaux suivants:

- une connectivité régionale et continentale améliorée;
- un système de transport durable, élaboré d'une façon qui soit respectueuse de l'environnement;
- une meilleure gouvernance du secteur des transports;
 - o planification des transports,
 - o gestion et exploitation des transports,
 - o données et surveillance des transports,
 - o financement du transport;
- la mise en place des meilleurs cadres juridiques et institutionnels aux niveaux national, régional et continental afin de renforcer l'efficacité du secteur des transports.

2.1 Améliorer la connectivité régionale et continentale

2.1.1 Analyse de situation

Une meilleure connectivité au sein des régions, entre les régions et entre les régions et les ports est capitale pour réduire les coûts des transports et promouvoir le commerce régional, interrégional et mondial. C'est le premier objectif fixé dans le Cadre de la politique des transports. Les transports aériens et maritimes sont essentiellement internationaux et, de ce fait, le renforcement de la connectivité externe est lié aux développements de ces modes de transport au-delà des frontières du continent africain, par exemple la situation géographique des principales plateformes aéroportuaires et des plateformes portuaires de manutention des conteneurs, la rapidité avec laquelle des accords de services pour la circulation aérienne transatlantique sont conclus, l'introduction de systèmes de gestion du trafic maritime, etc.

Deux raisons fondamentales expliquent le niveau insuffisant de connectivité:

- la très faible densité de l'infrastructure en Afrique subsaharienne (principalement routière et ferroviaire) et le mauvais état de ces infrastructures du fait du manque de maintenance systématique, et
- l'inefficacité des services de transport le long de ces infrastructures, en particulier le long des corridors.

En résultat, les frais de transaction en Afrique subsaharienne sont les plus élevés au monde, comme le tableau 2.1 le montre. Le déficit de l'interconnectivité empêche les pays de se regrouper et de tirer parti des possibilités offertes au niveau national, régional et mondial⁷.

⁷ Vision 2063

Tableau 2.1: Coûts des transactions dans le commerce international, moyennes régionales en 2012

	Documents d'exportation	Délai pour l'exportation (jours)	Coût d'exportation (en USD par conteneur) ⁸	Documents d'importation	Délai pour l'importation (jours)	Coût d'importation (en USD par conteneur)
Asie de l'Est et Pacifique	6	21	923	7	22	958
Europe orientale et Asie centrale	7	26	2 134	8	29	2 349
Amérique latine et Caraïbes	6	17	1 268	7	19	1 612
Moyen-Orient et Afrique du Nord	6	19	1 083	8	22	1 275
Pays à revenu élevé de l'OCDE	4	10	1 028	5	10	1 080
Asie du Sud	8	32	1 603	9	33	1 736
Afrique subsaharienne	8	31	1 990	9	37	2 567

En Afrique occidentale et centrale, et dans une moindre mesure en Afrique orientale et méridionale, le potentiel commercial est entravé par des inefficacités des services de transport de plusieurs types, comprenant la congestion des ports, les longs retards de traitement des cargaisons, les faibles performances des systèmes de transit terrestre et de nombreux obstacles non officiels. Des conditions défavorables résultent des services de transport, des pratiques commerciales, du transport, des procédures douanières, des infrastructures et de la mauvaise gouvernance.

Certains des facteurs contribuant aux problèmes rencontrés le long des corridors peuvent être associés à l'absence d'institutions appropriées, capables de coordonner, de manière proactive, les interventions pour supprimer les obstacles au déplacement. Les corridors avec les institutions de gestion des corridors (IGC) ont parfois montré des améliorations significatives dans la facilitation du dialogue entre les parties prenantes des corridors et dans les procédures d'harmonisation et les documents utilisés pour les opérations de transport et de transit le long du corridor, entraînant une réduction du temps et du coût du transit.

Le **Programme pour le développement de l'infrastructure en Afrique (PIDA)**, approuvé par l'UA en janvier 2012, propose des solutions pour remédier aux nombreux problèmes auxquels est confronté le secteur des transports le long des infrastructures de transport régional africaines (ARTIN). Le PIDA détermine les activités («douces» et «dures») à mener par tranches de dix ans (2010-2020; 2020-2030 et 2030-2040). Actuellement, la CUA, l'APCN, les CER et les pays mettent en œuvre le PAP du PIDA qui couvre la période 2010-2020.

Les objectifs globaux du PIDA consistent non seulement à recommander la construction ou la modernisation des infrastructures de transport régional pour renforcer les capacités et satisfaire la demande de transport escomptée, mais aussi pour mettre en place des systèmes de transport régional, qui non seulement encourageront et faciliteront le commerce régional et la circulation des

⁸ Source: UNECA, 2013

marchandises et des passagers, mais accéléreront aussi le développement économique des pays enclavés et de transit et contribueront à réduire la pauvreté.

La section du PAP du PIDA relative aux transports comporte 24 programmes. La majorité de ces programmes visent à renforcer (ou créer) des capacités d'infrastructures pour répondre à la demande escomptée de trafic, en 2020, et accroître l'efficacité du transport le long des principaux corridors. Chaque programme du PAP du PIDA recommande de débiter par la réalisation d'études et d'analyses pour définir les meilleures solutions techniques et économiques afin de combler les lacunes identifiées et d'améliorer l'efficacité générale du transport régional, puis identifie et estime le coût des investissements nécessaires.

Face à la croissance escomptée du trafic, le PIDA a estimé les besoins d'investissement pour les ARTIN comme suit:

Tableau 2.2: Coûts estimatifs du programme régional et continental du PIDA pour les ARTIN (en milliards d'USD)

Région	Connectivité		Comblement des déficits				Modernisation				Total
	TAH	Inter-capitales	Ports	Routes	Rail	Aéroport	Routes	Rail	Aéroports	OSBP	
Afrique du Nord	1,4	-	-	0,8	1,0**	0,6	1,7*	4,1**	-	0,2	9,8
Afrique occidentale	1,9	-	12,0	4,6	9,0	1,4	4,1*	0,6	-	0,5	34,1
Afrique centrale	2,0	1,0	7,6	0,8	5,2	0,7	2,8*	0,2	-	0,3	20,6
Afrique orientale	0,6	-	15,4	2,9	9,0	0,8	4,6*	0,4	-	0,5	34,2
Afrique australe	0,2	-	14,0	3,1	12,0	1,0	5,9*	1,5	-	0,5	38,2
Continentale	-	-	-	-	-	-	0,1*	-	0,5	-	0,6
Total	6,1	1,0	49,0	12,2	36,2	4,5	19,2	6,8	0,5	2,0	137,5

* Y compris le développement de corridors intelligents, avec des modèles technologiques de corridors intelligents élaborés au niveau continental et la mise en œuvre de corridors intelligents au niveau régional.

** Sans compter la construction d'un système ferroviaire à grande vitesse.

Note: La modernisation des routes inclut des contournements et des routes d'accès aux ports qui renforcent également les capacités. Tous les chiffres sont des estimations qui devraient être compris comme des valeurs approximatives avec une précision de +/- 20 %.

Dès le début de 2016, certains projets d'investissement dans le transport ont été mis en œuvre ou étudiés, mais seules quelques-unes des études ou analyses recommandées ont été menées soit par la CUA, l'APCN ou les CER. Les objectifs généraux du PIDA, en termes d'amélioration de la connectivité du transport régional, ne sont pas encore atteints.

Parmi les nombreuses analyses et actions recommandées par le PIDA, certaines sont particulièrement importantes pour améliorer l'efficacité du système de transport régional et devraient être menées rapidement, telles que:

- l'identification des plateformes portuaires qui pourraient être reliées aux pays enclavés au moyen de systèmes de transport terrestre efficaces afin d'améliorer l'interconnectivité régionale et réduire les coûts logistiques.
La diffusion et la mise en œuvre des caractéristiques adoptées de l'infrastructure routière le long des corridors afin de créer un réseau de transport routier africain homogène (caractéristiques techniques, contournement des villes et des villages, voies de dépassement en côte, aires de repos, etc.).
- l'identification des plateformes aéroportuaires et la libéralisation du transport aérien (telle que requise par la décision de Yamoussoukro) pour réduire les coûts du transport et améliorer les fréquences, et
- la mise en œuvre de corridors intelligents.

Le PAP du PIDA existe à présent depuis quatre ans et il pourrait s'avérer nécessaire de réévaluer les objectifs et les activités recommandés pour chaque programme et, au besoin, de proposer et de fixer de nouveaux objectifs et de nouvelles activités. Le moment est également venu de commencer à préparer la seconde phase du PIDA pour la période 2020-2030.

Le processus de mise en œuvre est inscrit dans l'Architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique (IAIDA), l'objectif général est de renforcer les capacités institutionnelles et de créer un environnement propice pour la mobilisation des ressources. L'architecture consiste en structures pour la prise de décision et la mise en œuvre. La responsabilité de la conception de plans directeurs et de la détermination d'infrastructures régionales d'intégration se situe aux niveaux régional et national. La responsabilité de la mise en œuvre du PIDA incombe à l'APCN en étroite coopération avec les CER et leurs institutions spécialisées. Compte tenu des activités limitées réalisées jusqu'à présent dans la mise en œuvre des programmes de transport du PAP du PIDA, il sera utile de réévaluer la structure de mise en œuvre approuvée par les chefs d'État au moment où le PIDA sera actualisé et élargi.

2.1.2 Questions clés concernant la connectivité régionale

- a) la lenteur de la mise en œuvre du PAP du PIDA. Un grand nombre des sections de routes et de voies ferrées ARTIN qui devaient être construites ou rénovées pour répondre à la demande de transport ne le sont toujours pas;

- b) le mauvais état des routes dans de nombreux corridors entraînant des retards et des coûts élevés d'exploitation et de maintenance des véhicules pour le camionnage;
- c) l'encombrement des ports et les délais excessifs aux passages frontaliers entraînant des coûts logistiques totaux élevés pour les chargeurs enclavés, y compris les coûts cachés qu'ils supportent en raison des retards et du manque de fiabilité de la chaîne logistique;
- d) l'absence de concurrence dans le marché des transports;
- e) les informations sur les échanges commerciaux et les performances des corridors ne sont pas suffisamment élaborées pour repérer les inefficacités;
- f) les paiements informels et les points de contrôle excessifs, en particulier dans les corridors d'Afrique occidentale et centrale;
- g) l'absence de mise en œuvre complète de mesures de facilitation du commerce le long des corridors (y compris les ports et les postes frontaliers);
- h) l'absence d'harmonisation des politiques, des normes et des lignes directrices;
- i) l'absence de capacité de répression;
- j) l'absence de conformité aux conventions internationales; et
- k) l'absence de participation du secteur privé.

2.1.3 Mesures politiques recommandées pour améliorer la connectivité régionale

- 1) le corps de chaussée de l'Autoroute transafricaine (TAH) devrait être revêtu en totalité;
- 2) les CER et les États membres devraient mettre en œuvre des normes de conception, de performances et de sécurité harmonisées et approuvées pour la TAH;
- 3) toutes les capitales africaines devraient être reliées au réseau revêtu;
- 4) actualiser et mettre en œuvre les activités recommandées pour les 24 PAP du PIDA pour le secteur des transports;
- 5) réviser, actualiser et renforcer les accords de mise en œuvre pour le PIDA (l'Architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique – IAIDA) afin que ses recommandations soient pleinement mises en œuvre en temps opportun;
- 6) mettre en œuvre les réformes institutionnelles recommandées par le PIDA;
- 7) des institutions de gestion des corridors (IGC) devraient être créées ou renforcées afin d'améliorer les efficacités dans le transport et réduire les coûts logistiques, et les États membres et les CER devraient dès lors adopter des mesures de renforcement, notamment en ce qui concerne un statut juridique, et harmoniser ces mesures;
- 8) la création de corridors intelligents (SMART) devrait bénéficier d'un soutien et les États membres et CER concernés devraient mettre en œuvre l'éventail complet des mesures dans les corridors pilotes ainsi que rendre compte à la CUA des progrès et des impacts;
- 9) des plateformes portuaires capables d'accueillir des navires de plus grande taille et qui seront reliées aux pays enclavés par des systèmes de transport terrestre pour améliorer la connectivité régionale et réduire les coûts logistiques dans chaque région, devraient être déterminées. A cet effet, les CER et les États membres devraient s'engager auprès des grandes compagnies maritimes afin d'identifier le meilleur site pour implanter ces plateformes portuaires; et
- 10) les techniques caractéristiques de l'infrastructure routière qui ont été approuvées pour la TAH devraient être mises en œuvre le long des corridors, afin de créer un réseau routier africain homogène, en termes de caractéristiques techniques, par des contournements de villes et villages, des voies de dépassement en côte et des aires de repos, etc.

2.2 Élaborer un système de transport durable qui soit sûr, sécurisé et respectueux de l'environnement

2.2.1 Analyse de situation

Promouvoir une infrastructure et des services de transport qui soient durables et qui réduisent au minimum les incidences négatives sur l'environnement et les communautés est un des nouveaux défis majeurs auxquels le secteur du transport doit faire face.

Il est important d'assurer la durabilité, la sécurité et la sûreté et de réduire l'impact du secteur du transport sur l'environnement. À ce jour, la majorité des services de transport utilisent les combustibles fossiles, qui se raréfieront au cours des prochaines décennies. Le continent africain devrait prendre les mesures nécessaires pour réduire cette dépendance au pétrole, notamment par un recours accru aux sources d'énergie renouvelable.

Au niveau mondial, le transport est responsable d'environ un quart des émissions de gaz à effet de serre (GES) dues à l'énergie. En ce qui concerne l'Afrique et d'autres pays émergents et en développement, ils deviendront la source de GES qui afficheront la croissance la plus rapide au cours des prochaines années, essentiellement du fait de l'accroissement des transports, tant des passagers que du fret. De manière certaine, le secteur du transport a considérablement contribué à la croissance économique africaine dans le passé. Cette tendance se poursuivra dans le futur, mais une structuration est nécessaire de sorte que l'accélération de la motorisation (entraînant une pollution atmosphérique, des accidents de la route et des décès, une augmentation des émissions de GES, etc.) évolue de telle façon que les coûts économiques en résultant ne sapent pas les résultats escomptés du développement économique et social.

Alors qu'à l'heure actuelle la part de l'Afrique dans les émissions mondiales de carbone représente moins de 5 %, elle devra commencer à contribuer aux efforts mondiaux pour améliorer le transport durable en élaborant des systèmes de transport qui soient moins polluants, plus sûrs, offrant une meilleure sécurité et consommant moins d'énergie fossile.

L'Afrique supporte également les contrecoups de l'impact du changement climatique mondial. Elle doit relever le défi mondial du changement climatique en donnant la priorité à l'adaptation dans toutes ses actions, en mettant à contribution les compétences de diverses disciplines, et recevoir un soutien adéquat (développement et transfert de technologies abordables, renforcement des capacités, ressources financières et techniques) pour assurer la mise en œuvre des actions pour la survie des populations les plus vulnérables, y compris les États insulaires, tant pour un développement durable que pour une prospérité partagée.

2.2.2 Questions clés concernant le transport durable

Trois des **objectifs de développement durable**⁹ (ODD) des Nations Unies ayant un lien avec la Stratégie africaine sur les changements climatiques / COP 21 présentent un intérêt pour les États africain, qui devraient adopter des politiques adaptées pour réaliser ces objectifs.

⁹ Résolutions des Nations Unies A/RES/70/1, 25 septembre 2015.

Les ODD particulièrement pertinents pour le secteur des transports sont:

ODD

- Objectif 3.6: pour le secteur routier: d'ici 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route; et
- Objectif 3.9: pour le secteur du transport urbain (en particulier): d'ici 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses et à la **pollution** et à la contamination **de l'air**, de l'eau et du sol.

ODD

- Objectif 9.1: pour le secteur du transport en général: mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en privilégiant un accès universel, financièrement abordable et équitable aux personnes en situation vulnérable (les personnes handicapées, les femmes et les enfants); et
- Objectif 9.4: pour le secteur du transport urbain (en particulier): d'ici 2030, moderniser l'infrastructure et adapter les industries afin de les rendre durables, par une utilisation plus rationnelle des ressources et un recours accru aux technologies et procédés industriels propres et respectueux de l'environnement, chaque pays agissant dans la mesure de ses moyens. Cet objectif ODD s'applique aux systèmes de transport urbain (tels que les autobus, les taxis et autres véhicules à moteur).

ODD

- Objectif 11.2: pour le secteur du transport urbain: d'ici 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées; et
- Objectif 11.4: pour le secteur du transport urbain: d'ici 2030, réduire l'impact environnemental négatif des villes par habitant, y compris en accordant une attention particulière à la **qualité de l'air** et à la gestion, notamment municipale, des déchets.

Les ODD considérés dans le Cadre de la politique des transports sont les objectifs 3.9, 9.4 et 11.2/11.4. L'ODD 3.4 est également pris en compte, car une part importante des vkm (véhicule-kilomètre) est enregistrée dans les zones urbaines, et les *aspects de la mobilité* dans l'ODD 9.1 sont traités avec l'introduction de systèmes de transport public modernes.

L'ODD 9.1 est pris en compte pour chaque mode de transport. Dans un grand nombre de pays, les investissements cumulés nécessaires à la mise en place de ces infrastructures de transport modernes seront sensiblement supérieurs aux capacités financières qui leur sont dédiées et le recours à des mécanismes de financement innovants sera indispensable, notamment en faisant appel au secteur privé et en utilisant des dispositifs financiers locaux, comme les fonds de pension.

Afin d'assurer la durabilité du secteur des transports, et dans le sens des orientations politiques plus larges publiées dans les ODD, dans la Stratégie africaine sur les changements climatiques et lors de COP 21, une réponse doit être apportée aux questions suivantes:

- a) mettre davantage l'accent sur des modes de transport plus sûrs, plus sécurisés et moins polluants en visant en particulier le transport routier et les zones urbaines;
- b) élaborer des méthodes pour encourager la mise au point de système de transport qui consomment moins d'énergie fossile;
- c) promouvoir l'utilisation de modes qui réduisent au minimum les impacts négatifs sur l'environnement et assurent une meilleure durabilité à l'aide de moyens incitant à l'adoption des modes de transport par le rail et par les voies navigables intérieures au lieu du transport des passagers et des marchandises par la route;
- d) protéger les infrastructures de transport des changements climatiques; des normes de conception doivent être adaptées pour tenir compte d'une augmentation de la fréquence des inondations, et l'élévation escomptée du niveau moyen de la mer ainsi que des ondes de tempête plus fortes doivent être anticipées lors du choix de l'implantation des infrastructures côtières.

2.2.3 Mesures politiques recommandées pour le transport durable

1. Alors qu'à l'heure actuelle la part de l'Afrique dans les émissions mondiales de carbone représente moins de 5 %, le continent devrait commencer à contribuer aux efforts mondiaux pour renforcer le transport durable, tout particulièrement dans les zones urbaines où des efforts axés sur l'élaboration d'un système de transport public peuvent aider à freiner la prolifération des voitures;
2. l'utilisation du combustible fossile dans le secteur du transport devrait être réduite:
 - o en utilisant le transport ferroviaire sur les moyennes et longues distances et le transport fluvial, le cas échéant, pour le transport sur longue distance ainsi que par le développement et la promotion du transport multimodal,
 - o en renforçant l'efficacité énergétique des services de transport et la réduction de l'empreinte carbone au moyen de systèmes ferroviaires électriques et de camions économes en carburant;
3. les infrastructures de transport devraient évoluer vers une base d'autofinancement en respectant, comme il convient, les exigences de sécurité du transport modal;
4. les efforts mondiaux visant à obtenir une réduction de 60 % des gaz à effet de serre d'ici 2050 dans le secteur des transports devraient être encouragés conformément aux ODD pertinents et, en particulier, la réduction du niveau des émissions dues au transport urbain peut contribuer à une meilleure qualité de l'air dans les villes africaines;
5. les frais et taxes de transport devraient être restructurés sur le long terme afin que chaque mode de transport supporte la totalité des coûts de son impact sur l'environnement;
6. les États africains devraient mettre en œuvre les caractéristiques techniques approuvées dans l'infrastructure routière afin de renforcer la sécurité, de réduire la pollution et d'atténuer l'impact des services de transport routier sur l'environnement;
7. la CUA devrait envisager des politiques pour la mise en œuvre des infrastructures de transport, en tenant compte des futurs problèmes liés au changement climatique, comme l'élévation prévue du niveau moyen de la mer; et
8. les politiques de transport urbain devraient être élaborées sur une base durable.

2.3 Améliorer la gouvernance du secteur du transport

La gestion et la bonne gouvernance du secteur du transport concernent les diverses phases du développement et la gestion du secteur du transport qui sont:

- la planification des transports;
- la gestion et l'exploitation des transports;
- la gestion et la surveillance des données relatives au transport; et
- le financement des transports.

