

LES GRANDES INSTITUTIONS ET L'EVOLUTION DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE EN AFRIQUE

Par Ayadi Mohammed
SG du CLRT

1. *Relations du CLRT avec les institutions continentales*
2. *L'Afrique : un continent fortement fragmenté avec une infrastructure de transport faible*
3. *Remédier à la grande fragmentation des Etats africains*
4. *Les Initiatives à l'origine de la vision du schéma des grandes infrastructures de transport à l'échelle du continent.*
5. *Le rôle du NEPAD dans la stratégie de mise en œuvre des infrastructures de transport*

1. Relations du CLRT avec les institutions continentales

L'article 17 des statuts du CLRT dispose que : *Le Comité entretient des relations de coopération avec les institutions sous régionales et régionales exerçant dans son domaine, notamment la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et l'Organisation de l'Unité africaine (OUA).*

C'est à ce titre que le secrétaire général du Comité entretient des relations permanentes avec :

- l'Union africaine (UA¹),
- le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD²),
- la Commission des Nations unies pour l'Afrique (CEA³),

Les PV des sessions semestrielles du CLRT sont régulièrement transmis aux institutions sus citées.

Les actions menées par ces institutions convergent dans leurs grandes lignes vers des objectifs complémentaires : la coopération, l'intégration économique et un développement durable et harmonieux de notre continent.

2. L'Afrique : un continent fortement fragmenté avec une infrastructure de transport faible

Selon le rapport de la CNUCED de 2013, la part moyenne des exportations interrégionales en Afrique n'est que de 11%, contre 70% en Europe, 50% en Asie et aux Etats-Unis et 20% en Amérique latine. En 2012, l'OMC affirme que le continent africain est, avec ses 54 pays, le plus fragmenté des continents. Le commerce du continent ne représente que 3 % du commerce mondial et, de plus, globalement limité aux combustibles et aux produits miniers.

¹L'UA, organisation panafricaine est née en juillet 2002 au Sommet de Durban pour succéder à l'Organisation de l'Unité africaine (OUA), créée le 25 mai 1963. Le siège est à Addis-Abeba en Éthiopie

²- En Février 2010. La 14^{ème} Assemblée de l'UA a décidé de la création de l'Agence de Planification et de Coordination du NEPAD (Agence du NEPAD) comme organe technique de l'UA, en remplacement du secrétariat du NEPAD. Le siège est à Midrand, en Afrique du Sud.

³ C'est en 1958 que la Commission économique pour l'Afrique (CEA) voit le jour. La CEA relève directement de l'ONU. Son siège se trouve en l'Éthiopie, à AddisAbéba.

Dans le domaine des infrastructures de transport, le réseau continental routier compte 2 millions de km dont seulement 600.000 km (30%) sont bitumés. Les deux pays dont le réseau est le plus important sont l'Algérie et l'Afrique du Sud. Et pour donner un exemple contraire, le Congo Kinshasa compte 63 millions d'habitants, avec un réseau routier revêtu tout juste de 3.000 km.

Dans le monde du transport, la situation n'est pas brillante. Les frais de transport dans un produit ne représentent que 4,5 % en Europe, 9% dans les pays en développement, mais 11 % en Afrique du Nord et 12,5 % en Afrique. Cette proportion varie entre 30 et 50 % au Mali, au Tchad et au Niger qui sont des pays enclavés.

Le surcoût de transport vient souvent de l'absence ou de la vétusté de la route, des ennuis de tout genre que l'on rencontre sur le parcours, des temps d'attente dans les ports, des taxes etc.

A propos des pratiques anormales et tracasseries routières dans le Sahel et en Afrique de l'Ouest, sur les corridors, le Comité permanent inter-Etats de lutte contre la sécheresse dans le Sahel (CILSS) nous informe dans sa revue d'octobre-décembre 2015 que des freins majeurs au développement des échanges interétatiques sont constitués par une multiplicité des postes de contrôle, des barrages administratifs et des frais de toutes sortes, taxes officielles, redevances, cotisations, prélèvements illicites, etc. Que ces postes de contrôle engendrent des retards dans l'acheminement des produits vers les marchés consommation et renchérissent le prix de vente au consommateur final.