2.3.1 Planification du transport

2.3.1.1 Analyse de situation

La planification des projets de transport n'est pas toujours menée de manière rationnelle dans tous les États membres. En conséquence, la planification des infrastructures de transport n'est souvent ni coordonnée ni harmonisée. Souvent, le transport ferroviaire et fluvial souffre d'un investissement inadéquat et de politiques fiscales qui favorisent le transport routier par rapport aux autres modes. Les chemins de fer et les voies fluviales manquent généralement d'investissements et de fonds de roulement, même lorsque des concessions ferroviaires ont été mises en place. Le transport routier bénéficie également d'une application laxiste des règlements relatifs aux charges (provoquant une plus grande détérioration des routes), tandis que le transport ferroviaire respecte les limites en matière de charge.

Le développement d'un système de transport efficace signifie le recours au mode de transport privilégié en fonction des circonstances présentes et escomptées (et ne favorisant donc pas un mode particulier). L'objectif devrait être de ne pas rechercher une compétitivité totale entre les différents modes, mais de se diriger vers le mode de transport le plus efficace et de tendre à l'intégration de plus d'un mode lors de la création de meilleurs services de transport, efficaces et rentables. En principe, aucun mode ne devrait se voir accorder la priorité sur un autre et la combinaison de modes devrait être déterminée par la nature (finalité, type, volume et distance) de la demande de transport et par les avantages comparatifs de chaque mode dans des circonstances spécifiques.

Au niveau régional, il y a une absence de responsabilités claires entre les organisations continentales et régionales, avec de nombreux chevauchements résultant en des études non coordonnées et en un manque de coordination et d'harmonisation dans les décisions politiques. Par conséquent, les programmes de développement des CER sont préparés à l'aide de différentes méthodes et approches de planification entraînant un niveau différent d'analyses et de propositions pour de nouveaux projets. Il en résulte des plans directeurs hétérogènes pour la route et le rail et une absence de plans directeurs pour les ports et les aéroports.

2.3.1.2 Questions clés concernant la planification du transport

- a) Au niveau national, la planification des investissements dans les infrastructures de transport n'est pas harmonisée ni coordonnée; et
- b) au niveau régional, l'absence d'une harmonisation des techniques de planification résulte en différents niveaux d'analyse et de propositions des nouveaux projets, avec pour conséquence que les plans directeurs pour le transport par route et par rail sont hétérogènes et qu'il n'y a pas de plans directeurs pour les ports et les aéroports.

2.3.1.3 Mesures politiques recommandées pour la planification du transport

- 1) Les techniques, méthodes et systèmes de planification devraient être harmonisés entre les CER et entre les États membres faisant partie des CER;
- 2) tous les modes de transport devraient être impliqués dans la planification du développement

national du secteur du transport;

- 3) le transport multimodal devrait être encouragé afin de promouvoir la réduction des coûts de transport;
- 4) les États membres devraient accorder la priorité aux projets de transport au niveau régional par rapport au niveau national, quand ces projets régionaux renforcent l'efficacité des transports nationaux et régionaux et une diminution des coûts de transport; et
- 5) les États membres et les CER doivent prendre pleinement conscience de la croissance escomptée de la demande de transport et de la nécessité qu'il y a à s'assurer que la capacité des infrastructures de transport tant nationales que régionales satisfera à la demande de transport escomptée dans le futur.

2.3.2 Gestion et exploitation du transport

2.3.2.1 Analyse de situation

Les problèmes de gouvernance sont particulièrement importants dans la gestion et l'exploitation du secteur des transports et une amélioration substantielle de l'efficacité pourrait être obtenue en adoptant et en mettant en œuvre les décisions politiques adéquates aux niveaux national et régional.

Dans de nombreux pays et le long des principaux corridors, les coûts du transport sont substantiellement augmentés par:

- des règlements inappropriés (tels qu'un système de taxation inégal pour les différents modes de transport, une participation déloyale au secteur et de solides mécanismes de protection, créant un monopole ou le tour de rôle pour le chargement des camions dans certains ports d'Afrique occidentale);
- l'absence de mise en œuvre des règlements existants, tels que le contrôle des camions en surcharge; et
- des pratiques dans les ports ou le long des routes qui induisent des inefficacités.

2.3.2.2 Questions clés concernant la gestion et l'exploitation du transport

- a) En raison d'un manque de financement et de politiques inappropriées, la majorité des pays africains n'entretiennent pas correctement leurs routes et leurs voies ferrées. Il en résulte des réfections très coûteuses du réseau routier et des limitations de vitesse sur les voies ferrées, réduisant la compétitivité des services ferroviaires;
- b) dans de nombreux pays, des règlements qui limitent la concurrence et donnent souvent lieu à des situations de monopole font obstacle à l'entrée sur le marché du transport. L'entrée sur ce marché devrait être libre et des systèmes intermédiaires efficaces, permettant aux transporteurs et aux clients de se rencontrer, devraient être mis en place. Les règlements d'entrée sur le marché des transports devraient être harmonisés au niveau des CER ainsi que les règlements pour gérer et exploiter des sociétés de transport et pour exploiter les flottes de transport (camions, bus, locomotives, bateaux, avions);
- c) la concurrence entre les modes de transport n'est pas toujours loyale. En outre, il existe de nombreux obstacles non formels à un transport fluide aux niveaux national et régional, tels que des barrages routiers non officiels le long des corridors. Il en résulte souvent des retards et des coûts supplémentaires qui augmentent le coût des services de transport;
- d) dans le monde entier, la modernisation du secteur des transports est rapide grâce à l'introduction de technologies nouvelles telles que la mise en œuvre d'un système de transport intelligent (STI) et le recours à des techniques de TIC efficaces. Ces nouvelles techniques ne sont pas encore systématiquement utilisées dans les pays africains;

- e) un aspect social important qui doit être pris en compte en même temps que l'amélioration du secteur africain des transports est l'amélioration de la sûreté et de la sécurité. La sécurité routière est un problème social majeur, mais on compte aussi un trop grand nombre d'accidents de train, de barges et d'avion provoquant la perte de nombreuses vies et des dommages coûteux. Certains efforts sont en cours. Par exemple, les États africains ont récemment approuvé la charte africaine de la sécurité routière ainsi qu'un plan d'action pour accélérer la mise en œuvre de la recommandation de la charte. Avec l'aide de l'OACI et de la CAFAC, des programmes importants pour améliorer la sécurité du transport aérien sont mis en œuvre dans de nombreux États africains. Toutefois, il importerait de faire naître une nouvelle culture africaine de la sécurité du transport et des politiques et programmes similaires devraient être mis en place pour les transports fluvial et maritime et pour les chemins de fer. La CUA prendra le leadership pour mettre en œuvre des programmes visant à créer cette culture de la sécurité;
- f) dans de nombreux pays, l'entrée sur le marché du transport est freinée par de nombreux **règlements** qui limitent la concurrence et donnent souvent lieu à des situations de monopole et d'oligopole. L'entrée sur le marché devrait être libre et des systèmes intermédiaires efficaces, permettant aux transporteurs et aux clients de se rencontrer, devraient être mis en place; et
- g) comme mentionné précédemment, il existe de nombreux obstacles non formels à un transport fluide aux niveaux national et régional, tels que des barrages routiers non officiels le long des corridors. Il en résulte souvent des retards et des pots de vin à payer, augmentant substantiellement les coûts des services de transport. Il convient de mettre en place des politiques pour éliminer ces obstacles.

2.3.2.3 Mesures politiques recommandées pour la gestion et l'exploitation du transport

- 1) Les États membres devraient adopter des programmes de maintenance durable des infrastructures de transport existantes, supprimant ainsi la nécessité de leur réfection;
- 2) l'entretien courant et périodique des infrastructures de transport devrait être financé par les usagers des transports;
- 3) les États membres devraient être exhortés à assurer une concurrence équitable entre les modes (taxation, mesures politiques) et à supprimer la réglementation des tarifs;
- 4) les États membres devraient renforcer les compétences techniques et de gestion du personnel travaillant dans le secteur des transports et l'UA contactera les partenaires de développement pour un appui à cet effet;
- 5) les CER devraient proposer des mesures visant à harmoniser les conditions d'entrée dans le secteur des transports, en termes de capacités humaines et de qualifications et savoir-faire des sociétés de transport;
- 6) les CER et les États membres devraient assurer l'efficacité des transports en éliminant toutes les pratiques anormales;
- 7) tous les États membres devraient appliquer les lois sur le trafic et supprimer les surcharges;
- 8) tous les États membres devraient optimiser le recours au secteur privé pour la maintenance et l'exploitation des infrastructures de transport, pour la gestion des services de transport et pour la maintenance des corridors routiers grâce au système de péage;
- 9) les États membres devraient développer le recours aux TIC et au STI pour assurer les rendements dans le transport et réduire les coûts sur les corridors;
- 10) les États membres devraient améliorer la sûreté et la sécurité des transports en mettant en œuvre et en application des mesures et des règlements appropriés.

2.3.3 Données et surveillance du secteur des transports

2.3.3.1 Questions clés concernant les données et la surveillance du secteur des transports

Le système des transports requiert trois ensembles de compétences de base: en matière de stratégie et de planification, les infrastructures de transport, et la fourniture de services, la réglementation et la surveillance. Les ensembles de compétences requis sont assez différents et – élément important – dans de nombreux pays africains, ces activités ne sont pas séparées et il existe un conflit d'intérêts potentiel lorsque les mêmes parties fixent les objectifs, doivent les réaliser et superviser leur réalisation.

La proposition consiste dès lors à ***séparer la prise de décision politique de la fourniture d'infrastructures et de services de transport et les fonctions de suivi, de surveillance et d'application des politiques. Le suivi des*** objectifs politiques et la supervision ainsi que l'application des mesures politiques devraient être intégrés dans des structures indépendantes (telles que des organismes réglementaires) chargées de surveiller la mise en œuvre correcte des politiques de transport.

Pour le suivi et l'évaluation, des données adéquates et fiables sont nécessaires, non seulement pour comprendre dans quelle mesure les diverses interventions contribuent à la réalisation des objectifs fixés par les ministères, agences et autres parties prenantes du secteur des transports, mais aussi pour évaluer la façon dont le secteur des transports contribue aux objectifs de développement nationaux et internationaux, tels que les OMD et les ODD qui leur succèdent.

2.3.3.2 Mesures politiques relatives aux informations et à la surveillance du secteur des transports

- 1) Les CER devraient créer des observatoires des transports indépendants afin de contrôler l'efficacité du trafic de transit, en particulier le long des corridors et de veiller à la mise en œuvre de politiques de transport approuvées et pertinentes;
- 2) les CER devraient stimuler la mise en place de systèmes de suivi indépendants et efficaces aux niveaux nationaux (régulateurs d'organes); et
- 3) les CER devraient inscrire le concept de la gestion des données sur le secteur des transports au cœur de l'élaboration des politiques, comprenant la création de données de référence et des critères concernant les indicateurs clés.

2.3.4 Financement du transport

2.3.4.1 Analyse de situation

Jusqu'à ce jour, la plupart des États africains comptaient principalement sur les crédits traditionnels octroyés dans le cadre du budget national pour financer l'agrandissement des infrastructures de transport existantes ou la construction de nouvelles infrastructures, ces ressources étant complétées par un concours financier des IFI et de partenaires de développement internationaux. Les efforts visant à impliquer le secteur privé et/ou mobiliser d'autres sources de financement pour construire les infrastructures se sont heurtés à des difficultés majeures issues des cadres juridiques, institutionnels et de financement qui n'étaient pas à la hauteur des enjeux.

Le transport par rail et par voies intérieures navigables souffre trop souvent d'un manque de financement qui est la cause d'une dégradation de ces modes de transport et la diminution de leur part dans le secteur des transports tout entier.

Dans de trop nombreux pays africains, l'investissement dans les infrastructures est financé à partir de ressources qui devraient être allouées à la maintenance. Plus particulièrement, le détournement des investissements vers la réfection des routes et le développement du réseau routier peut induire un entretien insuffisant et une dégradation rapide des réseaux existants.

Les impacts des services de transport sur l'environnement ne sont souvent pas correctement financés par les usagers qui devraient assumer le coût total des dommages environnementaux.

2.3.4.2 Questions clés concernant le financement du secteur des transports

- a) Les besoins de financement en Afrique pour développer les infrastructures de transport durables sont considérables. Les estimations issues du récent diagnostic par pays dans le cadre du Diagnostic des infrastructures nationales en Afrique (AICD) sous la direction de la Banque mondiale indiquent que les besoins du continent pour moderniser et construire les infrastructures prioritaires de transport dépasseront 20 milliards d'USD par an ou près de 1,5 % du PIB total de l'Afrique¹⁰. Seuls quelques États africains seront en mesure d'allouer la part nécessaire sur leur budget annuel consacré aux investissements pour satisfaire aux exigences financières de la modernisation des infrastructures de transport ou de la construction de nouvelles infrastructures.
- b) Les coûts des infrastructures de transport (maintenance, réfection, modernisation, mise à niveau et élargissement) sont très élevés et les pays africains rencontrent de grandes difficultés en tentant d'obtenir le financement approprié et d'assurer une concurrence équitable entre les modes de transport.
- c) Il est indispensable de mettre en place, dans toute sa mesure, le « principe de l'utilisateur-payeur » pour l'appliquer au transport de marchandises qui est essentiellement un service à destination commerciale.
- d) Compte tenu de la capacité limitée de la plupart des États africains pour financer les énormes besoins infrastructurels du transport dans tout le continent, il convient de voir au-delà des financements provenant uniquement des budgets nationaux et des IFI pour développer l'infrastructure de transport et d'envisager de mobiliser d'autres sources de financement.
- e) Le financement par le secteur privé de projets faisables sur un plan économique peut réduire sensiblement les besoins en financement public et faire avancer la mise en œuvre de projets de transport très importants sans devoir attendre des financements sur des exercices budgétaires publics futurs.
- f) Des solutions de financement innovantes doivent être élaborées, en recourant à des approches de partenariat public-privé (PPP) et auprès des institutions de financement du développement, pour mobiliser et accélérer le financement des infrastructures, notamment au moyen de mécanismes combinés. Le principe de ce mécanisme est de combiner des emprunts et des engagements en capital auprès de financiers publics et privés. Le recours aux subventions doit être utilisé dans une perspective stratégique pour attirer des financements complémentaires importants en réduisant l'exposition aux risques.
- g) Les décisions d'investir dans ces nouvelles infrastructures de transport devraient être basées sur une justification économique des projets et sur leur faisabilité.

¹⁰ Infrastructures africaines, Banque mondiale, 2010, V. Foster et C. Briceño-Garmendia, voir les explications plus détaillées dans le Programme de connaissance de l'infrastructure (AIKP).

2.3.4.3 Mesures politiques recommandées pour le financement du secteur des transports

- 1) Les États membres devraient élaborer des instruments portant des cadres juridiques et réglementaires sur lesquels la création de PPP visant le développement, le financement, la gestion et l'exploitation de projets majeurs d'infrastructures du transport pourrait s'appuyer;
- 2) en ce qui concerne le transport routier, les États membres doivent s'assurer que le financement de l'entretien courant et périodique soit couvert par les usagers. Les sommes collectées pourraient être dirigées vers les fonds pour les routes et utilisées exclusivement pour l'entretien des routes sur la base des performances et permettrait d'éviter la réfection du réseau routier;
- 3) en ce qui concerne le transport de fret, une redevance d'utilisation devrait couvrir en totalité le coût lié à l'utilisation des infrastructures, ainsi que les coûts indirects, tels que l'impact sur l'environnement;
- 4) compte tenu des fonds limités collectés au moyen des redevances d'utilisation, les projets liés aux infrastructures de transport devraient être financés par des budgets spécifiquement dédiés aux investissements, éventuellement avec une aide financière des IFI ou d'une participation du secteur privé, tandis que les fonds collectés au moyen des redevances seraient consacrés principalement aux besoins de maintenance des infrastructures de transport existantes; et
- 5) les États membres devraient élaborer des instruments portant des cadres juridiques, réglementaires et institutionnels pour faire participer le secteur privé au développement, au financement, à la gestion et à l'exploitation des projets d'infrastructures de transport.

2.4 Cadres institutionnels

2.4.1 Questions clés

Au niveau régional et continental, le fonctionnement du cadre institutionnel existant pour le secteur des transports ne répond pas aux défis auxquels le secteur est confronté. Les questions clés suivantes ont été répertoriées:

- a) absence d'un partage clair des responsabilités entre les organisations continentales, régionales et nationales avec de nombreux chevauchements ayant pour résultat des études non coordonnées et l'absence d'harmonisation dans les décisions politiques entre les États au sein d'un CER et entre les CER;
- b) les programmes de développement des CER sont préparés à l'aide de différentes méthodes et approches qui reflètent un niveau très différent d'analyse et de propositions pour de nouveaux projets. Il en résulte des plans directeurs hétérogènes pour le développement routier et ferroviaire et l'absence de plans directeurs pour les ports et les aéroports;
- c) absence d'harmonisation du statut juridique des corridors de transport;
- d) absence d'harmonisation des politiques (normes routières, charge limite à l'essieu, etc.) et des stratégies, en particulier sur les corridors;
- e) absence d'échange systématique d'informations entre les institutions nationales et régionales et l'UA, notamment sur des questions institutionnelles et d'harmonisation;
- f) ressources insuffisantes (humaines, techniques et financières) pour exécuter correctement et efficacement leurs mandats aux niveaux continental, régional et national;
- g) une absence d'harmonisation entrave le progrès dans la mise en œuvre, par les États africains, des politiques approuvées au niveau de la CUA ou des CER.

Pour la mise en œuvre du PIDA, l'APCN, le FAD, l'UNECA et les CER sont des institutions qui rendent compte régulièrement, par l'entremise de la CUA, aux niveaux les plus élevés (ministres et chefs d'État). Elles doivent être bien placées pour surveiller les progrès réalisés en matière d'harmonisation des politiques en relation avec tous les modes de transport.

2.4.2 Mesures politiques institutionnelles recommandées

- 1) les CER devraient renforcer le transfert entre elles des connaissances et des expériences sur les aspects institutionnels, économiques et sociaux, par exemple en ce qui concerne la mise en place des postes frontières uniques (OSBP) et/ou la préparation des PPP;
- 2) des dispositifs institutionnels devraient être instaurés, en vue de l'achèvement de l'Autoroute transafricaine au niveau continental, avec l'aide des CER;
- 3) des institutions de gestion des corridors devraient être créées et celles existantes renforcées; et
- 4) les États membres, dans chaque corridor, devraient conclure des accords (protocoles d'entente) visant la modernisation et la maintenance des infrastructures de transport ainsi que pour améliorer la facilitation du commerce et accélérer les initiatives de développement spatial.

3. Domaines politiques du transport modal

Compte tenu de l'importance que revêt actuellement le transport routier en Afrique et de la diversité des questions soulevées par le secteur, la politique des transports examine l'infrastructure routière séparément des services de transport routier, qui comprennent à la fois l'industrie du camionnage et les services routiers le long du corridor.

3.1 Infrastructure routière

3.1.1 Analyse de situation de l'infrastructure routière

Le transport par route est un mode de transport dominant en Afrique. Il est présent de manière inégale et se concentre dans les zones urbaines¹¹. Il représente de 80 à 90 % du transport de marchandises interétatique et près de 100 % du transport de passagers. Malgré son rôle important dans la vie quotidienne, l'Afrique possède à peine un peu plus de deux millions (2) de kilomètres de routes de toutes catégories et répondant à toutes sortes de normes. L'Afrique reste le continent le moins connecté, avec une densité du réseau routier de 6,84 km par 100 km², soit deux fois moindre que celle de l'Amérique latine avec 12 km/100 km² et trois fois moindre que celle de l'Asie (18 km/100 km²). La longueur du réseau routier asphalté en bon état représente environ 30 % de réseau dans son entièreté. La répartition de ce réseau par région révèle une importante disparité dans la quantité et la qualité selon les régions d'Afrique.

Au cours de ces dix dernières années, davantage d'investissements ont été réalisés dans l'infrastructure routière que dans d'autres modes de transport, avec de nouveaux projets de construction et de réfection dans l'ensemble des régions. Les pays d'Afrique du Nord et l'Afrique du Sud ont réussi à garder leur infrastructure en bon état. Toutefois, les plus importants corridors routiers reliant les pays sans littoral à la côte n'ont pas gagné en efficacité, malgré les projets d'amélioration mis en place dans l'ensemble des CER. Ils sont toujours en mauvais état, les barrages routiers y sont nombreux et les délais de passage des frontières sont longs. Certaines régions développent seulement maintenant des corridors côtiers modernes.

La surcharge systématique des camions, ajoutant à la dégradation des corps de chaussée, pousse aux dernières limites le faible entretien des routes. En moyenne, moins de la moitié des ressources nécessaires à l'entretien sont disponibles.

L'entretien courant et périodique n'est souvent pas effectué en temps utile, ce qui provoque une dégradation de la surface de la route, permet à l'eau de s'infiltrer dans la couche de revêtement et la sous-couche et crée des dommages évitables. Des programmes de réfection coûteux doivent dès lors être mis en place dans les nombreux États africains.

Il importe que les États membres mettent en œuvre une stratégie de maintenance efficace permettant de procéder à des travaux courants et périodiques systématiques afin d'assurer un entretien adéquat et durable de la surface et éviter l'aggravation des dommages de la couche de revêtement et la sous-couche.

¹¹ Vision 2063

Parmi les stratégies potentielles, il convient de noter que de récentes expériences dans certains Etats africains (Tchad, Mozambique et Sénégal) pour mettre en œuvre des contrats de prestation pour un entretien courant et périodique affichent de bons résultats, avec des routes relevant de ce type de contrat gardées en bon état. Les avantages et les inconvénients de cette méthode d'entretien contractuel doivent être soigneusement analysés avant d'être généralisés sur le continent africain.

Les routes d'accès aux zones rurales sont souvent en mauvais état. Un accès amélioré aux zones rurales et aux réseaux routiers nationaux est d'une importance cruciale pour le développement économique et social de l'Afrique rurale. Les coûts de transport peuvent être considérablement réduits en traitant les corps de chaussée sur les routes rurales utiles, ce qui permettrait une augmentation de la production agricole et améliorerait les conditions de vie. Toutefois, les coûts de revêtement des corps de chaussée dans le respect des normes conventionnelles ne sont pas justifiés du point de vue économique en raison de la faible densité du trafic. Des alternatives au revêtement traditionnel moins coûteuses et adaptées à des routes à faible trafic et à l'environnement local sont nécessaires.

La sécurité routière reste une préoccupation réelle pour l'Afrique. Alors que la communauté internationale s'est engagée à prendre des initiatives fortes, une mise en œuvre concrète sur le terrain est nécessaire pour améliorer la situation.

Selon le Groupe des Nations Unies pour la coopération en matière de sécurité routière, 1,2 millions de décès sont enregistrés chaque année dans le monde. 28 décès pour 100 000 habitants sont en Afrique, la majorité des victimes étant des piétons et des cyclistes. La tranche de population la plus touchée est celle des jeunes. En Afrique, les accidents de la route représentent la deuxième cause de mortalité des personnes âgées de 5 à 44 ans. Dans de nombreux pays, le coût de ces accidents peut atteindre 1 à 1,5 % du PNB et représenter, dans certains cas, plus que la somme reçue au titre de l'aide au développement. En Afrique, ce montant est estimé à 10 milliards d'USD, soit près de 2 % du PNB.

Un objectif spécifique des Objectifs de développement durables (objectif 3.6) a trait à la sécurité routière en visant la réduction de moitié le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route d'ici 2020.

En janvier 2016, l'Assemblée de l'UA a approuvé la Charte africaine pour la sécurité routière ainsi qu'un plan d'action pour accélérer la recommandation de la charte. Le plan d'action se compose des modules suivants:

- établissement d'organismes chefs de file pour la sécurité routière, légalement mandatés;
- préparation de stratégies nationales de sécurité routière avec des priorités claires, des responsabilités, des objectifs réalisables;
- mise en œuvre de systèmes de gestion de données relatives à la sécurité routière;
- garantie de routes et d'une mobilité plus sûres;
- utiliser des véhicules plus sûrs;
- encouragement à un comportement plus sûr des usagers de la route;
- renforcement des premiers secours en cas d'accident;
- augmentation du financement de la sécurité routière.

Afin de réaliser cet objectif ODD, il importe de mettre en œuvre ce plan d'action à bref délai.

3.1.2 Questions clés concernant l'infrastructure routière

- a) **Le manque d'infrastructure:** l'Afrique offre un taux d'accès aux routes qui est faible (34 % contre 50 % dans d'autres régions du monde). L'Afrique subsaharienne apparaît comme étant une des régions les moins compétitives du monde en développement et le manque d'infrastructures en serait une des causes essentielles;
- b) **le mauvais état d'une majeure partie de l'Autoroute transafricaine (TAH) et des corridors:** sur un grand nombre de sections, il n'y a toujours pas de revêtement de chaussée, d'autres corps de chaussée doivent encore être construits ou remis en état. L'examen mené par le PIDA sur l'état physique du Réseau africain d'infrastructures régionales de transport (ARTIN) montre qu'une grande partie des infrastructures le long des 40 corridors est en mauvais état, ce qui rend les services de transport régionaux inefficaces.
- Des informations détaillées sont fournies à l'annexe 3. Les conditions physiques des sections de l'Autoroute transafricaine qui ne sont pas sur les 40 corridors sont inégales. En Afrique du Nord, certaines sections de chaussées sont revêtues et sont en bon état. Par contre, une large partie des sections de routes traversant l'Afrique occidentale et l'Afrique centrale est en très mauvais état et compte quelques sections qui ne sont pas adaptées à la circulation de véhicules à moteur.

Certains des corridors ARTIN (comme le corridor de Maputo) comportent des routes modernes, mais la plupart (comme le corridor Abidjan-Lagos) sont constitués d'un ensemble de routes nationales où les normes appliquées à leur conception, à leur exploitation et à leur maintenance sont très différentes. Elles comptent seulement un petit nombre de contournements des zones urbaines encombrées;

- c) **l'absence d'harmonisation des normes et standards le long des parties de l'Autoroute transafricaine et des corridors:** malgré l'adoption lors de la troisième session de la Conférence des ministres africains chargés des transports, tenue à Malabo, Guinée équatoriale, de l'Accord intergouvernemental sur l'harmonisation des normes et standards dans le réseau de l'Autoroute transafricaine, la mise en œuvre de cet accord rencontre encore de nombreux obstacles. Cette décision représente une réalisation très importante en vue de la facilitation du transit continental;
- d) **l'absence de politiques de maintenance au niveau des CER:** la plupart des CER ne coordonnent pas la définition d'une méthode d'entretien des routes avec leurs États membres. En 2009, l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA) a publié une directive relative à l'harmonisation des politiques de maintenance entre ses États membres. Sa mise en œuvre constitue encore un défi;
- e) **le manque de programmes de maintenance efficaces dans de nombreux pays:** plusieurs pays effectuent de manière systématique des travaux de maintenance courante et périodique. Ceux-ci sont souvent opérés à un stade avancé dans un but de maintenance curative et non préventive, ayant pour résultat une aggravation des dommages et la nécessité d'une réfection à des coûts complémentaires très élevés;
- f) **le manque de financement pour la maintenance:** au vu de l'insuffisance des ressources consacrées à la gestion du réseau routier, la maintenance indispensable pour maintenir le réseau en bon état est souvent défaillante, alors que les mauvaises conditions de déplacement sont un facteur aggravant. En moyenne, moins de la moitié des ressources nécessaires à sa maintenance lui sont allouées. Dans la majorité des corridors, la responsabilité de la maintenance incombe aux pays par l'entremise du ministre compétent pour les travaux publics. Les ressources proviennent souvent des fonds routiers, mais il arrive

que ces fonds soient détournés pour des emplois autres que ceux d'une maintenance proprement dite, par exemple la réfection et les nouvelles constructions;

- g) **l'absence de normes harmonisées en ce qui concerne la charge à l'essieu:** la réglementation régissant la charge à l'essieu varie d'une région à l'autre. En plus de la pluralité des réglementations, la mise en œuvre de celles existantes constitue encore un défi pour le transport routier;
- h) **l'inefficacité du contrôle des surcharges:** un petit nombre de pays seulement mettent en application les limites fixées au niveau régional pour la taille des grands véhicules et la charge à l'essieu. Il en résulte que les surcharges des camions sont importantes et endommagent l'infrastructure routière;
- i) **l'inefficacité des passages aux frontières:** il en résulte que les temps de transit et les coûts de transport sont plus élevés, et constituent une entrave à l'intégration régionale;
- j) **peu de bases de données sur les routes:** du fait que très peu de pays maintiennent des bases opérationnelles de données relatives aux routes, il en découle que la planification de l'entretien et de la réfection des routes est défailante et que cela freine l'amélioration de la sécurité routière; et
- k) la sécurité routière est très médiocre.

3.1.3 Recommandations de mesures politiques pour l'infrastructure routière

Connectivité

- 1) L'Autoroute transafricaine (TAH) devrait être revêtue dans leur entièreté ;
- 2) les CER et les États membres devraient mettre en œuvre des normes harmonisées en matière de conception, de fonctionnement et de sécurité pour l'Autoroute transafricaine;
- 3) toutes les capitales africaines devraient être reliées au réseau revêtu ;
- 4) les CER devraient avancer des propositions de réglementation en matière de contrôle de la charge par essieu sur tout le continent;
- 5) le phénomène des véhicules surchargés doit disparaître. Les CER et leurs États membres devraient intensifier l'application de la charge par essieu grâce au déploiement efficace d'un système de pont-bascule dans l'ensemble du réseau;
- 6) le secteur privé doit être sollicité de manière plus généralisée pour le maintien, l'amélioration et la gestion des infrastructures routières le long des corridors et pour la mise en place d'un péage dans les corridors les plus importants afin de générer des recettes qui pourront être utilisées par le secteur privé spécifiquement pour l'entretien routier;
- 7) l'ensemble du programme de postes frontière uniques sur le continent doit être finalisé; et
- 8) les États membres devraient ordonner à leurs agences routières de planifier, de concevoir et de mettre en œuvre des programmes de travaux dans les principaux corridors dans le respect des normes approuvées.

Accès aux zones rurales

- 9) Les normes des routes rurales en Afrique doivent être renforcées en vue d'atteindre les objectifs de l'agenda 2063;
- 10) les États membres devraient présenter des programmes complets d'améliorations des routes rurales qui améliorent la connectivité avec les routes nationales;

- 11) les États membres devraient examiner des alternatives peu coûteuses pour l'amélioration des routes dans les zones rurales, envisager l'utilisation de matériel chimique innovant pour la stabilisation des sols. La conception des routes à faible trafic sur la base des meilleures pratiques et des recherches devrait être préparée et diffusée auprès des États membres.

Entretien routier

- 12) La stratégie d'entretien courant et périodique devrait être modernisée afin de mieux protéger la surface et supprimer la nécessité d'une réfection;
- 13) des outils financiers corrects et efficaces doivent être développés pour le financement de l'entretien de la voirie;
- Les États membres devraient mettre en place le Fonds routier de «deuxième génération», dans lequel les taxes payées par les usagers de la route sont directement collectées par l'agence des fonds routiers avec pour but unique et spécifique l'entretien routier.
 - Les CER devraient avancer des propositions pour des composants de taxe routière appropriés dans chaque région qui puissent être approuvés par les États membres.
 - Les gouvernements des États membres devraient autoriser et encourager les agences des fonds routiers à fixer des taxes routières qui permettent de couvrir l'entièreté des coûts de l'entretien routier;
- 14) Le personnel en charge de la gestion du réseau routier doit bénéficier d'informations et d'une formation adéquates;
- Des documents que les États membres et les agences des fonds routiers pourront utiliser pour sensibiliser et former différentes parties prenantes à l'importance de l'entretien routier et aux défis posés par cette activité devraient être préparés.
 - Les États membres devraient mettre en place des groupes de travail permanents réunissant l'ensemble des parties prenantes (l'administration, les agences routières, les entreprises, les consultants, les bureaux de contrôle, les laboratoires, les transporteurs, etc.) afin de chercher à établir des priorités en ce qui concerne l'entretien routier et d'élaborer la réglementation nécessaire pour la gestion de différentes catégories de routes (urbaines, à péage, rurales, etc.);
- 15) le recours aux PPP pour l'entretien routier doit être développé ; il conviendrait de sensibiliser à la nécessité de créer des partenariats public-privé (PPP) pour l'entretien routier et de mettre en œuvre les contrats de performance pluriannuels sur les routes nationales et les corridors; et
- 16) les États membres ou CER devraient mettre au point ou renforcer des systèmes de gestion routière et d'entretien routier qui intègrent des bases de données répertoriant les routes et les conditions routières.

Financement des routes

- 17) Les États membres et les CER devraient envisager l'amélioration des routes du corridor à travers les PPP et les systèmes de péage; et
- 18) les États membres devraient adopter des politiques et des actes législatifs appropriés pour les projets de PPP, et ce afin de rendre le secteur privé confiant.

Sécurité routière

- 19) La sécurité et la protection de tous les usagers de la route doivent être garanties en agissant sur la sécurité de l'infrastructure routière, grâce à la combinaison d'une bonne planification et de l'évaluation de la sécurité, de la conception, de la construction et de l'entretien de routes clémentes;
- 20) les huit piliers du plan d'action pour la mise en œuvre de la Charte africaine pour la sécurité routière doivent être mis en œuvre; et
- 21) l'ensemble du continent doit bénéficier d'une couverture globale en stations de contrôle des véhicules.

3.2 Services de transport routier

La présente section traite des problèmes de services de transport routier le long des corridors et du secteur du camionnage en Afrique.

3.2.1 Analyse de la situation

Services de transport routier le long des corridors

En Afrique, le potentiel commercial est entravé par des coûts de transport élevés dus à des inefficacités de plusieurs types, notamment l'engorgement des ports, la durée élevée du traitement des cargaisons et les performances médiocres des systèmes de transport terrestre.

L'Afrique compte seize (16) pays enclavés dont la distance directe par rapport à la mer va de 220 km pour le Swaziland à 1 735 km pour le Tchad. Les pays enclavés sont considérablement désavantagés puisque leurs chargeurs supportent des coûts de transport très élevés, représentant entre 30 et 50 % des coûts totaux tandis que cette moyenne n'est que de 7 % pour les pays développés.

Le transit vers les pays enclavés se fait en majeure partie par voie terrestre, et surtout par route. Les conditions du transport routier en Afrique ne sont pas uniformes. La réglementation en matière de charge par essieu varie d'une région à l'autre.

Malgré la réglementation divergente, sa mise en œuvre reste un défi supplémentaire dans le domaine du transport routier. Le grand nombre de barrages que rencontrent les transporteurs routiers constitue un véritable obstacle au bon fonctionnement de ce mode de transport.

L'efficacité de la gestion des corridors est importante pour la compétitivité de la plupart des économies africaines, surtout les économies enclavées. Malheureusement, seuls quelques corridors possèdent des institutions de gestion. Les accords relatifs à la gestion des corridors doivent être conçus pour promouvoir la modernisation des organes de contrôle aux frontières, en particulier les administrations douanières. Il a été constaté que les corridors possédant une institution de gestion sont généralement mieux équipés pour relever les défis rencontrés et pour mettre au point, de manière proactive, des stratégies pour l'amélioration continue de leurs performances.

Il n'existe pas assez d'initiatives visant à la fois à suivre les performances des corridors et à éliminer l'effet de barrières non tarifaires que créent les défis rencontrés.

Malgré l'adoption du Programme d'action d'Almaty par de nombreux pays africains, plusieurs États membres ne s'assurent pas de la contribution effective du règlement de facilitation au principal objectif politique de libre circulation en évitant les interruptions inutiles et les retards.

Industrie du camionnage

Les coûts du transport de marchandises en Afrique sont très élevés et représentent un obstacle à la croissance économique et au rendement sur le continent. Plusieurs études, notamment celles réalisées récemment par la Banque mondiale, le West Africa Trade Hub¹² et le «Worldwide Support for Trade Capacity Building (TCBoost)», ont montré que les coûts du transport routier en Afrique sont en moyenne deux à trois fois plus élevés que dans d'autres régions du monde.

À l'exception de l'Afrique australe, l'industrie du camionnage dans les autres régions d'Afrique est composée d'un grand nombre de très petits opérateurs, qui possèdent et utilisent rarement plus de quelques camions. Les transporteurs routiers du secteur informel représentent environ 90 % de l'industrie internationale du camionnage en Afrique occidentale et centrale, et l'industrie est dominée par de petits propriétaires-exploitants, en particulier dans le secteur informel¹³.

À l'exception des flottes détenues et exploitées par des multinationales, les flottes de camions sont généralement vieilles, inefficaces et polluantes. L'âge moyen des camions circulant dans les corridors internationaux en Afrique occidentale est d'environ 13 ans, mais les statistiques sur la flotte du Niger révèlent un âge plus élevé (17 ans¹⁴).

L'acquisition de véhicules modernes est difficile, en particulier pour le secteur informel. Il est difficile de mobiliser des capitaux et d'obtenir des prêts, les banques n'acceptant pas les actifs de la société que représentent les véhicules comme garantie.

La surcharge est une pratique répandue, en particulier en Afrique occidentale et centrale, et de nombreux camions sont renforcés afin de pouvoir supporter des charges excessives¹⁵.

Politiques réglementaires

Les politiques réglementaires en matière de transport routier jouent un rôle clé dans le maintien des prix élevés du transport en Afrique.

En Afrique occidentale par exemple, la Convention portant réglementation des transports routiers inter-États de la CEDEAO (n° A/P2/82) autorise deux États membres à conclure des traités bilatéraux fixant des quotas aux transporteurs routiers des deux pays en termes de pourcentages spécifiques du fret transitant dans un port d'un pays côtier à destination d'un pays enclavé. Plusieurs traités bilatéraux de ce type existent; ils divisent généralement les biens importés en biens «stratégiques» et non stratégiques. La totalité des biens stratégiques est allouée au pays enclavé, deux tiers des biens stratégiques sont alloués à ce même pays et le tiers restant est alloué au pays côtier. Ces traités tentent d'éviter d'être perçus comme menaçants pour les industries du camionnage

¹² Voir USAID/West Africa Trade Hub (2009, 2010a, and 2010b), CEDEAO (2010), Zerelli et Cook (2010) et Sirpe (2011).

¹³ Terevaninthorn et Raballand citent l'Afrique Australe, et notamment le corridor Nord-Sud (Assurant la connexion du port de Durban à la Zambie et autres pays enclaves), comme le système de transport routier le plus avancé d'Afrique, y compris en termes de régimes réglementaires et d'efficacité logistique.

¹⁴ Voir Annequin et Eshun (2009) pour le corridor Ouagadougou-Tema. La flotte du Niger est apparemment bien plus âgée que la plupart des flottes des pays d'Afrique Occidentale, bien que cette moyenne puisse être biaisée car certains véhicules plus anciens hors de service sont toujours comptés dans les statistiques, en dépit d'un récent changement de comptabilité des véhicules actifs.

¹⁵ Voir Booz Allen Hamilton (2010), Annexe B. SITRASS (2007) qui note également qu'au Niger et dans les pays voisins, un camion dont le PTAC constructeur est de 25 tonnes sera fréquemment enregistré (sur sa carte grise) à 30 ou 32 tonnes et sera généralement surcharge jusqu'à 35 tonnes ou plus. Le PTAC des camions à six essieux peut être de 40 – 44 tonnes dans l'UE et de 51 tonnes dans les pays de la CEDEAO.

nationales en allouant de manière explicite des parts de fret au camionnage international. Ce faisant, ils portent préjudice aux marchés libres et à la rentabilité de ces derniers¹⁶.

Pour mettre en œuvre le système de quota d'un tiers et pour allouer le fret par pays d'enregistrement du camion, un type de système de file d'attente est souvent utilisé pour allouer du fret aux camions enregistrés dans chaque pays. Les associations de transporteurs mettent ces systèmes de file d'attente en œuvre dans les ports. Bien que les règles pour la répartition du fret et les systèmes de file d'attente ne s'appliquent pas aux transporteurs routiers dans tous les ports et pour tous les produits, la combinaison du partage du fret et des pratiques de file d'attente entraîne des services de mauvaise qualité et un rendement faible, et il n'existe aucune incitation à accroître l'efficacité du transport routier et à réduire les prix.

La réglementation de la charge par essieu et sa mise en œuvre représente un autre défi pour le rendement de l'industrie du camionnage et l'entretien routier dans la plupart des régions africaines.

Certains États, tels que le Sénégal et le Mali, ont signé des accords bilatéraux relatifs au transit des marchandises par route, sur la base de la réglementation TRIE (convention sur le transport transfrontalier de marchandises par la route), mais ces derniers ne fonctionnent pas encore de manière efficace. En vertu de cet accord, les réglementations TRIE ne sont souvent pas pleinement mis en œuvre et l'industrie fait face à un processus fragmenté, et doit s'acquitter deux fois de la garantie. Dans la plupart des cas, la flotte de camions doit être modernisée afin de permettre l'apposition de scellements douaniers et l'homologation des véhicules conformément aux règles de la Convention, et les pays doivent également trouver un arrangement pour la collecte et la répartition des fonds de garantie de la Convention.