Pour le 4^{ème} trimestre de l'année 2015, sur l'ensemble des sept (7) corridors suivis par le CILSS, les statistiques d'observation sont illustrées dans le tableau qui suit:

	Cote d'Ivoire	Burkina Faso	Niger	Ghana	Mali	Sénégal
Nombre moyen de contrôles aux 100 km	5	5	5	5	7	3
Montant des paiements illicites en FCFA	9800	34320	80550	7400	75800	10800
Temps moyen en minutes de contrôle aux 100 km	29	28	91	32	104	10

1 dollar = 500 FCFA en moyenne

Dans une telle situation, comment exporter rentablement le coton du Mali par exemple ou la gomme arabique du Tchad.



Le Mali a produit 2,6 millions de tonnes de riz en 2015 et se classe 2^{ème} en Afrique de l'Ouest après le Nigeria

Les experts de la CEA ont constaté depuis longtemps que la faiblesse de l'infrastructure des transports et la fragmentation du continent sont les causes de la situation dans laquelle se débat l'Afrique. Pourtant, l'Afrique c'est 30 millions de km², plus d'un milliard de personnes, et c'est aussi une croissance de plus de 5% pour 10 pays au cours des dix dernières années.

3. Remédier à la grande fragmentation des Etats africains

Pour remédier à la fragmentation et faciliter le transport, la CEA et l'UA ont très tôt encouragé la constitution et ou le renforcement de communautés économiques régionales (CERs) en Afrique. Huit institutions sont considérées comme les éléments constitutifs de la Communauté économique africaine. Il s'agit de l'UMA, la CEN-SAD, le COMESA, l'EAC, la CEEAC / ECCAS, la CEDEAO / ECOWAS, l'IGAD et la SADC. Quatre de ces institutions sont brièvement présentées à titre d'exemple :

CEDEAO : Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest. Née en 1975. Regroupe 15 États de l'Ouest africain. Objectif principal: favoriser l'intégration économique par un marché intra régional. Dotée depuis avril 1990 d'une force d'interposition, l'ECOMOG.



UMA : l'Union du Maghreb arabe. Fondée en **1989**, et réunit **5 pays**. Objectifs : Libre circulation des personnes des services, des marchandises et des capitaux entre les Etats membres ; Un marché commun pour consacrer l'intégration des économies maghrébines. L'UMA vient de lancer la création d'une banque d'investissement (Décembre 2015)



UEMOA : l'Union économique et monétaire Ouest africaine (**8 pays**) créée en **1994**. Un espace économique intégré avec totale liberté de circulation des personnes, des capitaux, des services et des facteur de production. Deux banques (BCEAO) à Dakar et (BOAD) à Lomé (Togo)



CEMAC : La Communauté économique et monétaire des Etats de l'Afrique centrale créé en 1999.
Siège à Bangui (République centrafricaine.) C'est une organisation qui regroupe **6 pays**
d'Afrique Centrale.