3.2.2 Principaux problèmes

Services de transport routier le long des corridors

- a) mauvais état des routes dans de nombreux corridors, ce qui engendre des retards et des coûts d'exploitation et d'entretien des véhicules élevés pour l'industrie du camionnage;
- b) engorgement des ports et temps de passage aux frontières excessifs, ce qui engendre des coûts de logistique élevés pour les chargeurs des pays enclavés, notamment les coûts cachés qu'ils doivent supporter en raison des retards et du manque de fiabilité de la chaîne logistique;
- c) manque de concurrence et de libéralisation du marché du transport;
- d) développement insuffisant des informations sur le commerce et les performances des corridors pour mettre en évidence les inefficacités;
- e) paiements informels et points de contrôle excessifs;
- f) absence de mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges le long des corridors (y compris dans les ports et aux postes frontières);
- g) manque d'harmonisation des politiques, des normes et des lignes directrices;
- h) manque de moyens de faire appliquer la législation;
- i) manque de conformité aux conventions internationales;
- j) manque de participation du secteur privé; et
- k) nécessité de mettre au point des modèles de financement durable.

¹⁶ Zerelli et Cook (2010) citant N'Guessan (2003b).

Industrie du camionnage

- a) Il est nécessaire de libéraliser le marché du transport routier afin d'introduire de la concurrence et encourager la modernisation de la flotte;
- b) dans les pays possédant un système de file d'attente, il n'existe pas de bourses de fret où les transporteurs routiers et les commissionnaires de transport peuvent se rencontrer;
- c) les flottes de camions existantes sont très vieilles, ne sont pas économes en carburant et causent des dégâts importants à l'environnement;
- d) le financement de nouveaux camions afin de moderniser les flottes n'est pas approprié, en particulier pour les petites entreprises de camionnage;
- e) la surcharge constitue une pratique généralisée qui cause des dégâts considérables aux réseaux routiers;
- f) la délivrance du permis de conduire pour poids lourds n'est pas uniformisée et varie d'un pays à l'autre; et
- g) les coûts du transport routier sont considérablement augmentés par de trop nombreuses pratiques anormales sur les routes, telles que les barrages informels.

3.2.3 Mesures politiques recommandées

Services de transport

1. La mise en place ou le renforcement d'institutions de gestion des corridors (IGC) pour promouvoir et gérer tous les aspects du transport et du transit de marchandises le long d'un corridor donné doit être encouragé;
2. les mesures facilitant le commerce régional doivent être appliquées. Les IGC devraient prôner la modernisation des organes de contrôle aux frontières, en particulier les administrations douanières, les réformes institutionnelles, la simplification des procédures, l'amélioration de la formation et des investissements pour l'amélioration des technologies de l'information, et les installations de passage des frontières;
3. une surveillance régulière des performances des corridors doit être établie. Les IGC devraient évaluer la performance des corridors de manière régulière dans les domaines de l'infrastructure, de la qualité des services et de l'expédition des marchandises et rendre compte des résultats aux parties prenantes et à l'UA;
4. les corridors prioritaires en Afrique devraient être transformés en corridors «intelligents» (SMART); et
5. Les IGC devraient collaborer avec les opérateurs privés pour l'entretien et l'amélioration des routes le long du corridor, à financer par l'intermédiaire de péages directement redevables aux opérateurs privés.

Industrie du camionnage

1. Un engagement envers la création d'un marché libéral pour le transport de marchandises par route sur le continent devrait être réaffirmé. Dans le même temps, l'industrie doit être mieux réglementée en ce qui concerne la qualité des conducteurs et des véhicules, afin de renforcer l'efficacité et la sécurité;
2. les CER et les États membres devraient être exhortés à éliminer les systèmes de quotas utilisés pour l'allocation explicite des parts de fret aux transports routiers internationaux, ce qui porte préjudice aux marchés libres et à la rentabilité;

3. les CER devraient avancer des propositions de réglementation en matière de contrôle de la charge par essieu et d'harmonisation de la taille des véhicules sur tout le continent;
4. des mécanismes de financement efficaces et adéquats doivent être mis en place par chaque CER afin de permettre l'acquisition de camions;
5. les règles de circulation et les normes des véhicules commerciaux doivent être harmonisées ; des tests et certifications professionnelles plus rigoureux doivent être définis; et
6. le phénomène des points de contrôle informels doit disparaître, impliquant une application stricte des réglementations en vigueur.

3.3 Transport ferroviaire

3.3.1 Analyse de la situation

Il existe plus d'un million de kilomètres de voies ferrées dans le monde. Toutefois, avec une longueur d'environ 89 390 km, le réseau africain représente moins de 9 % du réseau mondial. Alors que la densité ferroviaire en Europe est égale à 60 km de voies ferrées pour 1 000 km², il n'est que de 3 km de voie par 1 000 km² en Afrique. Le réseau ferroviaire africain est divisé entre l'Afrique australe (43,1 %), l'Afrique du Nord (22,3 %) et l'Afrique subsaharienne (34,6 %). Du point de vue des pays, c'est l'Afrique du Sud qui possède le réseau ferroviaire le plus développé, avec environ 32 000 km. Une douzaine de pays africains, tels que le Burundi, les Comores, la Libye, le Rwanda, le Lesotho et Maurice ne sont toujours pas desservis par des réseaux ferroviaires.

En raison de l'histoire des pays africains, les réseaux ferroviaires existants ont été conçus pour servir les besoins nationaux uniquement, ce qui rend les opérations entre les États presque toujours impossibles. L'écartement des rails dans les anciennes colonies britanniques est de 1,067 m (écartement du Cap: 64 % du réseau ferroviaire) et de 1,00 m dans les anciennes colonies françaises (écartement métrique: 20 % du réseau ferroviaire). En outre, il existe environ 13 000 km de voies normales, qui présentent un écartement de 1,435 m. Ces différents écartements des rails posent des problèmes de liaison et d'interopérabilité à leurs points de rencontre.

De nombreuses structures et certaines des voies sont aujourd'hui vieilles de plus de 100 ans. La moitié des voies ferrées sont en mauvais état¹⁷. Le niveau et l'état de l'infrastructure ferroviaire se sont détériorés au cours de la dernière décennie dans la plupart des pays ne se situant pas en Afrique du Nord ou en Afrique australe. La plupart des systèmes ferroviaires présentent de longues sections de voies ayant besoin d'être réparées ou remplacées.

La plupart des voies ferrées africaines font face à d'importants problèmes au niveau de l'infrastructure, combinés à un vieillissement des voies: ballast insuffisant, usure des rails, détérioration des terrassements et des plateformes, structures délabrées, signalisation ferroviaire et télécommunications dotés d'équipements obsolètes et manque de pièces de rechange.

À l'exception des pays d'Afrique du Nord et d'Afrique australe, les locomotives diesel dans la plupart des pays africains ont un âge avancé (plus de 30 ans). Les wagons sont également anciens et mal entretenus. La majorité des entreprises ferroviaires ne possèdent pas de parcs remorqués adaptés aux besoins actuels de matières premières.

Les services transfrontaliers existants sont limités à quelques corridors seulement, et les voies ferrées

¹⁷ PIDA, Phase I, Africa Transport Outlook 2040, 2011,

se sont détériorées au cours des récentes années en raison d'un manque d'investissements et des perturbations et dégâts engendrés par les conflits armés.

Le coût de la remise en état des réseaux est élevé par rapport au trafic actuel et aux recettes engendrées. Même les moyens pouvant être utilisés pour une remise en état durable constituent le problème central qui se pose pour la plupart des chemins de fer africains, tout comme le développement du réseau.

Douze chemins de fer sont sous contrats de concession. Seuls deux d'entre eux ont été renégociés avec des partenaires différents. Les problèmes liés au financement inadéquat sont, pour certaines lignes ferroviaires, résolus dans le cadre de contrats de concession renégociés, mais d'importantes questions de politiques et de mise en œuvre ralentissent le processus. Dans l'ensemble, les résultats sont mitigés. Les performances du système se sont dans l'ensemble améliorées, avec une augmentation du matériel roulant et de la productivité du personnel¹⁸.

Des coûts d'investissement justifiables dans les lignes ferroviaires dépendent des niveaux de trafic minimum. Les coûts varient fortement en fonction du type de terrain (plat, accidenté ou montagneux) et d'autres paramètres techniques (comme le nombre de franchissements de fleuves, etc.).

L'analyse de ces facteurs montre que pour les distances de transport supérieures à 500 km, la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire est économiquement viable pour un trafic de 4 millions de tonnes par an (2 milliards de tonnes/km nettes) sur un terrain relativement plat et un trafic de 6 millions de tonnes (3 milliards de tonnes/km nettes) sur un terrain accidenté.

De nouvelles liaisons ferroviaires (et des opérations ferroviaires efficaces) seront nécessaires en cas de nouveaux ports ou d'importants développements portuaires, en particulier lorsque le port ayant fait l'objet d'une extension a pour vocation de servir de plateforme portuaire régionale avec un trafic considérablement plus important¹⁹.

Le développement de liaisons ferroviaires rapides et efficaces pour les voyageurs entre tous les centres urbains majeurs en Afrique devra satisfaire la demande prévue en matière de transport à moyen et long terme.

3.3.2 Principaux problèmes relatifs au transport ferroviaire

Infrastructure ferroviaire

- a) Plus de la moitié des voies ferrées du Réseau africain d'infrastructures régionales de transport (ARTIN) sont en mauvais état;
- b) la mise en œuvre d'un système de voies normales sur toutes les lignes ferroviaires africaines a été adoptée, des différences persistent au niveau des caractéristiques du réseau (écartement des rails, débattement, charge par essieu, système de signalisation et de communication);
- c) technologies anciennes et mauvais état de l'équipement ferroviaire, en particulier les voies, le matériel roulant, la signalisation, les communications, les gares, les dépôts et les ateliers;
- d) les lignes ferroviaires existantes ne desservent pas certains sites de production importants

¹⁸ PIDA, Phase I, Africa Transport Outlook 2040, 2011.

¹⁹ Rail Infrastructure in Africa Financing Policy Options, Banque africaine de développement 2015

(comme les sites miniers);

- e) les nouvelles lignes ferroviaires demandent des budgets de construction importants; et
- f) manque d'entretien et d'amélioration de l'infrastructure en raison du manque de moyens financiers.

Matériel ferroviaire roulant

- a) manque de matériel roulant (locomotives et wagons);
- b) vieilles locomotives et manque d'entretien, ce qui engendre une consommation de carburant élevée et une faible rentabilité;
- c) manque de wagons adaptés pour les différentes marchandises;
- d) manque de matériel de manutention;
- e) matériel présentant des différences au niveau des caractéristiques et non standardisé, ce qui empêche la continuité des activités; et
- f) manque de personnel d'entretien qualifié et faible rendement du personnel.

Services ferroviaires

- a) gestion inefficace et faible rendement du personnel;
- b) compétitivité par rapport au transport routier, puisque les usagers de la route ne supportent pas l'intégralité des coûts comme c'est le cas des usagers du rail; et
- c) retards dans les services en raison des locomotives à faible puissance/vitesse et des limitations de vitesse.

Ressources humaines

- a) Les régimes habituels de gestion des lignes ferroviaires ne sont pas suffisamment efficaces pour répondre aux défis du transport routier;
- b) les capacités des ressources humaines sont faibles dans la plupart des départements des chemins de fer; et
- c) les contrats de concession des projets ferroviaires ne comprennent souvent de pas de transfert des connaissances, pourtant indispensable à court et long terme.

Sécurité ferroviaire

- a) le mauvais état des voies et du matériel roulant a une incidence négative sur la sécurité;
- b) les dégâts lors d'accidents ferroviaires sont importants malgré un faible nombre d'accidents; et
- c) les écoles de formation ferroviaire en Afrique ont été fermées, avec pour conséquence que le personnel de bord ne reçoit aucune formation en matière de sécurité et qu'il existe peu de culture de la sécurité, d'où les nombreuses erreurs humaines.

Financement des chemins de fer

- a) manque de ressources financières pour couvrir la construction de nouvelles lignes ferroviaires, coûts de l'entretien et de l'amélioration de l'infrastructure et coûts de l'achat et de l'entretien du matériel roulant, outre les coûts d'exploitation;
- b) dans la plupart des pays, la législation en vigueur n'encourage pas les investissements dans le secteur ferroviaire;
- c) la plupart des États ne promeuvent pas les projets ferroviaires afin d'attirer les investisseurs;

- d) il existe également des défis spécifiques liés à l'infrastructure nécessaire pour soutenir le développement des activités minières du secteur privé. Puisque ce développement dépend des initiatives et des investissements du secteur privé, mais est toujours dépendant de l'infrastructure de transport publique, la PSP est nécessaire; et
- e) Les performances des concessions sont souvent affectées par des régimes de subventions pour les services de transport des voyageurs mal conçus, ce qui a eu une incidence sur la relation entre les gouvernements et les investisseurs, le montant et la nature des fonds que les premiers ont dû transférer aux derniers n'ayant jamais été clairement établis.

3.3.3 Mesures politiques recommandées pour le transport ferroviaire

Connectivité

- 1) Toutes les nouvelles lignes ferroviaires devraient à présent être construites avec un écartement normal. Elles doivent être conçues pour des rails de 60 kg et des charges minimales par essieu de 25 tonnes, et des vitesses élevées (80 à 120 km/h);
- 2) les lignes ferroviaires améliorées doivent disposer d'un écartement normal. Lorsque cela n'est pas possible à court terme, des mesures doivent être prises pour garantir que la plateforme de la voie est adaptée à la mise en place d'un écartement normal à l'avenir;
- 3) la mise au point d'un **réseau ferré panafricain à grande vitesse** (HSR)²⁰ qui reliera toutes les villes principales/capitales du continent est destinée à jouer le rôle de catalyseur pour le secteur manufacturier, le développement de compétences, la technologie, la recherche et le développement, l'intégration et les échanges intra-africains, les investissements et le tourisme;
- 4) les CER devraient avancer des propositions pour le réseau ferré à grande vitesse dans leurs régions, et coordonner entre elles la liaison des composants du réseau;
- 5) les États membres devraient identifier des tracés spécifiques du corridor pour le réseau ferré à grande vitesse conformément aux propositions de réseau et à les conserver pour de futurs développements;
- 6) les exploitants ferroviaires devraient adopter des approches plus systématiques de l'entretien des voies et du matériel roulant;
- 7) la gestion du matériel roulant régional doit être améliorée;
 - en planifiant des acquisitions et des renouvellements et en mettant en place des programmes de formation à l'entretien au niveau des CER, en coordination avec les institutions financières internationales (IFI) et les acteurs privés;
 - en envisageant la location de matériel roulant à court ou moyen terme afin d'éviter les coûts d'investissements initiaux élevés;
- 8) les exploitants ferroviaires devraient renforcer l'attrait de leurs services auprès des clients du fret en adoptant des systèmes de suivi et en concluant directement des contrats avec les transporteurs routiers afin de fournir un service de porte à porte, et de moderniser les efforts déployés en matière de marketing et s'assurer que, lorsque cela est nécessaire, la pleine intégration des voies ferrées dans les corridors SMART par l'intermédiaire du suivi des cargaisons/conteneurs, de la technologie du guichet unique pour les importations et les exportations, et de suivi du matériel roulant et des conducteurs et des systèmes

²⁰ AUC Vision 2063 Flagship Programme (réseau intégré de train à grande vitesse)

d'information; et

- 9) les activités ferroviaires transfrontalières doivent être améliorées, en ayant recours aux bonnes pratiques relatives au mouvement des locomotives et des wagons, ainsi qu'au dédouanement.

Financement

- 10) La participation du secteur privé doit être développée, ainsi que des procédés de financement innovants pour le secteur du transport ferroviaire.

Sécurité

- 11) Les règles de sécurité et les certifications doivent être harmonisées à l'échelle du continent, ce qui est indispensable pour unifier les conditions de sécurité sur l'ensemble du continent et réduire les erreurs humaines ;
- 12) L'UACF devrait mettre au point des objectifs de sécurité communs (OSC) pour garantir le contrôle à court terme des performances en matière de sécurité et leur convergence à long terme, en utilisant des techniques communes pour la mesure et l'évaluation des performances en matière de sécurité au macroniveau ; et
- 13) Les États membres devraient établir des régulateurs ferroviaires indépendants pour toutes les lignes ferroviaires, dont le rôle serait de réguler les exploitants dans l'intérêt de la sécurité et de la protection de l'environnement.

3.4 Transport par voie d'eau

3.4.1 Analyse de la situation

Transport maritime

Le transport maritime reste le mode de transport dominant dans le commerce international; il représentait 80 % du commerce mondial en 2015. L'Afrique dépend davantage du commerce maritime que d'autres régions, comme le prouve le fait que 91 % du commerce de marchandises de l'Afrique se fait par voie maritime. Le transport maritime et le commerce intra-africain sont limités par une flotte vieillissante, des coûts de fret élevés et la médiocrité des transports terrestres. La faible connectivité entre le continent et les États africains insulaires représente un autre défi²¹. La mise au point d'un système de transport maritime est un moteur et un catalyseur essentiels pour la compétitivité, le développement socioéconomique et l'intégration du continent, et doit donc être considérée comme un domaine essentiel et stratégique des considérations économiques. Le développement de services de transport maritime en Afrique évolue rapidement d'un contexte «Nord-Sud» à un contexte mondial, en particulier avec l'Asie de l'Est et l'Amérique du Sud.

La part de marché des compagnies maritimes africaines dans le transport mondial est peu élevée. La demande de services de transport maritime en Afrique est considérablement plus élevée que l'offre de navires détenus par des compagnies africaines ou enregistrés en Afrique pouvant transporter des marchandises à partir de leur pays d'origine vers des destinations africaines. Cet écart dans l'offre de navires est comblé par de grandes compagnies maritimes étrangères.

Le transport maritime régional, en particulier en Afrique occidentale et centrale, est assuré en

²¹ Vision 2063.

majeure partie par des compagnies maritimes étrangères qui, pour l'instant, mettent à disposition des espaces libres dans leurs navires faisant escale dans tous les ports de la région.

Le volume des échanges maritimes africains s'est accru au cours de la dernière décennie, les exportations passant de 721,9 millions de tonnes en 2006 à 761,4 millions de tonnes en 2014 et les importations passant de 349,8 millions de tonnes à 466,0 millions de tonnes en 2014.

En 2010, l'Union africaine a adopté la *Charte africaine des transports maritimes* dont l'objectif global consiste à renforcer la coopération parmi les Etats parties au transport maritime, à la navigation fluviale, aux activités portuaires et connexes, notamment l'harmonisation des politiques, de la législation et des procédures maritimes.

Les objectifs de la Charte africaine des transports maritimes de 2010 sont exposés à son article 3 et comprennent notamment:

- (a) *l'articulation et la mise en œuvre* de politiques de transport maritime harmonisées, capables de promouvoir une croissance et un développement soutenus des flottes marchandes africaines et de favoriser une coopération plus étroite entre les États parties de la même région et entre les régions;
- (b) *la promotion du* financement, la prise en charge d'études de recherche par des institutions nationales qui encouragent la promotion et le développement de la coopération maritime ainsi que le transport fluvial et les exploitations portuaires entre les Etats parties et les régions; et
- (c) *la promotion du* développement du transport multimodal et l'intégration de tous les modes de transport.

Ports

Il existe plus de 50 ports en Afrique qui sont reliés au système de transport de surface ARTIN du PIDA. Voir plus de détails en Annexe 4. L'infrastructure et la capacité portuaires en Afrique n'ont pas suivi le rythme de l'augmentation de la taille des navires. Cela a engendré des inefficacités et des retards importants dans le trafic maritime ce qui augmente considérablement les coûts des activités commerciales sur le continent. Il est nécessaire d'envisager la promotion de la connectivité entre les îles et le développement des plateformes portuaires régionales/sous-régionales, ainsi que l'amélioration ou la rénovation de l'infrastructure portuaire et l'amélioration la manutention du fret dans le but de réduire les coûts de fret. En Afrique, la plupart des pays sont relativement éloignés des principales voies de transport reliant l'Est et l'Ouest. Toutefois, certains pays ont pu tirer profit de leur position géographique pour offrir des services de transbordement. L'Égypte, par exemple, bénéficie du trafic transitant par le Canal de Suez, et Maurice et le Maroc ont tous deux établi d'importantes plateformes portuaires.