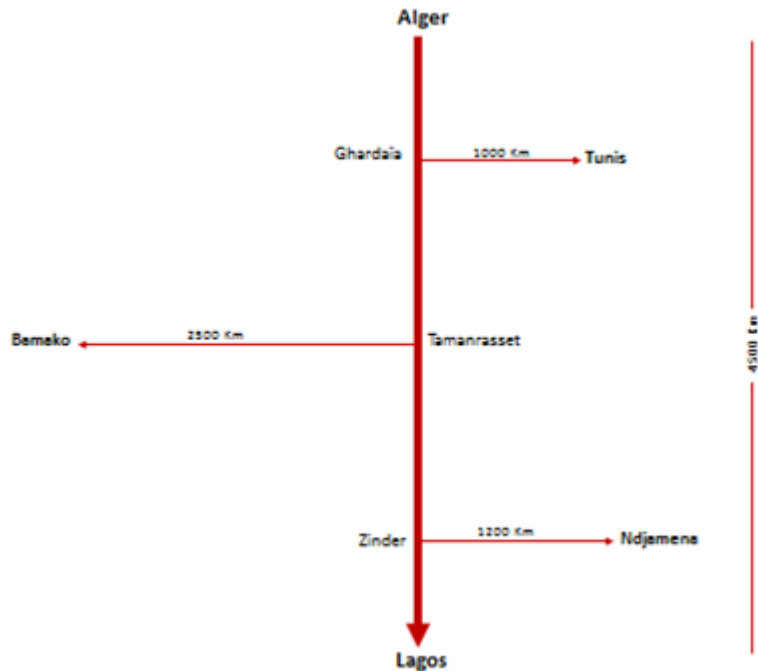
4. Les Initiatives à l'origine du Schéma des grandes infrastructures de transport à l'échelle du Continent

Chronologiquement on peut rappeler :

- i) Le projet de la Route transsaharienne (RTS)
- ii) La Décennie des Transports (CEA)
- iii) L'UMA et l'Etude de l'autoroute Maghrébine (UMA)
- iv) La Carte des grands axes transafricains par la CEA
- v) Le NEPAD

i) Le projet de la Route transsaharienne:

Comme cela est rappelé dans le premier chapitre consacré à l'histoire du projet de la Route transsaharienne, le projet est né au lendemain des indépendances africaines (début des années 1960) avec le soutien de la CEA. Il était déjà, par sa dimension et son tracé très judicieux, porteur d'une vision d'aménagement à l'échelle régionale puisqu'il dessert une large partie de l'Afrique de l'Ouest.



ii) La Décennie des Transports

A l'initiative de la CEA, les pays africains s'efforcent au cours des années 1990, avec l'appui de leurs partenaires du développement, de mettre en œuvre un programme régional de développement du secteur des Transports et des Communications, à savoir « la première et la deuxième Décennie des Nations unies pour les Transports et les Communications en Afrique (UNTACDA I et II) ». Ces actions donneront plus tard, comme on le verra plus loin, naissance au NEPAD.