En général, la planification et le développement de ports et de réseaux routiers/ferroviaires dans les pays africains ne sont pas coordonnés ni intégrés au niveau régional nationalement ou régionalement. Cela engendre des retards importants dans l'acheminement de fret entre les destinations africaines et donc une augmentation du coût des services de transport.

Transport par voies fluviales

Le mode de transport par voies navigables intérieures est sous-utilisé en Afrique, malgré le fait qu'il constitue un moyen peu coûteux d'accéder aux zones riveraines. Le développement et l'exploitation

de ce moyen de transport ont été lents durant la décennie passée, bien que son importance soit devenue plus grande dans d'autres régions du monde. Cela est dû au fait que l'Afrique ne possède que peu de voies navigables intérieures internationales telles que les bassins du Congo, du Nil, du Zambèze, du Sénégal et du Niger. Même ces voies sont sous-développées en raison des profondeurs des fleuves qui varient selon les saisons et de manière imprévisible. Les lacs offrent les meilleures options pour le transport sur les voies d'eau intérieures, particulièrement en Afrique orientale et en Afrique centrale. Parmi les restrictions majeures du transport par voies navigables intérieures, on dénombre : des installations portuaires déficientes, un faible niveau de sécurité en raison d'un manque de normes uniformes en la matière et de flottes modernes pour assurer des services de transport fiables.

En général, le transport par voie fluviale devrait être caractérisé par un haut niveau de fiabilité et de sécurité en comparaison des autres modes de transport. On s'attend à ce que transport par voie fluviale soit plus sensible aux effets du changement climatique que les autres modes de transport, par ex. en matière de fluctuations du niveau d'eau et leurs conséquences sur les coûts et la fiabilité. Les inondations rapides peuvent provoquer des dommages au système et peuvent affecter gravement l'infrastructure portuaire ainsi que les berges. Dans de nombreuses régions, la tendance est à la baisse graduelle des niveaux d'eau, ce qui affecte les possibilités de navigation et augmente les besoins en curage. Les rivières, les lacs et l'infrastructure de transport associée subissent les impacts des changements climatiques, ainsi que par les activités du système de navigation et par les navires. Les impacts sur les rivières, les voies et les canaux peuvent être atténués par des modifications dans le contrôle opérationnel des flux ou par des modifications dans l'entretien des canaux. En raison du fait que l'approvisionnement en eau pour la navigation fluviale lui est intimement lié ainsi qu'en concurrence avec d'autres utilisateurs de l'eau, tels que le système national d'approvisionnement en eau, les besoins industriels et de l'agriculture, les besoins des écosystèmes, les modifications opérationnelles sur le contrôle de l'eau nécessiteront des analyses légales et environnementales ainsi qu'une coordination plus étroite entre les agences gouvernementales et entre les gouvernements. On citera comme exemple l'accord trilatéral entre le Mozambique, le Malawi et la Zambie à propos du port fluvial sur le fleuve Shire.

Les effets du changement climatique sur la navigation fluviale, tels que les faibles niveaux d'eau ou les inondations, sont des phénomènes bien connus dans de nombreuses régions d'Afrique. Les usagers des systèmes de navigation et les exploitants des navires essaient d'y apporter une réponse de manière à assurer la fiabilité de la navigation fluviale. Des modifications dans la gestion des transports et dans l'exploitation des navires constituent des solutions à court terme à ces situations, lorsque la navigation est empêchée pour un court laps de temps. Si les conditions de navigations sont perturbées sur de plus longues périodes, l'adaptation de la flotte et le recours à des navires de conception différente semble inéluctable.

Les jacinthes d'eau peuvent sérieusement restreindre la navigabilité en raison de leur croissance très dense et en tapis. Les affluents et les lacs sont plus touchés par ce phénomène que les grandes rivières, dont le cours est plus rapide. À ce titre, on peut citer l'exemple du lac Victoria.

3.4.2 Principaux problèmes relatifs au transport par voie d'eau

Ports

- a) Capacité limitée des ports et de la logistique maritime à traiter le volume croissant de trafic. Les volumes de nombreux ports en Afrique excèdent actuellement leur capacité initiale, en

- particulier pour les conteneurs. L'Afrique occidentale, l'Afrique orientale et l'Afrique australe sont trois régions qui sont confrontées à des lacunes en matière de capacité portuaire;
- b) en raison de l'augmentation des échanges commerciaux, les ports en Afrique continuent de recevoir davantage de grands navires et il existe une demande correspondante d'efficacité dans les ports en ce qui concerne la gestion du fret dans des délais de débit moins longs. La concurrence en matière de détournement du fret pour les ports et les corridors maritimes en Afrique ne relève pas ces défis, augmentant ainsi la congestion dans les ports;
 - c) les ports qui devaient devenir des centres régionaux ne disposent pas des capacités aux postes d'amarrage ni des canaux maritimes nécessaires pour recevoir les navires Panamax et post-Panamax;
 - d) il existe quelques compagnies maritimes régionales qui pourraient desservir les plateformes portuaires;
 - e) la saisie, le nettoyage et le traitement des données brutes visant à préparer des résultats normalisés aux fins de l'élaboration d'indicateurs de performance et de références ont été compromis par des préoccupations relatives à la divergence, la validité et la fiabilité des informations obtenues auprès de divers ports en raison d'approches, de profondeur, de qualité et de définitions des données différentes;
 - f) la majorité des États africains n'ont pas mis en place des mesures adéquates visant à faciliter la mise en œuvre et l'exécution au sein de leurs juridictions des conventions, législations et réglementations nationales et internationales sur la sécurité maritime. Par ailleurs, peu d'États africains ont pris des mesures en faveur du développement de la réglementation nécessaire pour régir la sécurité des navires qui ne relèvent pas des conventions et réglementations de l'OMI;
 - g) la vidange des eaux usées des navires dans les ports ou près de la ligne côtière est souvent effectuée par des compagnies maritimes internationales, sans contrôle adéquat;
 - h) il existe un manque de personnel à terre et en mer formé et certifié dans le secteur maritime en Afrique. Cela est dû au fait que le nombre d'établissements de formation maritime à part entière en Afrique est peu élevé et que les infrastructures de formation ne sont pas facilement accessibles à tous. Il existe également un manque d'intégration de l'éducation et de la formation maritimes, ainsi qu'un manque de connaissances des opportunités de formation dans le secteur maritime; et
 - i) les systèmes de gouvernance du transport maritime ne sont pas bien développés, les gouvernements africains ne disposant pas de lois précises qui distinguent clairement les mandats et les responsabilités des ministères, départements et agences clés impliqués dans la gestion portuaire.

Transport fluvial

- a) Le transport par voie fluviale a été négligé et n'a pas obtenu l'intérêt qui lui était dû, lequel s'est donc amoindri au fil du temps ;
- b) les usagers de voies de navigation ont parfois tenu compte de la baisse des niveaux d'eau, soit en prévoyant des charges légères pour les navires existants, soit en utilisant des navires dont le tirant d'eau est diminué;
- c) aucune mesure n'est prise en faveur de la coordination efficace avec d'autres modes de transport, comme le rail;
- d) le bassin du Congo souffre d'un cadre réglementaire médiocre et de nombreuses barrières non-physiques aux mouvements. De fait, en dépit de son immense potentiel, le système des voies de navigation demeure un mode de transport marginal;
- e) la RDC possède plus de rivières navigables et déplace plus de passagers et de marchandises par bateau/ferry que n'importe quel autre pays en Afrique. Avec ses sept kilomètres de

berges occupées par des quais et des jetées, Kinshasa est le plus grand port fluvial du continent. Néanmoins, une grande partie des infrastructures – navires et installations de gestion du port – a souffert d'un entretien médiocre et des conflits internes;

- f) le problème des jacinthes d'eau n'est généralement pas traité ; il implique soit une main d'œuvre conséquente chargée de couper régulièrement cette mauvaise herbe, soit d'avoir recours à des agents biologiques, comme les scarabées;
- g) les accords de promotion du transport fluvial pour le commerce de transit et transfrontalier sont rares; et
- h) les capacités humaines sont inadéquates dans ce secteur; on constate généralement un manque de conscience du besoin en formation spécialisée pour les capitaines et équipages de navire, ainsi que pour les activités terrestres associées.

3.4.3 Recommandations de mesures politiques pour le transport par voie d'eau

Ports

- 1) Mise en œuvre de capacités portuaires et de logistique maritime suffisantes pour répondre à la demande prévue en matière de transports. L'Afrique Occidentale, Orientale et Australe sont les trois régions confrontées à des lacunes en capacités portuaires;
- 2) les États membres devraient intégrer des plans portuaires dans les plans nationaux relatifs au système de transport afin de garantir la mise en place d'un système de transport intégré et de veiller à ce que les ports soient bien desservis par les réseaux routiers et ferroviaires;
- 3) certains ports africains doivent être étendus afin de devenir des plateformes régionales et proposer des capacités de mouillage et de canaux adéquats afin d'accueillir des navires Panamax et post-Panamax;
 - Les États membres des mêmes zones géographiques devraient mettre en place de mécanismes de coopération technique afin de créer des plateformes portuaires régionales.
 - Les États membres devraient créer des plateformes industrielles maritimes nationales ou régionales pour l'apport d'une valeur ajoutée, la création d'emplois et la réduction des coûts de logistique;
- 4) les États membres devraient intégrer dans leurs plans nationaux relatifs au système de transport le développement d'installations et d'infrastructures pour passagers.

Transport par voies navigables intérieures

- 1) Le transport par voies navigables fluviales a été négligé et n'a pas obtenu l'intérêt qui lui était dû; il a dû être relancé et développé;
- 2) le potentiel du transport fluvial en tant que mode de transport bon marché, écologique, durable et multimodal intégré dans le système de transport africain doit être reconnu;
- 3) les États membres et les CER devraient avancer des plans visant à promouvoir le transport par voies navigables intérieures par la fourniture d'infrastructures, de législations et de réglementations appropriées (afin de résoudre les problématiques communes en matière de navigation et de fournir la logistique pour contribuer efficacement au commerce transfrontalier (faisant ainsi la promotion des

investissements coordonnés en matière de besoins géographiques, emplacement des ports, ports intégrés modernes et installations de gestion, etc.);

- 4) les États membres concernés devraient mettre en place ou élargir les administrations maritimes en vue de promouvoir et de réglementer le transport par voies navigables intérieures; et
- 5) les États membres concernés devraient adoptent des normes de construction navale pour le transport par voies navigables intérieures afin d'améliorer la sécurité sur l'eau, en appliquant les meilleures pratiques disponibles dans le monde entier.

Sécurité sectorielle, environnement et financement

- 1) Des conventions nationales et internationales, des lois et des réglementations sur la sécurité maritime, l'environnement et la sécurité doivent être mises en œuvre et appliquées par les juridictions nationales;
- 2) le recours aux navires de transport par voies navigables à faible consommation d'énergie et à faibles émissions doit être encouragé;
- 3) des mesures doivent être prises pour promouvoir la navigabilité durable des fleuves et des lacs;
- 4) la vidange des navires dans les ports ou à proximité de la côte doit être interdite (bien que cela soit souvent effectué par les compagnies maritimes internationales sans les contrôles adéquats);
- 5) des programmes de formation doivent être développés pour faire émerger des professionnels du secteur maritime africain ayant bénéficié d'une formation et dotés d'une certification adéquate;
- 6) des politiques fiscales adaptées au financement privé des ports et des autres projets de développement d'infrastructures maritimes, ainsi que de transport multimodal (conteneurs de transport fluvial/ferroviaire) doivent être développées, adoptées et mises en œuvre; et
- 7) il faut mettre en place des fonds de contribution des usagers, qui seront réservés et utilisés de manière régulière pour entretenir et améliorer les infrastructures portuaires (notamment le curage, qui est essentiel au commerce maritime actuel et futur).

3.5 Transport aérien

3.5.1 Analyse de la situation

Aperçu

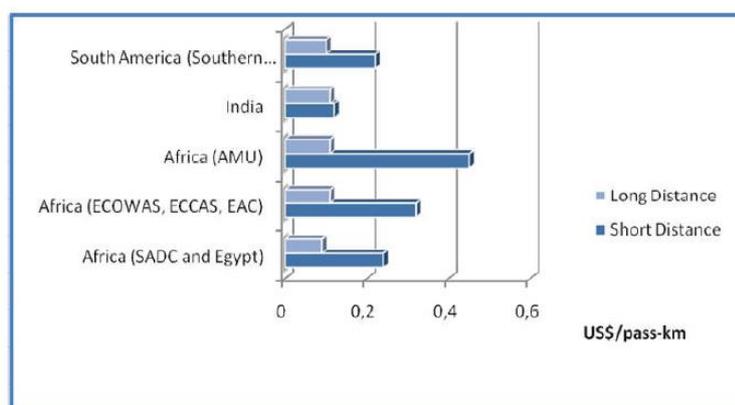
Le secteur du transport aérien africain est le secteur le moins développé, mais un de ceux qui connaissent la croissance la plus rapide au monde. Le continent compte 15 % de la population et 20 % de la masse continentale mondiale, mais ne représente actuellement que 4,5 % de l'aviation mondiale. À l'heure actuelle, le secteur de l'aviation représente quelque 113 000 emplois et 21 milliards d'USD en PIB sur le continent²².

La demande de transport aérien devrait augmenter de manière considérable au cours des 40 prochaines années à la suite de la croissance démographique rapide de l'Afrique, de l'urbanisation croissante et de l'augmentation des niveaux de revenus. D'ici 2040, environ 50 % de la population africaine sera urbanisée; les villes africaines compteront plus de 500 millions d'habitants

²² Air Transport Action Group – Fiche de renseignements pour l'Afrique

supplémentaires, soit le double de la population rurale pour la même période. Le secteur de l'aviation en Afrique est moins développé que dans les autres régions du monde, principalement parce que le niveau du produit intérieur brut (PIB) par habitant est tel que la propension à prendre l'avion est relativement faible. Les réseaux de lignes aériennes en Afrique sont sous-développés et les tarifs aériens sont relativement élevés, comme le montre la figure 4.2. De nombreuses compagnies aériennes africaines n'ont pas les économies d'échelle des plus grands transporteurs internationaux ou ne font pas partie d'une alliance mondiale. Le coût comparatif des transports aériens en Afrique par rapport à d'autres régions est présenté dans la figure 3.1 ci-dessous.

Figure 3.1 : Analyse comparative des coûts du transport aérien – l'Afrique et les autres régions du monde



Source : PIDA Outlook Report

Le marché africain des compagnies aériennes est dominé par un petit nombre de grands transporteurs, fournissant à la fois des services intercontinentaux et régionaux. De nombreuses compagnies de plus petite taille ont eu des difficultés à parvenir à être rentables, malgré un soutien gouvernemental dans certains cas. Le développement du secteur des transports aériens régional est entravé par l'insuffisance de la libéralisation du marché, en dépit de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro. Le marché des transporteurs low-cost est actuellement sous-développé, mais dispose d'un potentiel immense, sous réserve d'une libéralisation du marché, de la croissance des revenus et d'une meilleure pénétration d'Internet.

Concernant l'infrastructure aéroportuaire et de GTA (gestion du trafic aérien), la situation est contrastée. Certains aéroports ont bien été modernisés, mais d'autres sont sous-développés et ne correspondent pas aux normes du trafic aérien du XXI^e siècle. Des investissements considérables dans l'infrastructure aéroportuaire et de GTA seront nécessaires afin de fournir les capacités suffisantes pour répondre à la demande en transport aérien prévue pour les 40 prochaines années.

Niveaux actuels du trafic

Au total, les aéroports africains font transiter près de 164 millions de passagers chaque année. Le trafic aérien en Afrique peut être divisé en trois groupes: le trafic intercontinental, continental (ou régional) et national. Chacun de ces groupes possède différentes caractéristiques indiquées ci-dessous.

En termes de capacité en sièges disponibles, les vols intercontinentaux représentent quelque 42 % du trafic africain total. L'Europe a toujours été le marché le plus important, représentant quelque 56 % du trafic aérien intercontinental. Le trafic aérien continental (ou le trafic transfrontalier au sein de l'Afrique) représentait environ un quart de tout le trafic aérien en Afrique en 2013. Le trafic aérien

international dans les régions australes et d’Afrique du Nord constituait les plus grands marchés, avec respectivement 29 % et 22 % de part de marché. Le trafic intrarégional représentait à peine 14 % du marché global du trafic aérien continental en Afrique. Le reste du trafic est celui effectué au sein des États, ou trafic domestique. Le trafic aérien national varie dans toute l’Afrique, mais seuls quelques pays tels que l’Afrique du Sud et le Nigeria disposent d’un large éventail de services. De manière générale, les marchés nationaux en Afrique subsaharienne ont connu une baisse, en grande partie due aux difficultés auxquelles les petits transporteurs nationaux ont été confrontés.

Prévisions de la croissance du trafic

Étant donné sa base initiale relativement faible, on estime que l’Afrique, avec le Moyen-Orient et l’Amérique latine, possédera la croissance du trafic aérien la plus soutenue au monde au cours des 20 prochaines années.

Les dernières prévisions mondiales de Boeing affirment que le PIB total de l’Afrique connaîtra une croissance annuelle d’environ 4,6 % sur les vingt prochaines années ; ce chiffre s’élève à 5,7 % (mesuré en RPK) pour le trafic aérien des passagers et à 6,7 % (mesuré en RPK) pour le fret aérien. Ceci est à comparer à la croissance annuelle mondiale de 4,9 % pour les passagers et de 4,7 % pour le fret aérien. Les récentes prévisions du trafic passager réalisées par Airbus, exprimées en RPK, affirment que le trafic connaîtra une croissance de 6,2 % sur la période 2014-2024, avec un taux annuel de 5,1 % pour 2024-2034.

Les prévisions PIDA ont été fondées sur les statistiques de trafic ACI Africa les plus récentes (2014) et ont été agglomérées avec les prévisions les plus récentes de Boeing et d’Airbus, ainsi qu’avec des estimations propres. Ces prévisions mises à jour, qui incluent le trafic domestique, sont présentées en tant que « Scénario le plus probable » sur une base régionale (Afrique du Nord, Occidentale, Centrale, Orientale et Afrique Australe) :

Figure 3.2 : Prévisions du trafic des passagers – Afrique, par région – 2014-2040 – Scénario le plus probable

Région	2014	%	2020	%	2030	%	2040
du Nord	67,8	5,1 %	91,4	5,3 %	153,2	3,9 %	224,5
Australe	38,1	5,1 %	51,4	4,3 %	78,2	3,9 %	114,7
Orientale	30,1	6,7 %	44,4	6,4 %	82,6	5,5 %	141,1
Occidentale	23,5	6,3 %	33,9	6,0 %	60,7	5,2 %	100,8
Centrale	4,5	6,7 %	6,6	6,4 %	12,3	5,5 %	21,1
Total	164,0	5,6 %	227,7	5,4 %	387,1	4,5 %	602,2

Ces prévisions suggèrent que de manière générale, les niveaux de trafic vont presque quadrupler au cours des 25 prochaines années, certaines régions (par ex. l’Afrique Orientale, Occidentale et Centrale) devant par ailleurs connaître des taux de croissance encore plus élevés.

3.5.2 Principaux problèmes

Afin de répondre à la demande prévue pour les 25 prochaines années, l’industrie africaine de l’aviation est confrontée à un certain nombre de défis :

Il y a un besoin d’améliorer l’utilisation et la disponibilité de personnel spécialisé dans l’aviation –

et notamment des inspecteurs formés en sécurité et en sûreté de l'aviation : la sécurité et la sûreté du transport aérien est fondée sur le respect des normes et réglementations internationales telles que définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Tous les États contractants sont tenus de respecter les règlements dans le cadre de la Convention de Chicago, ses annexes et les Normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Dans certains cas, les autorités africaines de l'aviation civile n'ont pas intégralement appliqué les réglementations et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. À la date de septembre 2016, quelque 23 États sur 45 (= 51 %) n'ont pas atteint l'objectif de 60 % de Mise en œuvre effective (EI – Effective Implementation) des réglementations et SARP de l'OACI.

Une feuille de route a été établie pour l'objectif d'amélioration de la sûreté de l'aviation (Plan AFI²³) et l'OACI facilite l'assistance grâce aux **programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP)** et aux **organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO)**, par l'intermédiaire desquels des groupes d'États peuvent collaborer et partager des ressources pour améliorer leurs capacités de supervision de la sûreté. Une deuxième feuille de route, l'AFI SECFAL (AFI Security and Facilitation Plan), couvre la sécurité de l'aviation. Le soutien financier et en formation pour les COSCAP et les RSOO est fourni par le siège de l'OACI, la Banque mondiale, la Banque africaine de développement (BAD) et par l'Union européenne.

Les accords de coopération entre compagnies aériennes sont rares. Il existe un besoin de libéralisation du marché et de consolidation des compagnies aériennes : le marché régional du transport aérien requiert une réforme des accords bilatéraux relatifs aux services aériens (ABS) et la Décision de Yamoussoukro doit être mise en œuvre : l'étendue de la libéralisation du secteur du transport aérien sera un facteur clé déterminant le niveau et la future croissance du trafic aérien continental en Afrique. Bien qu'en principe, les compagnies aériennes africaines sont libres d'introduire de nouvelles routes et des nouvelles fréquences de services, ainsi que fixer leurs propres tarifs, ces éléments sont en grande partie déterminés par les accords bilatéraux relatifs aux services aériens passés entre pays. Bien que, conformément à la Décision de Yamoussoukro²⁴, 44 États africains signataires ont l'obligation de permettre un accès libre au marché en ce qui concerne les capacités en places des compagnies aériennes, la fréquence des services et les tarifs à toutes les compagnies aériennes africaines (« Cieux ouverts » pour l'Afrique), des restrictions persistent dans certaines circonstances. De ce fait, les réseaux des couloirs aériens sont souvent sous-développés et l'on constate une absence de concurrence sur le marché, générant des tarifs élevés. De manière générale, les réseaux de couloirs aériens sont moins développés en Afrique de l'Ouest que ceux d'Afrique du Nord, de l'Est et d'Afrique Australe. On constate également un manque d'accords d'échange intercompagnies par rapport à d'autres régions du monde.

En janvier 2015, lors de l'assemblée de l'Union africaine (UA) à Addis-Abeba (Éthiopie), quatorze États africains ont pris l'engagement solennel de mettre en œuvre la Décision de Yamoussoukro et ont convenu de soutenir d'autres États dans cette démarche. Néanmoins, quelques difficultés demeurent, en particulier l'absence d'une agence exécutive effective, de réglementations de la concurrence et d'un mécanisme de règlement des litiges à un niveau panafricain, par l'intermédiaire de la Conférence de l'Union africaine (AUC) ou de la Commission africaine de l'aviation civile (AFCAC). Une feuille de route d'activité pour la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro a été préparée par l'AUC.

²³ Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI)

²⁴ La Décision de Yamoussoukro a été adoptée par 44 États signataires en 1999 ; elle a succédé à la Déclaration de Yamoussoukro adoptée en 1988.

Concernant le trafic intercontinental, le développement d'accords bilatéraux entre les principaux pays ou groupes de pays tels que l'UE, les États-Unis, l'ANASE, etc. et l'UA ou les CER doit être encouragé et développé. L'accès aux États-Unis est néanmoins restreint car à ce jour, seuls cinq États africains disposent d'aéroports possédant le niveau de Catégorie 1 de la FAA requis pour ces destinations. Il n'existe que quelques installations régionales partagées, telles que des centres de maintenance, de réparation et de révision, ainsi que des centres de formation.

Il existe un besoin de développement de l'infrastructure aéroportuaire et GTA: en Afrique, la majorité des aéroports sont la propriété de l'État et le développement est essentiellement du ressort des gouvernements nationaux plutôt que le résultat de directives politiques ou d'initiatives à l'échelle panafricaine ou régionale. Un financement par des dons considérables a permis de moderniser certains aéroports, notamment les plus grandes plateformes, mais d'autres sont dans un état médiocre et sont financés par l'état. Leurs recettes sont souvent limitées par l'absence d'entreprises commerciales, notamment de concessions de vente au détail, de produits alimentaires, de boissons ou autres au sein de l'aéroport, ou encore par la faiblesse des redevances aéroportuaires, en particulier pour les compagnies publiques. On constate un manque de plateformes aéroportuaires secondaires, qui est largement causé par leur manque de droits de trafic. De nombreux aéroports ne bénéficient que d'une concurrence limitée pour certains services – voire ne bénéficient pas du tout des avantages de la concurrence – par exemple pour la manutention au sol, l'approvisionnement en carburant, etc. Des modifications dans la législation à l'échelle nationale et panafricaine sont nécessaires pour que cela puisse changer, le cas échéant.

Les capacités aéroportuaires devront considérablement s'accroître pour répondre à la croissance prévue au cours des vingt à trente prochaines années. Ces réalisations devront s'effectuer de manière progressive; tous les projets de développement d'aéroport devront être rigoureusement évalués en matière de viabilité commerciale et financière. À plus long terme, certains aéroports devront être privatisés ou devront être développés dans le cadre de partenariats public-privé, en fonction de leur viabilité financière.

Il existe un besoin pour un système de gestion du trafic aérien doté d'un personnel formé de manière adéquate et d'équipements modernes: la gestion du trafic aérien (GTA) est en grande partie assumée par des prestataires de services nationaux, bien qu'il existe quelques structures conjointes (par ex. l'ASECNA en Afrique de l'Ouest et à Madagascar). L'infrastructure GTA de certains pays d'Afrique est insuffisante et certains couloirs aériens présentent des défauts de couverture radar. Il est possible de parvenir à des améliorations par l'harmonisation de l'espace aérien, par ex. par l'adoption d'Aviation System Block Upgrades (ASBU) de l'OACI, par le recours à la technologie satellite, notamment lorsque la couverture radar est insuffisante, et par une meilleure gestion des flux du trafic.

Il existe un besoin pour une meilleure protection des consommateurs et de l'environnement: il importe de réduire au maximum l'impact du secteur sur l'environnement, incluant le changement climatique, la qualité de l'air, les nuisances sonores des aéronefs, etc. À l'heure actuelle, l'aviation n'est pas incluse dans le Protocole de Kyoto pour les émissions de CO₂. L'UE a établi le Système d'échange de quotas d'émissions de l'UE afin de fournir un certain contrôle sur la quantité des émissions de CO₂ causées par les vols au sein de l'espace européen. Néanmoins, ceci ne s'applique actuellement pas aux vols intercontinentaux, y compris ceux entre l'Afrique et l'UE. L'OACI étudie actuellement la possibilité de définir un Système d'échange de quotas d'émissions mondial pour l'aviation. D'autres mesures de politique environnementale seront également nécessaires, telles que la réduction des niveaux de NO_x et des nuisances sonores causées par les aéronefs.

L'Afrique doit pleinement prendre sa part dans les nouvelles technologies et lancer des projets innovants dans le secteur de l'aviation. Les compagnies aériennes doivent être encouragées à utiliser des aéronefs moins gourmands en carburant et moins bruyants. Les aéroports doivent adopter des mesures de sûreté et de sécurité appropriées, par ex. le système d'approche des aéronefs EGNOS²⁵, des e-passeports, des contrôles biométriques, etc. Il faudra également accorder une attention à la future réglementation des drones et technologies similaires.

Conformément aux bonnes pratiques à l'échelle mondiale, il est primordial que les droits des passagers des vols au départ, à l'intérieur ou à destination de l'Afrique soient protégés. Ceci inclut des dédommagements appropriés en cas de retards de vols, de redirection du vol, de refus d'embarquement et de bagages perdus. Des législations supplémentaires pourront être nécessaires pour protéger les droits de certains passagers, par ex. les personnes à mobilité réduite. Ces problématiques devront être prises en compte, par le fait de définir les mesures politiques et législations appropriées à l'échelle panafricaine (par ex. par l'intermédiaire de l'AFAC, de l'AFRAA, etc.) et à l'échelle régionale par l'intermédiaire des CER et autres entités régionales (par ex. les RSOO et les COSCAP). Lorsque les actions doivent être prises par les gouvernements nationaux et entités gouvernementales, afin de concrétiser les mesures politiques, les institutions panafricaines et régionales concernées jouent un rôle de soutien et de supervision stratégique – notamment lorsque les gouvernements nationaux ne disposent pas des ressources ou des financements adéquats.

3.5.3 Mesures politiques recommandées pour le transport aérien

Sûreté et sécurité

- 1) Tous les États africains devraient adopter le plan AFI et le plan AFI SECFAL;
- 2) il conviendrait de les soutenir afin d'atteindre l'objectif de 60 % de mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées de l'OACI pour 2017;
- 3) un soutien continu devrait être apporté dans le cadre de la CAFAC, des COSCAP et des RSOO;
- 4) des mesures de collaboration, par exemple le regroupement des inspecteurs de surveillance de la sécurité aérienne à un niveau régional, devraient être introduites;
- 5) les projets d'aide des donateurs, par exemple les projets AVSEC (sûreté de l'aviation), SAFIR (services de navigation par satellites pour la région africaine), TRECA (formation EGNOS GNSS en Afrique) de l'UE et le PIDA (programme de développement des infrastructures en Afrique), l'initiative Aérien sécuritaire pour l'Afrique des États-Unis devraient être encouragés; et
- 6) toutes les compagnies aériennes africaines devraient être tenues de passer avec succès l'audit international de sécurité opérationnelle de l'IATA.

Libéralisation du marché et consolidation des compagnies aériennes

- 1) La décision de Yamoussoukro devrait être mise en œuvre le plus rapidement possible afin de créer un ciel pleinement ouvert en Afrique, conformément à la feuille de route des activités préparée par la CUA;
- 2) les 14 États africains signataires de la déclaration solennelle de mise en œuvre de la décision de Yamoussoukro pour le 31 juillet 2017 devraient veiller à ce que toute la législation nationale nécessaire soit en place pour cette date;

²⁵ EGNOS - European Geostationary Overlay Service / Service Européen de Navigation par Recouvrement Géostationnaire

- 3) tous les autres États africains devraient être encouragés à adhérer le plus rapidement possible. À plus long terme, des pénalités pourraient être introduites pour tout État non respectueux de la décision;
- 4) il conviendrait d'établir dans les plus brefs délais une agence de mise en œuvre efficace et un mécanisme de règlement des litiges au niveau panafricain, par l'intermédiaire soit de la CUA, soit de la CAFAC;
- 5) le développement d'un secteur des compagnies aériennes financièrement solide devrait être encouragé – par exemple au moyen de fusions, partenariats et adhésions à des alliances mondiales;
- 6) l'élaboration d'accords bilatéraux entre des pays ou blocs de pays clés, tels que l'UE, les États-Unis, l'ANASE, etc. et l'UA et les CER devrait être encouragé et développé;
- 7) les compagnies aériennes devraient être encouragées à introduire des flottes modernes, économes en carburant et moins bruyantes; et
- 8) il conviendrait d'encourager les gouvernements des États à signer la Convention du Cap afin de faciliter le financement de nouvelles flottes aéronautiques pour leurs compagnies aériennes enregistrées.

Infrastructures aéroportuaires et de gestion du trafic aérien

- 1) Le secteur aéroportuaire en Afrique devrait être principalement étatique à court et moyen terme, bien que la privatisation et les partenariats public-privé (PPP) devraient être encouragés lorsqu'ils sont financièrement viables;
- 2) il sera nécessaire de moderniser et de prévoir une capacité aéroportuaire supplémentaire – bien que sous réserve de la viabilité du marché et financière ainsi que de la durabilité environnementale;
- 3) les aéroports devraient être encouragés à augmenter les recettes par des taxes plus appropriées, en conformité avec la politique de l'OACI, et par une commercialisation accrue;
- 4) il est nécessaire d'introduire une concurrence accrue dans les services aéroportuaires, par exemple la manutention au sol, l'approvisionnement en carburant, etc., dans certains aéroports; et
- 5) des améliorations dans la gestion du trafic aérien sont réalisables par une harmonisation de l'espace aérien, par exemple l'adoption de renforcements par blocs du système aéronautique («Aviation System Block Upgrades» - ASBU) de l'OACI, par le recours à la technologie satellitaire et par une meilleure gestion des flux du trafic.

Durabilité environnementale

- 1) Les compagnies aériennes africaines devraient être encouragées à adopter des pratiques respectueuses de l'environnement (par exemple réduire la consommation de carburant) et devraient respecter un système mondial d'émissions s'il est introduit;
- 2) les aéroports devraient être supposés atteindre des objectifs «neutres en carbone» et d'autres objectifs en matière de pollution;
- 3) le cas échéant, des taxes d'aéroport spéciales pourraient être introduites pour les avions les plus bruyants; et
- 4) tous les développements aéroportuaires devraient être soumis à une analyse d'impact environnemental détaillée, notamment tout impact sur les communautés déplacées.

Protection du consommateur

- 1) Une législation pour la protection des droits du passager aérien, par exemple une compensation en cas de retards du vol, de redirection du vol, de refus d'embarquement et de perte de bagage, devrait être introduite à un niveau national, conjointement avec des mécanismes de procédure appropriés; et
- 2) une autre législation pourrait s'avérer nécessaire pour protéger les droits de certains passagers, tels que ceux à mobilité réduite.

Changements technologiques

- 1) Le secteur africain de l'aviation doit intégrer de nouvelles technologies afin d'améliorer l'efficacité, la sûreté, la sécurité, la rentabilité et la durabilité environnementale;
- 2) les aéroports devraient introduire le contrôle biométrique, les passeports électroniques, etc. conformément aux plans de l'OACI; et
- 3) les innovations technologiques telles que les drones devraient être soigneusement évaluées et une législation appropriée devrait être introduite aux niveaux panafricain et national, telle que requise.

3.6 Transport urbain

3.6.1 Analyse de la situation

L'urbanisation croît rapidement: les zones urbaines d'Afrique comptaient près de 414 millions d'habitants en 2011. Ce nombre devrait approcher 750 millions d'ici 2030 et dépasser 1,2 milliard d'ici 2050. Selon les prévisions, le rythme de croissance annuelle de la population urbaine en Afrique sera le plus élevé au monde avec un taux supérieur à 3,0 % par an entre 2011 et 2030. Dans les très grandes métropoles (Le Caire, Lagos et Kinshasa, Gauteng), l'offre de services publics de transport est très réduite bien que les autorités nationales concentrent leurs efforts sur ces grandes villes. Par ailleurs, une moindre priorité est accordée aux villes qui, par leur taille (moins d'un million d'habitants), sont classées juste après les métropoles, alors que le centrage de politiques adaptées sur ces villes pourrait avoir des effets très intéressants pour le futur. De plus, les limites d'urbanisation autour des villes tendent à s'effacer du fait des pratiques actuelles de mobilité (notamment à l'échelle des métropoles). De manière claire, la mobilité est plus ou moins forte en fonction du contexte. Une partie, réduite mais significative, de la population ne se déplace pas, entravée par le piège de la pauvreté et les pratiques sociales des femmes. L'importance que revêt la marche dans la mobilité urbaine, comme observé (avec une part de 40 % de la mobilité dans certaines villes qui peut aller jusqu'à 70 % ou 80% des déplacements dans beaucoup d'autres villes subsahariennes), peut être perçue comme une conséquence du piège de la pauvreté et des influences rurales. Les infrastructures pour les piétons sont souvent de mauvaise qualité ou inexistantes.

Les niveaux de mobilité motorisée (ou mécanisée) semblent faibles (avec des taux de 0,8 voyage quotidien par personne observés dans de nombreuses villes). Ils augmentent en raison de la hausse du PIB par habitant. L'utilisation (et la possession) de voitures particulières est limitée par rapport

aux autres continents mais en hausse. Néanmoins, certaines villes en Afrique du Nord et du Sud ont des taux d'utilisation bien plus élevés, les déplacements motorisés y représentent la moitié de tous les déplacements.

Étant donné l'essor des déplacements motorisés, impliquant l'utilisation de véhicules particuliers et de différents types de véhicules de transports publics (qui ont majoritairement des capacités limitées), la congestion dans les zones urbaines est en hausse partout et représente un défi majeur dans certaines villes, avec des conséquences négatives en termes de pollution urbaine, de qualité de l'air dégradée et d'utilisation inefficace d'énergie.

Les transports publics représentent le principal moyen de transport en ville. Ils peuvent être desservis par différents opérateurs, dont des sociétés d'autobus et des opérateurs de transports adaptés. Dans certaines villes du Sahel, les motocyclettes et vélos sont des modes de transport individuel répandus (Ouagadougou en est un exemple) mais il s'agit d'une exception. La notion de transports adaptés se réfère aux services de transport public sans horaires assuré par des opérateurs privés sans responsabilité standard qui utilisent des véhicules de taille petite ou moyenne (dont des taxis-motos, des taxis collectifs et des minibus dont la capacité varie entre 12 et 45 places). Le transport adapté joue un rôle majeur dans les transports urbains en Afrique et domine le marché dans de nombreuses villes sub-sahariennes (et représente entre 50 et 100% du marché total des transports publics). Il est répandu dans la majorité des villes en Afrique du Nord et en Afrique du Sud.

Il n'existe que quelques systèmes de transport rapides de masse en Afrique mais de nombreux projets ont été préparés. Les transports en commun se réfèrent à des systèmes de transports publics à grande capacité, qui opèrent en général sur une infrastructure dédiée (ferroviaire ou routière), par ex. les trains régionaux, les métros, les transits légers sur rail (TLR) et les bus à haut niveau de service (BHNS). De nombreuses difficultés de mise en œuvre apparaissent néanmoins après le lancement de ce genre de projets. Une fois qu'ils deviennent opérationnels, leur viabilité financière est très incertaine.

Pour résumer, les conditions de mobilité et d'accès dans les zones urbaines sont souvent sub-optimales en termes de durée de trajet et confort. Les coûts de déplacement élevés constituent un obstacle pour les populations urbaines défavorisées qui doivent se déplacer à pied.

3.6.2 Questions clés relatives aux transports urbains

Les transports urbains en Afrique doivent relever un certain nombre de défis tels que :

- a) la meilleure façon de gérer la progression très rapide des besoins liés aux déplacements urbains et le développement d'institutions urbaines pour satisfaire ces besoins;
- b) la recherche d'un juste milieu entre solutions structurelles à long terme et solutions immédiates pour satisfaire la demande actuelle de transport, y compris le besoin d'équité et d'accès pour les personnes défavorisées et handicapées;
- c) la nécessité d'augmenter la capacité en développant et modernisant efficacement l'offre de transports publics urbains, tout en réduisant les coûts opérationnels et les tarifs;
- d) le besoin de mobiliser le secteur privé dans le développement des transports urbains (infrastructures et services);
- e) la recherche de complémentarité entre le transport adapté et les modes de bus conventionnels;

- f) la nécessité de veiller à ce que le transport adapté se professionnalise et s'intègre progressivement;
- g) le développement approprié de solutions de transports urbains pour différentes villes en Afrique, en appliquant des principes communs favorisant des transports urbains durables;
- h) pour les conurbations de plus grande taille, la recherche de solutions pour les déplacements quotidiens qui se font sur plusieurs communes; et
- i) la limitation de l'utilisation de modes de transport individuels qui constituent les principaux contributeurs d'émissions de gaz à effet de serre et l'amélioration des performances des véhicules exploités par les transports publics (caractéristiques du moteur, type de carburant, frais d'entretien et maximisation du taux d'occupation).

3.6.3 Mesures politiques recommandées pour les transports urbains

Les mesures suivantes permettent de relever les défis rencontrés et contribuent à la structuration des politiques urbaines de transports dans les villes africaines. Les mesures politiques sont variables. Par conséquent, les recommandations peuvent être mises en œuvre d'une manière différenciée dans les villes en raison d'écart en ce qui concerne :

- la taille de la ville ;
- le développement socio-économique;
- l'expérience acquise à travers des développements précédents de transports urbains;
- l'environnement réglementaire et financier.

Modernisation des systèmes de transports publics

- 1) Il conviendrait de concevoir et mettre en œuvre des projets de transports publics rapides de masse le long des corridors à forte demande;
- 2) de consolider les réseaux de bus en tant que composant d'un système de transport urbain multimodal;
- 3) d'identifier des sources adéquates et durables de financement pour le développement des transports publics urbains;
- 4) une politique tarifaire devrait permettre un recouvrement des coûts auprès des concessionnaires, même si des tarifs de concessionnaires sont également nécessaires;
- 5) il conviendrait d'envisager un éventail de sources potentielles de financement des transports publics: taxes de carburant, taxes d'immatriculation des véhicules, redevances de licences de taxi et de minibus, redevances provenant d'opérateurs sous contrat, frais de stationnement et péages urbains, contributions des employeurs et des activités commerciales, valorisation foncière.
- 6) Il conviendrait d'examiner des options de PPP pour le développement du système de transport de masse.
- 7) Les travaux avec le secteur du service de transport adapté devraient évoluer vers des systèmes plus organisés et intégrés.
- 8) Il convient de créer et former des unités de police urbaine spécialisées pour le trafic urbain et le transport urbain.