iii) L'UMA et l'Etude de l'autoroute maghrébine

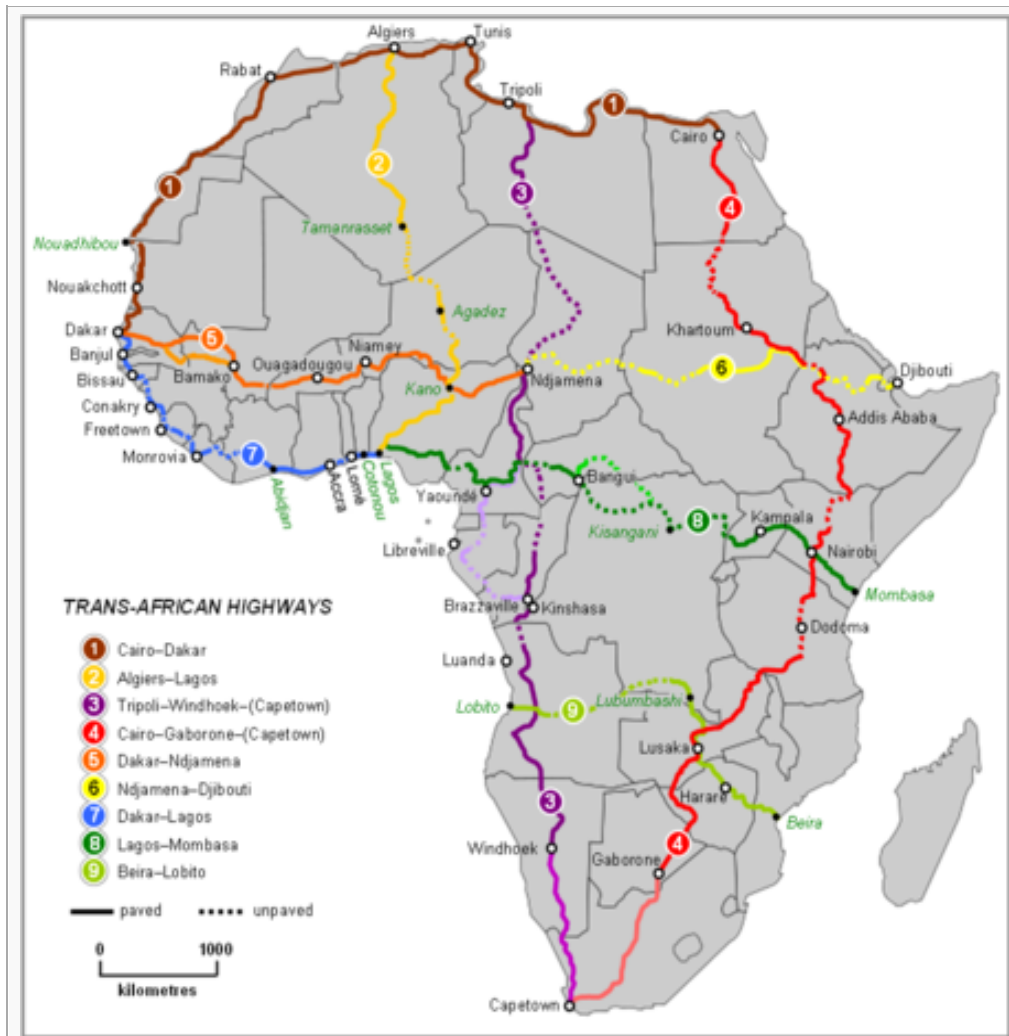
Au tout début des années 1990, j'eus, en ma qualité de PDG de la SAETI, à siéger au Comité maghrébin des routes. Et nous avons à l'époque entamé les discussions pour l'élaboration d'un Schéma directeur routier maghrébin, en particulier une étude de faisabilité de l'Autoroute maghrébine devant relier Tripoli à Nouakchott en passant par Tunis, Alger puis Rabat. Ce projet, très structurant, est par bonheur très avancé aujourd'hui au Maroc, en Algérie et en Tunisie.

iv) La Carte des grands axes transafricains :

Elle a été élaborée par le bureau SWECO International AB (Suédois) à la demande de la CEA. Le rapport, fourni en 2002, constitue la synthèse des concertations menées par ce bureau auprès des secrétaires exécutifs des CERs et des réunions organisées à Addis-Abéba par la CEA pour débattre du travail fourni.

Je me souviens avoir été frappé par la rigueur des propos du chef de mission de SWECO, lors de son passage à Alger, dans sa tournée africaine, en mars 2001. Au déjeuner que nous avons pris ensemble, je l'avais questionné sur son parcours professionnel pour m'expliquer la grande maîtrise qu'il avait de son sujet. Il m'a sans surprise répondu qu'il avait passé 20 ans à la Banque mondiale.

Cartes des grands axes transafricains



v) Le NEPAD

Le NEPAD⁴ est un programme de développement de l'Afrique, de 59 pages, initié par les Présidents de la République d'Afrique du Sud, Thabo Mbeki, d'Algérie, Abdelaziz Bouteflika, du Nigéria, Olusegun Obasanjo et du Sénégal, Abdoulaye Wade. Il a été conçu par des experts à la demande des autorités politiques africaines et adopté par les chefs d'Etat d'Afrique à Abuja (Nigeria) en Octobre 2001. Le NEPAD provient de la fusion de deux autres Plans proposés pour l'Afrique : le *Plan Oméga* et le *Millennium African Plan* ou Plan MAP. Ceux-ci, cherchaient à pallier le grand retard qu'avait pris l'[Afrique](#) en matière de développement sur la scène internationale pour "résorber l'écart entre pays développés et pays sous-développés par des investissements massifs d'origine externe, coordonnés à l'échelle continentale, pour poser les bases du développement du continent africain".

⁴Le NEPAD (New Partnership for the African Development, NEPAD en anglais, Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique, NPDA en français).

C'est un projet sous la tutelle de l'Union africaine. Le secrétariat du NEPAD est établi à Midrand en Afrique du Sud.

Le Réseau routier de l'Algérie et ses liens dans le contexte régional

Depuis 2008, principalement dans le cadre du Plan de développement quinquennal 2008-2012, l'Algérie a connu une accélération remarquable dans l'aménagement et la construction de ses réseaux routier et ferroviaire. Le programme est en harmonie avec le Schéma directeur routier national, le Schéma national d'aménagement du territoire et le projet de la Route transsaharienne, comme il s'inscrit pleinement dans l'esprit de la Carte des grands axes transafricains de la CEA. D'est en ouest, l'Algérie est connectée par des autoroutes, à ses pays voisins (Tunisie-Maroc). Du nord au sud, la liaison Alger-Tamanrasset (RTS) vers les pays sahéliens, bénéficie d'un programme de 3 milliards de dollars pour l'aménagement d'un linéaire de 850 km, au standard autoroutier.

5. Le rôle du NEPAD dans la stratégie de mise en œuvre des infrastructures de transport

Sous l'impulsion remarquable de son secrétaire exécutif, le Dr Mayaki⁵, le NEPAD déploie une large activité au service du développement de l'Afrique. L'approche du NEPAD repose sur le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) et son Plan d'action prioritaire (PAP).

Le PIDA

Le PIDA est une initiative continentale de la CUA⁶ en partenariat avec le NEPAD et la BAD. Il se présente comme une vision du développement du continent, un cadre de concertation large, une réponse⁷ pour combler harmonieusement les déficits en infrastructures qui brident la compétitivité du Continent dans le marché mondial, comme nous l'avons déjà souligné.

Le PIDA offre une analyse et des concepts nouveaux visant à fédérer au sein d'un programme unique et cohérent toutes les initiatives d'infrastructures continentales existantes ou précédentes comme le Plan d'action à court terme du NEPAD, le Cadre stratégique à moyen et à long terme du NEPAD et les Schémas directeurs des infrastructures de l'UA.

Le PIDA offre un programme de projets. Il repose sur l'hypothèse que les pays africains réaliseront un taux de croissance économique de 6 % par an, en moyenne, entre 2010 et 2040. Une telle croissance signifie que sur les 30 ans qui nous séparent de 2040, le PIB des pays africains sera multiplié par six et que le revenu moyen par habitant dépassera \$10 000 dans tous les pays. Les volumes transportés seront multipliés par 6 ou 8, et jusqu'à 14 pour certains pays enclavés où l'augmentation sera particulièrement forte. Le PIDA doit permettre aux pays de répondre à la demande prévue et de renforcer la compétitivité car il est supposé :

- réduire les inefficiences,

⁵Diplômé de grandes universités occidentales, le Dr Mayakia a occupé les fonctions de ministre et Premier ministre au Niger avant de prendre en charge les destinées du NEPAD.

⁶CUA-Commission de l'Union africaine

⁷L'Institut de l'Afrique de l'Ouest (IOA) et l'Université du Cap-Vert (UNI-CV), avec le soutien du Centre d'études sur l'intégration européenne (ZEI) mettent actuellement (2016) en place un nouveau Master en intégration régionale en Afrique.

- accélérer la croissance,
- faciliter l'intégration dans l'économie mondiale,
- améliorer les niveaux de vie,
- libérer les échanges intra-africains.