Routes urbaines et autoroutes

- 1) Il convient de privilégier le développement urbain des structures au moyen du développement des réseaux routiers et autoroutiers hiérarchiques;
- 2) la conception de routes et autoroutes pour une plus large diversité de modes; non seulement les voitures et les camions, avec une attention pour la gestion des flux piétonniers et pour l'accès à l'infrastructure des transports publics (gares de bus, voies réservées aux bus, etc.);
- 3) le développement progressif des mesures de gestion du trafic (couloirs de navigation à sens unique, gestion des parkings, coordination des feux de circulation, routes de transport de fret, centres de contrôle du trafic, ...), revêtement de la voie pour la gestion de la demande de transport;
- 4) la prise en considération de mesures de contrôle/restriction des voitures, entreprises premièrement par des mesures de tarification des parkings dans les zones urbaines densément peuplées et ensuite par des systèmes tarifaires routiers, le cas échéant;
- 5) l'étude de mesures pour limiter et discipliner l'usage des motocycles dans les zones urbaines et en particulier dans les zones centrales densément peuplées. l'encouragement de l'utilisation de moteurs quatre temps et électriques;
- 6) le développement de mesures de sécurité routière urbaine, en particulier pour la protection des piétons; et
- 7) la conception de projets autoroutiers (et de transport rapide de masse) eu égard aux plans d'urbanisation.

Réformes institutionnelles

- 1) Développement progressif des autorités de transport urbain ou métropolitain.
- 2) Création d'un comité de coordination entre les administrations principales (au niveau de l'État et de la ville), lorsque aucune autorité de transport n'existe.

Transport non motorisé

- 1) Il conviendrait de promouvoir des zones piétonnes, en prenant en considération des solutions locales (à faible coût);
- 2) de prendre en considération de potentiels mouvements des piétons dans la conception des autoroutes, y compris l'accès au terminal des transports publics et aux arrêts de bus; et
- 3) de prévoir des pistes cyclables sûres lorsque cela est possible, accompagnées d'actions de sensibilisation.

Actions de soutien

- Développement de programmes de formation (et de recherche) pour la mobilité et les transports urbains et soutien à la mise en place d'observatoires de transports urbains et de mobilité.

4. Transport multimodal

4.1 Contexte

Le système de transport africain est toujours segmenté et insuffisamment intégré. Chaque moyen de transport tend vers l'exploitation de ses propres avantages en termes de coûts, services, fiabilité et sûreté, dans un environnement compétitif. Ce manque d'intégration entre les moyens de transport est renforcé par les politiques publiques.

Avec ces transports segmentés, chaque transporteur ne prend la responsabilité que de la partie du trajet qu'il a lui-même assuré ; il émet son propre connaissance avec différentes bases de responsabilité et différentes limitations de la responsabilité pour le transporteur. Ces dispositions sont souvent mises en œuvre d'une manière non coordonnée, ce qui entraîne une augmentation des coûts de transport totaux.

Le transport intermodal multimodal et le transport multimodal sont tous les deux utilisés dans le contexte de l'acheminement de marchandises de leur origine vers une destination au moyen d'une combinaison de modes de transport, tels que le transport par navire, par chemin de fer, par camion, par avion, par navire fluvial, et principalement l'utilisation de conteneurs. Cette méthode réduit la manutention du fret, et renforce donc la sécurité, réduit les dommages et les pertes, et permet en principe un transport plus rapide.

En Afrique, le transport multimodal n'existe que sur quelques corridors (par exemple le transport de certains conteneurs entre Dakar et Ouagadougou par le chemin de fer jusqu'à Bamako et ensuite par route, ou entre Douala et Ndjamena par le chemin de fer jusqu'à Ngaoundéré et ensuite par route, et entre Cotonou et Niamey par chemin de fer jusqu'à Parakou et ensuite par route jusqu'à Niamey), ou le rail entre Mombassa et Kampala et ensuite la route jusqu'à Kigali et Bujumbura ou le rail entre Dar es Salam et Isaka et ensuite la route jusqu'à Bujumbura ou Kigali.

Il existe un besoin important et urgent de développer le transport multimodal en Afrique afin d'accroître l'efficacité du transport le long des corridors, réduire les coûts et renforcer la durabilité du transport.

4.2 Promotion du transport intermodal et conteneurisation

Le transport intermodal (ou transport combiné) est «le déplacement des marchandises dans une seule et même unité de chargement ou véhicule qui emprunte successivement plusieurs modes sans qu'il y ait manipulation des marchandises elles-mêmes lors du changement de mode» (Conférence européenne des ministres du transport - CEMT).

Promouvoir le transport intermodal signifie intégrer des systèmes de transport séparés, c'est-à-dire l'utilisation d'au moins deux modes différents au cours d'un même déplacement d'un point A à un point B à travers l'instauration d'une chaîne de transport intermodale qui permet l'intégration de plusieurs réseaux de transport.

Le conteneur est à l'origine de l'essor du transport intermodal. En effet, il «assure le transport d'unités de chargement d'un point A à un point B, de manière efficace et avec moins de risques potentiels» (UNCTAD). Les conteneurs permettent aussi bien des économies d'échelle que des améliorations dans la rapidité et la capacité de traitement et facilitent l'intermodalité. L'utilisation

des conteneurs assure une complémentarité entre les modes de transport de fret en offrant une plus grande fluidité des mouvements et la standardisation des chargements.

Les conteneurs sont devenus la composante la plus importante du transport intermodal maritime. Pour le transport terrestre, les deux défis principaux sont le choix des modes de transport et la chaîne de transport intermodal, ainsi que la nécessité de minimiser les coûts et les retards liés aux déplacements des containers entre les modes.

4.3 Conteneurisation et exigences relatives à l'infrastructure pour le transport multimodal

4.3.1 Transport maritime

Le transport maritime est le moyen de transport le plus rentable pour les longues distances, et assure un lien entre les corridors terrestres et les pays d'outre-mer qui sont la destination des exportations et l'origine des importations. Le principal facteur qui affecte les coûts et la qualité d'un service maritime entre deux ports quelconques est le niveau de la demande. Si la demande pour l'arrière-pays d'un port augmente, le port peut servir de plateforme régionale pour au moins une compagnie maritime. Si la demande n'est pas élevée, il doit desservir un plus grand port.

L'introduction de «mégas» porte-conteneurs (8000-12500 EVP), par rapport à la première génération de porte-conteneurs de seulement 500 EVP fin des années 1990, et des navires 2000 EVP (le «mid-Panamax» 2000-3500 EVP) qui opèrent désormais sur la plupart des routes, transforme totalement le transport maritime.

La prochaine génération de porte-conteneurs sera plus grande et des plans ont même été conçus pour des navires de 22 000-24 000 EVP. Ces grands porte-conteneurs d'une largeur d'environ 60 mètres et d'une longueur d'environ 400 à 450 mètres vont forcer la construction de mégas plateformes portuaires.

En Afrique, un nombre très limité de ports pourraient devenir des plateformes portuaires régionales, dans la mesure où ils peuvent attirer plus de trafic de transbordement. L'absence de plateformes le long des côtes africaines est l'une des raisons des coûts élevés de transport maritime.

D'autres ports qui desservaient auparavant les routes maritimes principales deviendront des ports de desserte, c'est-à-dire qu'ils seront desservis par des services de desserte opérant entre les plateformes portuaires régionales et ces ports de desserte soit dans le même pays, soit dans les pays voisins ou proches qui n'ont pas le niveau de trafic nécessaire pour devenir une plateforme portuaire régionale. Ces services de desserte sont plus coûteux car ils incluent le coût du transbordement dans la plateforme portuaire et supportent des coûts unitaires plus élevés car les navires de desserte sont plus petits. En outre, le temps de transit est accru, en fonction de la programmation des services de desserte.

Des coûts unitaires plus élevés et des délais de transit plus longs ont des conséquences négatives pour les corridors terrestres qui sont liés à ces ports de desserte plutôt qu'à des plateformes portuaires régionales.

4.3.2 Exigences portuaires

Les ports jouent un rôle essentiel d'entrée pour tout pays souhaitant s'engager avec succès dans les échanges internationaux. Ils fournissent également un large éventail de services d'appui, tant réglementaire qu'opérationnel, notamment dans la gestion du transfert des marchandises entre les systèmes de transport maritime et terrestre, entre la partie maritime et terrestre d'un corridor commercial.

L'un des grands défis des ports à conteneurs concerne le réaménagement des infrastructures pour faire face à l'augmentation de la taille des navires ainsi que la pression correspondante relative à la fourniture d'infrastructures adéquates pour garantir une rotation rapide des porte-conteneurs au moyen d'opérations efficaces de manutention du fret. Cela entraîne des répercussions cruciales sur le développement du port par rapport aux besoins en terrains et en capital.

Les ports ne doivent pas nécessairement avoir de plus longs quais, à moins qu'ils ne veuillent accueillir plusieurs navires simultanément, mais ils auront besoin de voies d'accès plus profondes, des bassins d'évolution plus larges, de quais renforcés, de plus grandes zones de stockage et d'un système opérationnel au terminal plus sophistiqué au sein du port. Par conséquent, la limitation au développement n'est pas seulement financière, mais également spatiale.

Les économies dans le déplacement de la cargaison sont les plus élevées lorsque la cargaison n'est pas consolidée ou ventilée dans le port (conteneurs de dégroupage). En effet, les frais de groupage sont aussi élevés, voire plus élevés, que ceux de la manutention de marchandises classiques conventionnelles.

La planification portuaire doit faire partie intégrante d'un réseau de transport intégré au sein d'un plan de développement régional cohérent, étant donné qu'il existe une relation étroite entre l'existence d'installations portuaires adéquates et les perspectives de développement économique.

Un transport intermodal réussi requiert des procédures douanières et des flux de documents plus simples. De nombreux ports africains maintiennent de longs contrôles douaniers et des documents compliqués, ce qui entraîne une durée d'entreposage des conteneurs plus longue que nécessaire.

4.3.3 Systèmes de transport terrestre

Transport ferroviaire

L'introduction du transport intermodal peut permettre aux chemins de fer de maximiser ses avantages dans le cas du transport de conteneurs de et vers les ports maritimes, notamment lorsque la concentration des conteneurs aux terminaux portuaires peut permettre la construction d'un chemin de fer moderne et la création de trains-cargos pour cette jonction. Cependant, un tel système de train-cargo requiert des flux de fret réguliers et un niveau minimal de trafic.

Transport par voies navigables intérieures

La demande de vitesse pour l'acheminement des conteneurs et l'image assez négative des navires fluviaux en tant que mode de transport lent et non fiable (en ce qui concerne le respect des délais) sont apparues comme étant trop contradictoires pour que la viabilité du transport par voies navigables intérieures soit prise en considération.

Transport routier

Le transport routier en Afrique constitue la pierre angulaire des systèmes de transport. Il a également joué un rôle décisif dans le développement de la plupart des pays, en créant des réseaux plus accessibles que d'autres modes de transport et, par conséquent, dans la promotion d'un développement régional équilibré.

La relation entre le transport routier et d'autres modes de transport intérieur peut être complémentaire et de substitution: en ce qui concerne les longues distances, les différents modes de transport peuvent se faire concurrence, alors que le transport routier complétera généralement d'autres modes de distribution ou de collecte de fret de/vers les expéditeurs/destinataires qui ne sont pas directement reliés au transport ferroviaire ou par voies navigables intérieures.

4.4 Critères pour le choix des modes de transport

4.4.1 Coûts de transport

Il est possible d'établir une relation générale entre les coûts des différents modes, sur la base du principe selon lequel le coût total de chaque mode comprend différentes proportions de coûts fixes et variables.

L'existence d'une forte proportion de coûts fixes qui doivent être absorbés tant par les transports de courte distance que de longue distance caractérise aussi bien les chemins de fer que les voies navigables intérieures. Il s'ensuit que les transports de courte distance sont relativement chers.

Environ deux tiers du coût total du transport routier sont variables, créant ainsi des avantages comparatifs pour les transports de courte distance. Le transport routier est moins coûteux pour les courtes distances, alors que les transports ferroviaire et par voies navigables intérieures sont moins coûteux pour les longues distances.

Si les coûts de l'infrastructure sont pris en considération, l'effet sur la proportion de coûts variables par rapport aux coûts fixes dépendra de la méthode de collecte des droits d'utilisation. Si ceux-ci sont perçus comme un montant forfaitaire sous la forme d'une taxe sur les véhicules, les coûts fixes augmenteront, mais s'ils sont perçus comme une taxe sur le carburant ou un péage routier, les coûts variables seront plus importants.

4.4.2 Économie d'énergie

Un objectif important du secteur des transports est de renforcer sa durabilité en réduisant sa dépendance aux combustibles fossiles. Les économies d'énergie du transport ferroviaire par rapport au transport routier peuvent aller d'environ 25 % à environ 55 % de la consommation de carburant routier.

Une prise de conscience croissante des problèmes environnementaux a rendu nécessaire le réexamen de ce mode de transport comme moyen de transport de marchandises et de conteneurs généraux. Comme dans le cas du transport ferroviaire, on peut s'attendre à ce que la concurrence du transport par voies navigables augmente avec la distance impliquée.

4.4.3 Répartition modale

Le transport terrestre de conteneurs offre des conditions idéales pour une relation complémentaire entre le transport routier et ferroviaire, ou entre le transport routier et le transport par voies navigables intérieures, respectivement. Avec un tel système, la ligne principale de l'acheminement des conteneurs reviendrait aux modes de transport les plus rentables, à savoir le transport ferroviaire et les voies navigables intérieures, alors que les services d'enlèvement et de livraison seraient effectués par route.

Une telle répartition modale dans le transport de conteneurs peut être conforme à une répartition optimale des ressources rares pour l'investissement dans l'infrastructure. La disponibilité limitée des ressources nécessite une politique gouvernementale visant à garantir l'utilisation optimale de l'infrastructure et des systèmes de transport existants dans la mesure où les lignes ferroviaires ou les voies navigables intérieures peuvent offrir les capacités de transport requises.

4.5 Exigences en matière de politique, de planification et d'investissement

Une approche de planification internationale doit être adoptée pour éviter les goulots d'étranglement aux frontières, causés par le manque de temps, d'espace et de qualité dans les infrastructures des pays individuels.

Le transport intermodal de conteneurs nécessite des politiques de transport cohérentes et exhaustives afin de garantir l'utilisation optimale des investissements existants et nouveaux. Cela exige la coordination des politiques d'investissement entre les autorités nationales qui prennent les décisions relatives aux investissements dans l'infrastructure. Toutefois, dans la plupart des pays africains, les décisions de planifier et de développer l'infrastructure sont généralement décentralisées et réparties entre les niveaux de gouvernement, ce qui entraîne un manque de coordination dans le développement des routes, du chemin de fer, des voies navigables intérieures et des terminaux. Ceci limite la réalisation d'économies d'échelle potentielles dans les services de transport.

Les réglementations, les tarifs et les droits d'usage ne doivent pas entraver inutilement le transport de conteneurs par mode, car cela pourrait également entraîner une sous-utilisation de l'infrastructure existante ou un surinvestissement dans de nouvelles infrastructures.

Le financement de projets d'infrastructures internationaux est un problème urgent pour le transport international de conteneurs. Si l'infrastructure est destinée à être utilisée principalement pour le commerce de transit, le pays de transit peut ne pas être en mesure ou être peu enclin à financer cette infrastructure onéreuse. Dans ce cas, le pays de transit peut devoir apporter une contribution financière. Il serait souhaitable de rédiger des lignes directrices au niveau régional sur la coopération internationale en matière de financement des investissements dans l'infrastructure et de perception des droits d'usage dans le transport international.

L'introduction du transport multimodal sur la base du transport de porte à porte de conteneurs nécessite également une infrastructure physique adéquate, non seulement pour le transport terrestre de conteneurs, mais également pour le traitement et le positionnement des conteneurs aux ports intérieurs.

La mise en place de dépôts intérieurs de conteneurs (ICD) permet aux envois de marchandises de ne pas être interrompus d'un endroit proche de l'expéditeur à un endroit proche du destinataire. Cet avantage ne s'applique pas uniquement aux livraisons en GC mais également aux livraisons en conteneur complet dans les cas où le dédouanement et le contrôle douanier n'ont pas lieu dans les locaux du destinataire. La mise en place d'ICD revêt une importance cruciale pour les pays enclavés souhaitant améliorer leurs services de transport par l'introduction du transport intermodal/multimodal et la conteneurisation.

4.6 Services de transport multimodal

Avec le transport multimodal, le transporteur qui organise le transport assume la responsabilité de l'ensemble du transport porte à porte et délivre un document de transport multimodal. Le transport multimodal implique la surveillance constante et une responsabilité incombant à un opérateur unique pour l'ensemble de l'opération de transport porte à porte, depuis l'emplacement du chargeur à l'emplacement du destinataire, par les moyens les plus efficaces et les plus rentables, afin de répondre aux exigences des chargeurs en matière de prestation. De tels transporteurs, responsables de l'ensemble du transport, sont généralement dénommés **Opérateurs de transport multimodal (OTM)**. Agissant en tant que mandants et non en tant qu'agents, les OTM sont responsables (au sens juridique) de l'ensemble du transport de porte à porte, même s'il est réalisé par différents modes de transport (par rail, mer et route).

4.6.1 Opérateurs de transport multimodal (OTM)

Le transport multimodal est une innovation en matière de services, par laquelle l'OTM assume une responsabilité contractuelle d'acheminer les marchandises pour l'ensemble d'un voyage, pour un prix convenu avec éventuellement une limite de temps pour la livraison. Cette demande de services intégrés a entraîné un développement continu du transport de porte à porte. L'OTM fournit tous les services logistiques du transport, de la manutention, la mise en entrepôt, le transport, le dédouanement, jusqu'à la destination finale. Il organise une chaîne de transport sur laquelle il dispose du contrôle complet, en choisissant les modes de transport et combinaisons d'interfaces les plus adéquats.

Lorsqu'il existe des routes alternatives, y compris des combinaisons modales, l'OTM choisira dans certains cas la route qui est la plus rapide sur tout l'ensemble du corridor. Lorsqu'un service pourrait être plus rapide sur certains segments, mais pas sur d'autres, l'OTM pourrait choisir une combinaison de ces segments afin d'obtenir la meilleure solution pour l'acheminement de la cargaison sur le corridor.

4.6.2 Nécessité d'une industrie africaine de transport multimodal

Le développement d'un transport international multimodal a placé une pression concurrentielle sur l'industrie locale africaine fragmentée d'expédition de fret. Dans le même temps, le développement du transport multimodal pourrait offrir de nouvelles opportunités au secteur africain du transport.

L'Afrique doit prendre conscience des bénéfices potentiels qui peuvent résulter du développement multimodal et du transport de porte à porte et réagir de façon adéquate.

Avec le cadre institutionnel et juridique approprié et avec la prise de conscience appropriée des administrations du commerce et du transport, les opérateurs africains du transport peuvent entrer sur le marché mondial du transport international.

4.6.3 Nécessité d'un règlement africain de transport multimodal

Les cadres juridiques actuels en Afrique ne reflètent pas correctement le développement du transport de porte à porte, dans le cadre d'un contrat unique et avec une seule partie supportant la responsabilité contractuelle.

Sans un cadre juridique solide pour l'établissement des OTM (licences, etc.), il sera beaucoup plus difficile pour de petits et moyens prestataires de transport africains d'accéder aux marchés et de participer au commerce international. De tels prestataires doivent être autorisés à délivrer des documents de transport multimodal acceptés par les banques locales et internationales et avoir droit à une couverture d'assurance en responsabilité adéquate.

Pour ces raisons, des normes commerciales minimales communes pour les expéditeurs africains de fret et les OTM sont nécessaires dans un cadre africain de règlements gouvernementaux et pratiques commerciales harmonisés concernant la profession d'opérateur de transport multimodal.

4.7 Questions clés pour le transport multimodal

- a) Des cadres juridiques propices aux opérations de transport multimodal ne sont pas évidents dans la plupart des pays africains.
- b) Il convient de mieux se pencher sur une planification des infrastructures pour permettre les conditions physiques du transport multimodal.
- c) Il n'existe pas de règlements pour les opérateurs de transport multimodal visant à garantir la qualité et la sécurité des services, bien que dans un marché plus mûr, l'autoréglementation soit une option.
- d) Il y a eu quelques études de faisabilité pour examiner et promouvoir le transport multimodal et identifier les points de transfert, y compris les dépôts de conteneurs intérieurs.
- e) Les développements politiques, juridiques et réglementaires doivent impliquer le secteur privé en tant que partie prenante clé.

4.8 Recommandations politiques pour le transport multimodal

- 1) Un engagement continu en faveur de la libéralisation du secteur du transport en tant que condition pour stimuler la concurrence et renforcer le rôle des prestataires de transport nationaux en Afrique.