Le PAP⁸

Selon ses concepteurs, le PAP est considéré comme l'étape initiale d'un processus dynamique de réalisation du programme PIDA au cours des trois décennies qui ont suivi son approbation. Le PAP comprend 51 projets et programmes prioritaires à travers des secteurs d'infrastructures et des régions africaines, au coût estimé de 68 milliards de dollars jusqu'en 2020. Les CER auront l'importante responsabilité d'assurer l'harmonisation et l'application des politiques d'accompagnement entre les pays. En leur qualité de composantes régionales de base de l'Afrique, les CER sont considérés comme les chevilles ouvrières de la planification et du suivi des projets du PIDA.

Afin de créer des synergies entre les multiples acteurs qui participent aux rencontres organisées pour le développement du Continent, la CUA et l'Agence du NEPAD, en collaboration avec la BAD, ont organisé pour la première fois, une semaine entière, consacrée au PIDA à Abidjan, en Côte d'Ivoire, du 13 au 17 Novembre à 2015.

Cette rencontre à laquelle le CLRT a pris part, a le mérite d'avoir rassemblé sous la bienveillance des hauts responsables des institutions organisatrices, un large panel de personnalités, de responsables et d'experts concernés à divers titre par l'objectif de développement de manière large avec un intérêt très marqué pour les infrastructures de transport.

La PICI

L'Initiative présidentielle des champions des infrastructures (PICI) est née d'une proposition du Président de l'Afrique du Sud, Jacob Zuma, dans le but d'accélérer le développement des infrastructures régionales en stimulant le soutien politique aux projets. Cette proposition a été faite le 23 juillet 2010 au cours de la réunion du Comité d'orientation des chefs d'Etat et de gouvernement qui se tenait à Kampala, en Ouganda.

Elle est réputée impliquer les chefs d'Etat désignés « champions » qui auront pour mission d'apporter de la visibilité, de coordonner la mobilisation des ressources et de veiller à la mise en œuvre des projets sélectionnés. Neuf projets ont été ainsi identifiés pour bénéficier du haut patronage de neuf chefs d'Etat et de gouvernements sélectionnés pour le rôle moteur qu'ils sont appelés à jouer au titre de la PICI⁹ dans le groupe des pays concernés par chaque projet.

⁸ Programme d'actions prioritaires

⁹ Dans ses remarques, le Dr Mayaki a déclaré (2014) que la PICI était une décision de leadership politique et que sa mise en œuvre, en tant que question politique, était appuyée par une expertise technique. La relation entre le PICI et le PIDA est telle que le PIDA sert de « GPS » de l'infrastructure régionale en Afrique et la PICI est un déclencheur pour la mise en œuvre du PIDA. La réussite de la PICI signifie également une réussite pour le PIDA

Les 9 projets		Le Président "Champion"
1	La Route transsaharienne	Algérie
2	La Route/Rail : Dakar-N'djaména-Djibouti	Sénégal
3	La pose de la Fibre optique Algérie, Niger, Nigeria	Algérie
4	Le Gazoduc Nigeria-Niger-Algérie	Nigeria
5	Le Pont route/rail Kinshasa-Brazzaville	Congo
6	Les Facilitations politiques pour la mise en œuvre des projets de TIC à large bande et fibre optique dans les Etats voisins du Rwanda	Rwanda
7	La Voie navigable Lac Victoria-Mer méditerranée via le Nil	Egypte
8	Le Corridor nord-sud en Afrique du Sud	Afrique du Sud
9	Le Corridor de transport Lamu Port Sud Soudan-Ethiopie	Kenya

Des rencontres semestrielles de contrôle réunissent les points focaux désignés par leur pays. Le dernier atelier de travail, auquel a participé le CLRT date du 8 décembre 2015 et a eu lieu à Johannesburg A l'issue de cette rencontre, le NEPAD doit soumettre un rapport qui doit être débattu à la réunion du groupe des ministres de Transport africains concernés avant d'être soumis au Comité d'orientation des chefs d'Etat et de gouvernement (sous-comité Infrastructures) dont la rencontre était programmée pour janvier 2016, à la faveur de la tenue du sommet de l'Union africaine.

Un exemple de projet