- 2) Un cadre institutionnel et juridique visant à harmoniser les règlements gouvernementaux et les pratiques commerciales concernant la profession d'«opérateur de transport multimodal» devrait être rédigé, adopté et mis en œuvre.
- 3) Des normes commerciales africaines communes pour les OTM devraient être établies.
- 4) Les développements des infrastructures de transport devraient être prévus en accordant une attention accrue aux besoins du secteur du transport afin de servir l'économie nationale plus efficacement et de créer un environnement approprié au développement du transport multimodal en Afrique.
- 5) Un environnement institutionnel, réglementaire et opérationnel pour les prestataires de services de transport devrait être favorisé afin de stimuler la prestation de services de transport commercialement viables.
- 6) Une législation nationale visant à réglementer le transport multimodal et à fournir un cadre juridique à l'établissement et au développement d'un secteur privé d'OTM locaux devrait être introduite.
- 7) Une analyse comparative visant à examiner la mesure dans laquelle le transfert de cargaisons vers le transport ferroviaire, fluvial et maritime à courte distance pourrait être bénéfique pour l'environnement devrait être entreprise.
- 8) Des études visant à définir la combinaison la plus adéquate entre les ports, les volumes de trafic et le réseau de transport terrestre existant ainsi que les solutions les plus prometteuses conformément aux plans de développement des pays devraient être lancées.
- 9) Des comités de facilitation du commerce et du transport nationaux (NTTFC) devraient voir le jour dans chaque État membre.

5. Recommandations politiques clés par objectif stratégique

5.1 Réduire les coûts du transport

- Améliorer la qualité des infrastructures;
- libéraliser les services de transport (transport aérien et par camion) et supprimer les monopoles;
- établir une concurrence équitable entre les différents modes de transport (taxes, réglementations, etc.);
- créer des corridors intelligents pour accélérer les flux de trafic et supprimer les documents sur papier;
- améliorer le passage des frontières pour le transport routier et ferroviaire;
- moderniser le matériel roulant;
- construire de nouvelles infrastructures modernes (plateformes portuaires et aéroportuaires, chemins de fer modernes);
- supprimer les pratiques abusives; et
- développer le transport multimodal.

5.2 Améliorer la connectivité

- Finaliser les autoroutes transafricaines;
- relier toutes les capitales et les grands centres économiques à l'ARTIN;
- relier les zones rurales à l'ARTIN;
- améliorer la qualité des infrastructures de transport (bon entretien et modernisation);
- construire des plateformes portuaires et des connexions ferroviaires modernes vers les pays sans littoral;
- construire des plateformes aéroportuaires et moderniser les aéroports nationaux; et
- développer le transport fluvial.

5.3 Développer la sûreté et la sécurité des services de transport

- Établir une culture nationale de sécurité pour les services de transport;
- appliquer des systèmes de sécurité routière efficaces;
- améliorer la sécurité du transport aérien; et
- élaborer et mettre en œuvre des mesures et réglementations en matière de sécurité routière.

5.4 Développer des services de transport durables et diminuer leur incidence sur l'environnement

- Diminuer la production de gaz à effet de serre et réduire l'incidence sur l'environnement;
- diminuer la pollution des véhicules routiers;

- améliorer la mobilité urbaine;
- moderniser les flottes de camions et de bus; et
- améliorer les mécanismes d'inspection des camions et des voitures particulières.
- Développer l'utilisation de modes de transport moins polluants;
- développer des services de transport public efficaces (train léger, métro, bus modernes, etc.);
- développer des services de transport ferroviaires modernes et éco-énergétiques; et
- développer le transport fluvial.
- Améliorer les infrastructures de transport;
- moderniser les infrastructures routières en construisant des contournements des villes et villages.
- Diminuer la consommation d'énergie fossile:
- améliorer l'efficacité énergétique du matériel roulant de transport;
- développer le transport multimodal; et
- développer des services de transport moins énergivores:
- faciliter le développement de services ferroviaires et fluviaux; et
- dès que possible, développer des services ferroviaires électriques.

5.5 Appliquer la bonne gouvernance dans le secteur du transport

- Supprimer les pratiques abusives;
- développer des systèmes de surveillance efficaces aux niveaux national et régional; et
- préparer, adopter et appliquer des réglementations appropriées.
- Supprimer la surcharge des camions:
- développer des ponts-bascules efficaces; et
- appliquer les réglementations appropriées.
- Établir une concurrence équitable entre les modes:
- Veiller à ce que tous les usagers paient le coût total des leurs services de transport.
- Mettre en œuvre un juste système de taxation;
- supprimer le contrôle tarifaire;
- développer et mettre en œuvre un système d'entrée harmonisé pour tous les modes de transport;
- mettre en œuvre des systèmes efficaces de maintenance des infrastructures de transport, plus particulièrement pour les réseaux routiers;
- libéraliser les services de transport;
- développer des mécanismes financiers modernes et innovants;
- les usagers devraient financer tous les coûts d'entretien.
- La contribution des gouvernements aux coûts d'investissement des infrastructures de transport devrait être financée par les budgets d'investissement;
- des mécanismes de financement innovants devraient être mis en place;
- le rôle du secteur privé dans la construction, l'entretien et la gestion des infrastructures de transport devrait être accru;
- des opérateurs privés devraient assurer l'entretien et la modernisation des routes le long des corridors;

- la construction, la gestion et l'entretien des infrastructures ferroviaires devraient être réalisés par des mécanismes de financement novateurs, dont le financement mixte et les PPP, les états étant responsables du financement par prêt à taux réduit de tous les investissements dont la durée d'amortissement excède la longueur de la concession, tous les autres investissements incombant aux opérateurs privés;
- les pays devraient créer un environnement propice afin d'attirer les opérateurs privés; et
- le rôle du secteur privé dans la gestion et l'exploitation des services de transport devrait être développé.

ANNEXE 1

Principes politiques directeurs

Le cadre politique pour les transports se fonde sur un ensemble plus large de principes politiques directeurs envers lesquels l'UA s'est engagée, qui englobe la croissance économique, le commerce régional, la planification et le financement, l'impact sur l'environnement ainsi que les problématiques d'égalité entre les sexes, de la jeunesse et du handicap et sert de fondement au développement harmonieux de la politique dans ce secteur.

Croissance économique: L'UA s'est engagée en faveur d'une croissance économique inclusive, soutenue, stable et accélérée qui crée des emplois décents et productifs, réduisant rapidement les inégalités; qui alimente des programmes de protection sociale durables ; qui facilite la diversification économique; qui renforce la résilience aux chocs externes et qui favorise un développement socioéconomique rapide inclusif, résilient et durable permettant l'éradication de la pauvreté. C'est dans cet objectif que s'inscrivent les quatre principaux domaines cibles que sont i) l'agriculture durable, l'autosuffisance alimentaire et la nutrition; ii) la diversification, l'industrialisation et l'ajout de valeur; iii) le développement du secteur des services et iv) le développement des infrastructures.

Commerce: L'UA s'est engagée à créer une zone de libre-échange continentale (ZLEC). Actuellement, les Africains ne commercialisent que 12 % de leurs marchandises entre eux et un rapprochement du continent ainsi que l'établissement d'une zone de libre-échange africaine s'avèrent urgents. La zone de libre-échange continentale donnera lieu à un marché élargi qui facilitera les économies d'échelle et favorisera l'harmonisation et la coordination des instruments commerciaux. La zone de libre-échange continentale contribuera également à relever le défi posé par les adhésions multiples et redondantes aux communautés économiques régionales et à améliorer l'infrastructure et l'interconnectivité régionales. Une infrastructure liée au commerce est essentielle pour la mise en œuvre de la ZLEC. L'UA est très claire quant au fait que les infrastructures doivent être la priorité et qu'à défaut, le commerce entre les pays africains ne pourra jamais s'améliorer.

L'exportation des produits primaires a contribué à la croissance en Afrique. Toutefois, le continent dépend encore des exportations de matières premières, ce qui aggrave la fragilité de ses économies. L'UA soutient le changement au moyen d'un processus d'industrialisation basé sur les matières premières qui fait un usage systémique de l'intégration régionale en particulier le commerce intra-africain. Les chaînes de valeur régionales, une meilleure négociation des accords commerciaux internationaux et le financement du commerce sont particulièrement importants à cet égard. L'UA estime que l'Afrique devrait investir davantage de ressources dans la production de produits à plus grande valeur ajoutée, qui sont globalement plus concurrentiels et également susceptibles de promouvoir les volumes du commerce intra-africain.

Planification du développement: L'UA considère qu'une planification et une mesure adéquates des résultats du développement requièrent une capacité appropriée de production d'informations et de données statistiques de haute qualité. L'Afrique doit générer ses propres données pour lui permettre

de mieux suivre et surveiller les objectifs économiques et sociaux, y compris les buts et objectifs de l'Agenda 2063. À cet égard, l'UA souligne l'importance du renforcement des institutions statistiques panafricaines existantes, ainsi que d'autres institutions similaires pour soutenir la mise en œuvre du premier plan décennal de l'Agenda 2063

Planification coordonnée: L'UA reconnaît l'importance de l'harmonisation des plans de développement nationaux, régionaux et continentaux dans le cadre de l'Agenda 2063. Il existe des caractéristiques communes entre certains plans nationaux et l'Agenda 2063. Il importe à présent d'exploiter les cadres continentaux articulés dans le cadre de l'Agence de planification et de coordination du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique, tels que le Programme détaillé pour le développement de l'agriculture africaine, le Plan d'action du Développement industriel accéléré en Afrique, la Vision minière pour l'Afrique, l'initiative de Stimulation des flux commerciaux intra-africains, le Programme pour le développement de l'infrastructure en Afrique (PIDA) et le Cadre de politique sociale pour l'Afrique. La mise en œuvre coordonnée de ces cadres contribuera à la réalisation des objectifs de transformation structurelle de l'Afrique.

Financement: L'UA est consciente qu'un financement adéquat et prévisible est indispensable pour la réussite de la mise en œuvre des plans et stratégies de développement. Si l'aide officielle au développement s'est avérée utile, il s'agit d'une plateforme fragile sur laquelle fonder un agenda de transformation structurelle. L'Agenda 2063 doit être ancré dans la mobilisation des ressources domestiques par des politiques fiscales efficaces, la mobilisation de l'épargne et l'utilisation d'autres mécanismes de financement tels que les fonds de pension, les fonds souverains, les transferts et les obligations de la diaspora ainsi que la participation du secteur privé. La politique de l'UA encourage les banques centrales africaines et les institutions panafricaines à accroître leur soutien aux efforts visant à promouvoir la transformation socioéconomique du continent et son financement.

TIC: L'UA a adopté un cadre de référence pour l'harmonisation des politiques et de la réglementation en matière de télécommunications et de TIC en Afrique. L'objectif est de développer un secteur des communications solide, intégré et viable sur le continent. L'objectif clé est l'établissement de cadres politiques, juridiques et réglementaires harmonisés aux niveaux régional et continental pour créer un environnement propice qui attirera les investissements et favorisera le développement durable de marchés régionaux des télécommunications/TIC compétitifs africains, des infrastructures, et pour accroître l'accès des personnes et des services.

Planification macro-économique: L'UA encourage les États membres à articuler des cadres macroéconomiques crédibles qui peuvent étayer le processus de planification. Les initiatives de développement des infrastructures peuvent alors contribuer à stimuler la capacité de production, à réduire les coûts des transactions et à promouvoir la transformation structurelle.

Harmonisation des règlements: L'UA soutient les politiques pour l'harmonisation des lois, des règles et des règlements aux niveaux national, régional et continental car elles contribuent grandement à la création d'un environnement propice à l'intégration régionale.

Environnement: L'Afrique est la région du monde la plus affectée par les émissions de gaz à effet de serre, bien qu'elle génère la moins grande partie de ces émissions et qu'elle ait la plus faible capacité à s'adapter à leurs effets. L'adoption d'une politique, d'une planification et de pratiques fondées sur la science et des données factuelles est nécessaire pour rendre le développement africain durable, plus résilient et moins vulnérable aux impacts négatifs de la variabilité et du changement climatique. L'UA soutiendra les moyens d'intégration du développement durable dans les processus de développement et de planification, avec les objectifs ultimes d'inclusion d'un meilleur accès au transport, des niveaux de pollution atmosphérique et de gaz à effet de serre (GES) moindres et une amélioration de la sécurité routière et de la santé.

Égalité entre les sexes et jeunesse : La vision de l'UA est celle d'une société africaine fondée sur la démocratie, l'égalité entre les sexes, les droits de l'homme et la dignité et qui reconnaît le statut égal des femmes et des hommes, des filles et des garçons, avec une interaction harmonieuse des deux sexes, dans un environnement paisible et sûr, caractérisé par un partenariat égal dans la prise de décision et dans le développement du continent. L'objectif politique est une approche du développement fondée sur les droits par une prise de décision basée sur des éléments factuels et l'utilisation de données ventilées par sexe ainsi que des indicateurs de performances pour la réalisation de l'égalité entre les sexes et l'autonomisation des femmes en Afrique. Il vise à promouvoir un environnement qui tient compte des spécificités liées au genre et prend des engagements liés à la réalisation de l'égalité entre les sexes et l'autonomisation des femmes dans les États membres ainsi qu'aux niveaux international, continental, régional et national. L'UA s'est également consacrée à accélérer les efforts pour réduire le chômage et le sous-emploi des jeunes et des femmes en Afrique.

ANNEXE 2

Liste indicative des priorités politiques à approuver par les chefs d'État

- a. Libéraliser les services de transport, établir une concurrence équitable entre les modes et harmoniser les conditions d'entrée pour la gestion et l'exploitation du secteur.
- b. Développer, moderniser et améliorer les infrastructures et les services de transport le long des corridors et de l'Autoroute transafricaine.
 - i) Finaliser la construction de l'Autoroute transafricaine et moderniser les infrastructures le long des corridors par l'utilisation de normes et de standards routiers approuvés;
 - ii) actualiser et mettre en œuvre les 24 programmes de transport PAP du PIDA et renforcer le cadre institutionnel adopté afin d'accélérer la mise en œuvre du PIDA;
 - iii) améliorer la connectivité entre les capitales et les centres économiques importants par voies routières et ferroviaires;
 - iv) faire appel au secteur privé pour l'entretien et l'exploitation des infrastructures;
 - v) créer ou renforcer l'IGC et mettre en place des corridors intelligents; et
 - vi) développer des plateformes portuaires régionales et des services ferroviaires modernes.
- c. Développer des services de transport durables et écologiques.
 - i) Contribuer à la réduction considérable de la production de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2050 et réduire l'impact du secteur des transports sur l'environnement;
 - ii) diminuer la consommation d'énergie fossile;
 - iii) accorder la priorité au développement de systèmes de transport publics efficaces dans les zones urbaines en conjonction avec des mesures de limitation de l'utilisation de la voiture et de gestion du trafic, le cas échéant;
 - iv) mettre en œuvre des infrastructures de transport tenant compte de l'impact du changement climatique.
- d. Développer le transport multimodal.
- e. Développer et mettre en œuvre une culture de sécurité dans les transports pour tous les modes de transport.
- f. Améliorer la gouvernance du secteur du transport.
 - i) Supprimer les pratiques abusives;
 - ii) supprimer la surcharge;
 - iii) accroître la sécurité; et
 - iv) développer des mécanismes financiers modernes et innovants qui élargissent le rôle du secteur privé dans la modernisation et la gestion des infrastructures et dans la gestion et l'exploitation des services de transport.
- g. Améliorer la capacité et l'efficacité globale du personnel employé dans les transports et des institutions concernées par la planification (plus particulièrement accroître et promouvoir la préparation de projet et les facilités liées pour atteindre la rentabilité des projets), la gestion, l'exploitation et la surveillance de l'efficacité des infrastructures de transport et des services de transport.

ANNEXE 3 Corridors du Réseau africain d'infrastructures régionales de transport (ARTIN) : Corridors prioritaires et autres corridors du PIDA

ID	Corridor	Score PIDA	Classement
S4	Maputo	80	1
E3	Nord	76	2
S3	Beira	73	3
E1	Djibouti	67	4
S5	Nord-Sud	66	5
W6	Abidjan-Lagos (Côtier)	65	6
W2	Dakar-Bamako-Niamey	63	7
S1	Dar es Salaam	61	8
W1	Nouakchott-Dakar (côtier)	59	9
C1	Douala-N'Djamena/Bangui	58	10
E4	Central	58	11
S7	Trans-Caprivi	56	12
W5	Abidjan-Ouagadougou/Bamako	54	13
S2	Nacala	53	14
S8	Trans-Cunene	52	15
N1	Trans-Maghreb (côtier)	51	16
W7	Tema-Ouagadougou	51	17
C3	Pointe Noire-Lubumbashi	49	18
S6	Trans-Kalahari	49	19
W8	Lomé-Ouagadougou	47	20
W4	Praia-Dakar-Bissau-Monrovia-Abidjan (Côtier)	45	21
W9	Cotonou-Ouagadougou/Niamey	45	22
C2	Libreville-Brazzaville	43	23
E2	Addis-Tunduma	42	24
W3	Bissau-Bamako Sud	40	25
E	Arusha	Aucun	26

C	Bas-Congo	Aucun	27
E	Lamu/LAPSET	Aucun	28
S	Limpopo	Aucun	29
S	Lobito-Benguela	Aucun	30
S	Malange	Aucun	31
S	Manziri-Durban	Aucun	32
S	Maseru-Durban	Aucun	33
S	Mtwara	Aucun	34
S	Namibie	Aucun	35
S	Richard's Bay-Phalborwa	Aucun	36
S	Trans-Orange	Aucun	37
E	Corridor de Massawa	Aucun	38
E	Corridor Port Soudan	Aucun	39
W	Abidjan-Yamoussoukro-Ferkessedougou-La Lébra- Ouagadougou- Kantchari- Makalondi- Niamey	Aucun	40
W	Cotonou-Malanville-Niamey-Gao	Aucun	41
W	Cotonou-Tindangou-Ouagadougou-Hérémakono-Bamako	Aucun	42
W	Lomé-Cinkansé-Koupéla-Kantchari-Makalondi-Niamey-Gao	Aucun	43
W	Dakar-M'Pack-Bissau	Aucun	44
W	Bissau-Pirada-Tambacounda-Kédougou-Kita-Bamako	Aucun	45
W	San Pedro - Odienné - Bougouni-Bamako	Aucun	46
W	Abidjan - Bouna-Gaoua-Pa-Ouagadougou-Niamey	Aucun	47

Note : N= Afrique du Nord, W= Afrique de l'Ouest, C= Afrique centrale, E= Afrique de l'Est, S= Afrique australe

ANNEXE 4 Ports relié au système de transport en surface PIDA ARTIN

	Pays	Port ARTIN
1	Algérie	Oran
2	Algérie	Alger
3	Algérie	Bejaïa
4	Tunisie	Bizerte
5	Tunisie	Rades
6	Tunisie	Sfax
7	Tunisie	Gabes
8	Libye	Tripoli
9	Libye	Benghazi
10	Libye	Misratah
11	Maroc	Casablanca
12	Maroc	El Jorf-Lasfar
13	Maroc	Safi
14	Mauritanie	Nouadhibou
15	Mauritanie	Nouakchott
16	Sénégal	Dakar
17	Gambie	Banjul
18	Guinée-Bissau	Bissau
19	Guinée	Conakry
20	Sierra Léone	Freetown
21	Libéria	Monrovia
22	Côte d'Ivoire	Abidjan
23	Ghana	Tema
24	Togo	Lomé
25	Bénin	Cotonou
26	Nigéria	Lagos
27	Cameroun	Douala
28	Guinée équatoriale	Malabo

29	Sao Tome	Sao Tome
30	Gabon	Libreville
31	Égypte	Alexandrie
32	Égypte	Damiette
33	Égypte	Port Saïd
34	Égypte	Port Suez
35	Soudan	Port Soudan
36	Érythrée	Massawa
37	Djibouti	Djibouti
38	Somalie	Mogadiscio
39	Kenya	Mombasa
40	Kenya	Lamu
41	Tanzanie	Dar es Salaam
42	Tanzanie	Mtwara
43	Mozambique	Maputo
44	Mozambique	Beira
45	Mozambique	Nacala
46	Afrique du Sud	Richards Bay
47	Afrique du Sud	Durban
48	Afrique du Sud	Port Elizabeth
49	Afrique du Sud	Le Cap
50	Afrique du Sud	Saldan Bay
51	Namibie	Walvis Bay
52	Congo	Pointe-Noire
53	Angola	Luanda
54	Angola	Lobito
55	RD Congo	Matadi
56	Madagascar	Toamasina